

ALPE ADRIA – TECHNICKÉ PREDPISY 2014

AARR 0	Všeobecné pravidlá.	2
AARR 0.1	Ochranné oblečenie a prilby.	2
AARR 0.2	Ďalšie vybavenie.	2
AARR 0.3	Počet pneumatík na podujatie.	2
AARR 0.4	Štartovné čísla	3
AARR 1	Trieda 125 CC SPORT PRODUCTION.	3
AARR 2	Trieda 125 CC GRAND PRIX.	10
AARR 3	Trieda MOTO3.	12
AARR 4	Trieda SUPERSPORT.	12
AARR 6	Trieda SUPERSTOCK 600 a 1000.	13
AARR 7	Trieda SUPERBIKE.	23

AK NIE JE INAK UVEDENÉ, AKÁKOĽVEK ÚPRAVA JE ZAKÁZANÁ
VŠETKO V PRAVIDLÁCH VYZNAČENÉ **HRUBÝM** JE NOVÉ ALEBO ZMENENÉ PRE ROK 2014

AARR 0 VŠEOBECNÉ

Ak počas tréningu alebo preteku samotného Technický komisár zistí na motocykli chybu, ktorá by mohla predstavovať nebezpečenstvo pre ostatných jazdcov, musí okamžite o tomto informovať Riaditeľa preteku. Počas tréningov a po ukončení tréningov môžu byť vykonané náhodné technické kontroly v priestoroch technickej kontroly. Jazdec je po celý čas podujatia zodpovedný za svoj motocykel.

AARR 0.1 OCHRANNÉ OBLEČENIE A PRILBY

- 0.1.1 Jazdci a spolujazdci musia mať oblečený kompletný kožený oblek s prídavnými koženými vypchávkami alebo inými chráničmi na základných kontaktných bodoch, kolenách, lakťoch, pleciach, bokoch a pod.
- 0.1.2 Podšívky a spodná bielizeň nesmú byť zo syntetického materiálu, ktorý by sa mohol roztaviť a poškodiť jazdcovu pokožku.
- 0.1.3 Jazdci musia mať taktiež natiiahnuté kožené rukavice a čižmy, ktoré spolu s oblečením poskytnú kompletne pokrytie od krku dolu.
- 0.1.4 Môžu byť použité náhradné materiály za kožu, ale musia byť skontrolované hlavným technickým komisárom.
- 0.1.5 Použitie ochrany chrbta je vysoko odporúčané.
- 0.1.6 Jazdci musia nosiť prilbu, ktorá je v dobrom stave, dobre sadne a je poriadne upevnená.
- 0.1.7 Prilby musia byť typu full face (plné zakrytie tváre) a v súlade s jedným z uznávaných medzinárodných štandardov :
- Europe ECE 22-05, 'P'
 - Japan JIS T 8133: 2007
 - USA SNELL M 2010
- 0.1.8 Priezory musia byť vyrobené z nerozbitného materiálu.
- 0.1.9 Je povolené používať tear-off t.j. strhávacie fólie na priezore ochranej prilby.
- 0.1.10 Všetky otázky týkajúce sa vhodnosti alebo podmienok jazdeckého oblečenia a/alebo prilby musia byť rozhodnuté hlavným technickým komisárom, ktorý môže, ak si to želá, pred konečným rozhodnutím, konzultovať s výrobcami produktu.

AARR 0.2 ĎALŠIE VYBAVENIE

Páčky na riadidlách: Motocykle môžu byť vybavené ochranou páčky prednej brzdy, určenou na zabránenie náhodného zatlačenia páčky v prípade kolízie s iným motocyklom.

Zadné bezpečnostné svetlo: Všetky motocykle môžu byť vybavené funkčným červeným svetlom pripevneným na zadnej strane sedadla na použitie počas „mokrých pretekov“ alebo pri nízkej viditeľnosti, keď to vyhlási riaditeľ preteku.

AARR 0.3 PNEUMATIKY

Ak súťažiaci používa pneumatiky značky Dunlop alebo Pirelli, tieto budú na podujatí distribuované alebo schválené len oficiálnym dodávateľom pneumatík, pre pneumatiky Dunlop je to len Maco Racing s.r.o. I.D. 35804241 a pre pneumatiky Pirelli je to len IVRacing s.r.o. I.D. 26921961. Všetky pneumatiky musia byť ľahko identifikovateľné farebným označením používaným oficiálnym dodávateľom pneumatík v prípade Dunlop alebo Pirelli. Tieto pravidlá neplatia pre Vintage / Classic motocykle. Cena za sadu pneumatík od oficiálneho dodávateľa bude špecifická.

AARR 0.4 ŠTARTOVNÉ ČÍSLA A PODKLADY

Farby štartovných čísiel a podkladov sú definované samostatne v pravidlách danej triedy. Číslo musí byť jasne viditeľné a v dobrom stave.

Pridelené číslo a tabuľka pre jazdca musí byť upevnené na motocykli nasledovne:

- vpredu buď v strede kapotáže alebo mierne do jednej strany
- **na každej strane motocykla, umiestnenie čísla je na nižšej zadnej časti hlavnej kapotáže, takmer dole, viď príloha A**
- prípadne cez vrch zadnej časti sedadla s hornou časťou čísla smerujúcou k jazdcovi. Tieto čísla musia byť tej istej veľkosti ako predné číslo.

V prípade sporu týkajúce ho sa čitateľnosti čísiel, bude rozhodnutie hlavného technického komisára konečné.

Veľkosti pre všetky predné čísla sú:

Minimálna výška:	140 mm
Minimálna šírka:	80 mm
Minimálna šírka ťahu:	25 mm
Minimálny priestor medzi číslicami:	10 mm

Veľkosti pre všetky bočné čísla sú:

Minimálna výška:	120 mm
Minimálna šírka:	80 mm
Minimálna šírka ťahu:	25 mm
Minimálny priestor medzi číslicami:	10 mm

AARR 1 Trieda 125 SPORT PRODUCTION

1.1 - Špecifikácie motocykla

Pravidlá určujúce obmedzenia zmien homologovaných motocyklov sú v záujme bezpečnosti.

VŠETKO ČO NIE JE POVOLENÉ A PREDPÍSANÉ V TÝCHTO PRAVIDLÁCH JE PRÍSNE ZAKÁZANÉ.

Motocykle musia byť homologované len pôvodným výrobcom, s výnimkou nových motocyklov od roku 2014. Pre tieto motocykle musí byť výrobcom uverejnená kompletná technická dokumentácia, vrátane tolerancií. Ako už naznačuje názov „Sport Production“, motocykle majú dovolené obmedzené úpravy. Väčšina úprav je povolená z bezpečnostných dôvodov.

Všetky motocykle musia v každom ohľade vyhovieť predpisom pre cestné preteky motocyklov podľa Technických predpisov FIM pre cestné preteky motocyklov.

Všetky časti motocykla musia byť z roku výroby motocykla, v ktorom bol motocykel homologovaný.

Vzhľad motocyklov spredu, zozadu a z boku musí byť (ak nie je inak uvedené) v súlade s homologovaným tvarom (ako boli pôvodne vyrobené výrobcom).

Trieda je pre jednovalcové motory s objemom nad 80cm³ do 125cm³ a maximálne 6 prevodovými rýchlosťami (v prípade CAGIVA MITO 7 prevodových rýchlostí podľa roku výroby).

1.2 – Hmotnosť

Minimálna hmotnosť motocykla je 110 kg bez oleja a paliva. Pri záverečnej kontrole na konci preteku, budú kontrolované motocykle vážené v stave v akom boli na konci preteku. Kedykoľvek počas podujatia hmotnosť celého motocykla (vrátane nádrže) nesmie byť menej ako minimálna hmotnosť.

1.3 – Farba číselnej tabuľky a štartovného čísla

Pre SP motocykle s objemom 125 cm³ je farba podkladu pod štartovné číslo čierna RAL 9005 a farba štartovného čísla je biela RAL 9010.

1.4 – Palivo

Všetky motory musia používať bezolovnatý benzín s maximálnym obsahom olova 0.005g/l a maximálnym motorovým oktánovým číslom MON 90. (viď článok 2.10 technických pravidiel FIM)

1.5 – Špecifikácie motocykla

Všetky diely, ktoré nie sú uvedené v nasledovných článkoch musia zostať tak, ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel.

1.5.1 – Hlavný a zadný pomocný rám

Hlavný rám a zadný pomocný rám musia zostať tak ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel. Na hlavnom ráme môžu byť z bokov umiestnené ochranné umelohmotné alebo kompozitné kryty. Tieto ochranné kryty musia presne kopírovať tvar rámu. Na rám sa nesmie nič pridávať privarením alebo odstrániť opracovaním. Každý motocykel musí mať VIN číslo (identifikačné číslo vozidla) vyrazené na hlavnom ráme vozidla (číslo rámu). Držiaky motora musia zostať tak ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel.

Zadný pomocný rám musí zostať tak ako bol pôvodne vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel. Vyčnievajúce, nepotrebné držiaky môžu byť odstránené iba na pokyn hlavného technického komisára, ak usúdi, že by mohli byť nebezpečné. Dodatočné držiaky sedadla môžu byť pridané, ale žiadne nesmú byť odstránené. Priskrutkované príslušenstvo na zadnom pomocnom ráme môže byť odstránené. Lakovanie hlavného rámu alebo zadného pomocného rámu je povolené, ale leštenie hlavného rámu alebo zadného pomocného rámu nie je dovolené.

Je povolené odstrániť vrchný držiak motora spájajúci valec s rámom motocykla.

1.5.2 – Predná vidlica

Konštrukcia prednej vidlice (klzáky, nosné trubky, horné a dolné nosníky vidlice tzv. okuliare, atď.) musí zostať tak ako bola pôvodne vyrobená výrobcom pre homologovaný motocykel. Štandardné pôvodné vnútorné časti vidlice môžu byť upravené. Môžu sa použiť nepôvodné pružiny a ventily, ale vonkajší vzhľad vidlice musí zostať tak, ako bola homologovaná. Horné zátky vidlice môžu byť upravené alebo zamenené pre dodatočnú montáž podložiek pre nastavenie predpätia pružiny. Môže sa použiť ľubovoľný olej a ľubovoľné množstvo oleja v prednej vidlici. Výška a poloha prednej vidlice vo vzťahu k hlave riadenia je ľubovoľná. Horný a dolný nosník vidlice (tzv. okuliare) musia zostať tak ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel. Tlmič riadenia môže byť pridaný alebo vymenený za nepôvodný tlmič. Tlmič riadenia nemôže byť použitý ako doraz riadenia.

1.5.3 – Zadná kyvná vidlica

Každá časť zadnej vidlice musí zostať tak ako bola pôvodne vyrobená výrobcom pre homologovaný motocykel (vrátane čapu zadnej kyvnej vidlice a nastavovania osky zadného kolesa). Zadná kyvná vidlica môže byť upravená pre pevné uchytenie držiaku strmeňa zadnej brzdy zvaraním, vrтанím alebo spôsobom „Helicoil“. Podpory pre

stojan motocykla pri zadnom kolese môžu byť pridané na zadnú kyvnú vidlicu privarením alebo priskrutkovaním. Podpory musia mať zaoblené okraje (s veľkým rádiusom) zo všetkých strán. Upevňujúce skrutky musia byť zapustené. Z bezpečnostných dôvodov musí byť motocykel vybavený krytom sekundárnej reťaze z pevného plastu namontovaným na takom mieste a takým spôsobom, aby zabránil zachyteniu medzi spodnou dráhou reťaze a zadným reťazovým kolesom.

1.5.4 – Zadná pružiaco-tlmiaca jednotka

Zadná pružiaco-tlmiaca jednotka môže byť upravená alebo vymenená, ale musí byť zachované jej pôvodné uchytenie k hlavnému rámu a zadnej kyvnej vidlici. Musí zostať zachovaný pôvodný pákový mechanizmus pre zadnú pružiaco-tlmiacu jednotku ako bol pôvodne vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel.

1.5.5 – Kolesá

Kolesá musia zostať tak, ako boli pôvodne vyrobené výrobcom v čase predaja do predajnej siete pre homologovaný motocykel. Náhon rýchlomera môže byť odstránený a nahradený rozperkou. Nie sú povolené žiadne úpravy na oskách kolies a upevnení a upevňovacích bodoch strmeňov prednej a zadnej brzdy. Podložky môžu byť upravené. Úpravy kolies na polohovanie podložiek sú dovolené. Ak pôvodná konštrukcia zahŕňa tlmič záberu na zadnom kolese, musí zostať tak, ako bol pôvodne vyrobený pre homologovaný motocykel. Priemer a šírka ráfikov musí zostať tak, ako boli pôvodne homologované.

1.5.6 – Brzdy

Je povolené použiť predný brzdový kotúč vrátane unášača od iného výrobcu ako boli na homologovanom motocykli. Brzdový kotúč a unášač musia byť z rovnakého materiálu ako homologovaný brzdový kotúč a unášač. Vonkajší a vnútorný priemer kotúča musí zostať rovnaký ako homologovaný kotúč. Hrúbka brzdového kotúča sa môže zvýšiť o 20 %, ale musí byť použitý pôvodný brzdový strmeň bez akýchkoľvek úprav. Spôsob upevnenia unášačov na kolese musí zostať rovnaký ako na homologovanom motocykli.

Brzdové kotúče musia zostať tak ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel. Predné brzdové kotúče môžu byť upravené na plávajúce za podmienky, že sú použité pôvodné kotúče a upevňovacie body. Strmeň prednej a zadnej brzdy (podložka, nosník, záves), musí zostať tak ako bol pôvodne vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel. Strmeň zadnej brzdy môže byť „napevno“ namontovaný na zadnej kyvnej vidlici, ale musia byť použité rovnaké upevňovacie body, ako na homologovanom motocykli. Úprava týchto častí je dovolená. Zadná kyvná vidlica môže byť upravená pre upevnenie strmeňa zvaraním, vŕtaním alebo spôsobom „Helicoil“. Hlavný brzdový valec prednej a zadnej brzdy, musí zostať tak, ako bol pôvodne vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel. Nádržka brzdovej kvapaliny prednej a zadnej brzdy môže byť zamenená za náhradný diel určený pre daný typ motocykla. Brzdové potrubia a hadičky môžu byť vymenené. Rozdvojenie hadičiek prednej brzdy pre oba strmene prednej brzdy, musí byť urobené nad dolným nosníkom prednej vidlice. Rýchlo spojky na brzdových hadičkách sú povolené. Brzdové platničky môžu byť vymenené. Čapy brzdových platničiek môžu byť upravené pre ich rýchlu výmenu. Dodatočná montáž chladenia brzd nie je povolená.

1.5.7 – Pneumatiky

Použité pneumatiky musia mať vzorku s označením rozmerov a ďalšími údajmi na boku pre predaj verejnosti. Musia byť použité pneumatiky kategórie V a Z. Pneumatiky musia mať DOT a/alebo E značku. Pneumatiky do mokrého počasia môžu byť použité len vtedy, ak riaditeľ pretekov vyhlási pretek alebo tréning za „mokrý“. Pneumatiky do mokrého počasia nemusia mať DOT alebo E značku, avšak tieto pneumatiky musia byť označené „NOT FOR HIGHWAY USE“ alebo „NHS“. Použitie ohrievačov pneumatík je dovolené.

1.5.8 – Stupačky a nohami ovládané páky

Stupačky a nohami ovládané páky môžu byť premiestnené, ale ich držiaky musia byť upevnené k rámu na pôvodných upevňovacích bodoch. Tyčky nohami ovládaných pák môže byť upravené, ale musia byť zachované ich upevňovacie body. Ich dva pôvodné body upevnenia (na nohami ovládanej páke a na radiacej páke) musia zostať pôvodné. Je povolené odľahčiť držiak stupačiek. Stupačky môžu byť sklopné, ale v tom prípade musia byť opatrené zariadením, ktoré ich automaticky vráti do normálnej polohy a na konci stupačky musí byť integrálna ochrana s polomerom minimálne 8 mm. Nesklonné kovové stupačky musia byť vždy opatrené trvale upevnenou zátkou vyrobenou z hliníka, plastu alebo Teflónu alebo obdobného typu materiálu (minimálny polomer 8 mm). Zátka stupačky musí byť vyrobená tak, aby vytvárala čo najväčšiu možnú plochu na konci stupačky. Hlavný technický komisár má právo zamietnuť zátku stupačky nevyhovujúcu bezpečnostným požiadavkám.

1.5.9 – Riadidlá a ovládače

Riadidlá môžu byť vymenené (nezahrňa to hlavný brzdový valec prednej brzdy). Riadidlá a ručne ovládané časti môžu byť premiestnené. Rukoväť plynu a súvisiace lanká môžu byť upravené alebo zamenené. Spojková a brzdová páčka môže byť vymenená za nepôvodnú. Vypínače môžu byť zmenené, ale hlavný vypínač zapalovania musí byť umiestnený na riadidlách.

1.5.10 – Kapotáž a blatníky

- a) Kapotáž, predné blatníky a časti krytovania môžu byť vymenené za presné kópie pôvodných častí, ale musia vyzerať tak ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel, s nepatrnými rozdielmi vynútenými pretekárskym použitím (upevňovacie body, spodný diel kapotáže, apod.). Materiál môže byť zmenený. Použitie uhlíkového vlákna, Kevlaru alebo karbónových materiálov nie je dovolené.
- b) Celková veľkosť a rozmery musia byť rovnaké ako pôvodné časti.
- c) Čelný štít môže byť vymenený za presnú kópiu a musí byť vyrobený z priehľadného materiálu. Výšková tolerancia horného okraju: + 40mm merané vertikálnou vzdialenosťou od horného mostíka prednej vidlice.
- d) Motocykle, ktoré neboli pôvodne vybavené s kapotážou, nemajú dovolené pridávať kapotáž v akejkoľvek forme, s výnimkou predpísaného dolného prúdnicevého krytu tak, ako je popísané v bode g) a h). Táto kapotáž nesmie presiahnuť rovinu danú horizontálnou spojnicou osí kolies.
- e) Pôvodné prichytenie prístrojov ku kapotáži môže byť nahradené iným. Ostatné upevnenia kapotáže môžu byť nahradené inými alebo zmenené.
- f) Pôvodné vzduchové potrubie medzi kapotážou a krabicou vzduchového filtra musí byť zachované tak, ako homologované. Karbónové materiály a iné exotické materiály sú zakázané. Mriežky a sieťky, kryjúce vstup do tohto potrubia na prednej kapotáži môžu byť odstránené.
- g) Spodná časť kapotáže musí byť skonštruovaná tak, aby pri úniku oleja alebo iných prevádzkových kvapalín, bola schopná zachytiť najmenej polovicu obsahu náplní motocykla (minimálne 2 litre).
- h) Spodná časť kapotáže (vaňa), musí byť v spodnej časti vybavená výpustným otvorom o priemere 25mm. Tento otvor musí byť pri suchom preteku riadne uzavretý a otvorený môže byť iba na príkaz riaditeľa preteku, ak je signalizovaný mokrý pretek.
- i) Predný blatník môže byť nahradený presným duplikátom pôvodného blatníku. Predný blatník môže byť umiestnený vyššie na dosiahnutie väčšej vôle medzi kolesom a blatníkom.
- j) Ak je súčasťou zadného krytu blatníku kryt reťaze, môžu byť jeho rozmery zmenené tak, aby bola možná montáž väčšieho reťazového kolesa.
- k) Všetky vonkajšie, exponované hrany musia byť zaoblené.
- l) **Je dovolené odstrániť bočný deflektor kapotáže z obidvoch strán prednej kapotáže**

1.5.11 – Palivová nádrž

Uzáver palivovej nádrže môže byť zmenený alebo nahradený iným, vhodným pre homologovaný motocykel, i za rýchlo uzáver. Palivový kohút nádrže musí zostať pôvodný, tak ako bol vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel. Nádrž môže byť zakrytá ochranným krytom vyrobeným z kompozitného materiálu. Tento kryt musí tvarovo zodpovedať použitej nádrži. Každá palivová nádrž musí byť úplne vyplnená bezpečnostnou penou (napr. Explosafe).

1.5.12 – Sedadlo

Sedadlo môže byť vymenené, je však zakázané používanie materiálov, ktoré obsahujú karbón a Kevlar, pokiaľ už nie sú súčasťou na homologizovanom motocykli. Je možné robiť úpravu dvojsedla na sólo a s ním spojenej zadnej časti kapotáže. Vzhľad spredu, zozadu a z obidvoch strán musí zodpovedať homologovaným tvarom. Zadná časť kapotáže sedla sa musí upraviť tak, aby mala dostatočné rozmery pre umiestnenie predpisových štartovných čísiel.

1.5.13 – Elektrická kabeláž

Pôvodná kabeláž (drôty) môže byť upravená nasledovne: nepoužité vodiče pre smerové svetlá, klaksón, zapaľovanie, uzamykanie, atď., môžu byť odpojené a/alebo odstránené (strihanie nie je dovolené odpojenie odstrihnutím, ale je možné odstrihnúť nezapojené vodiče).

1.5.14 – Elektrické príslušenstvo

Rozmiestnenie jednotlivých častí môže byť zmenený. Elektrické ovládače na riadidlách môžu byť odstránené. Vypínač zapaľovania musí byť na riadidlách riadne upevnený. Môžete použiť akúkoľvek Riadiacu jednotku motora (ECU – Electronic Control Unit). Zariadenie, ktoré by umožňovalo zásah do pôvodnej krivky predstihu alebo do časovania zapaľovania počas preteku, nie je povolené. Je prísne zakázané meniť časovanie zapaľovania zväčšením upevňovacích otvorov snímača alebo zmenšením priemeru upevňovacích skrutiek.

Napájací okruh batérie môže byť počas preteku rozpojený. Odstránenie štartéra je dovolené. Z elektrickej sústavy je dovolené odstrániť všetky súvisiace vodiče spolu s ostatnými dielmi pomocné, ktoré umožňujú jeho funkciu a aktiváciu, vrátane ozubenia na rotore generátora (flywheel gear). Motocykel by mal byť vybavený okrem vypínača - odpojovacieho tlačítka aj „trhacím“ odpojovačom spojeným s jazdcom, ktorý v prípade pádu rozpojí hlavný elektrický okruh, pokiaľ je na motore upevnené elektrické čerpadlo pre dodávku paliva do karburátoru alebo vstrekočača.

1.5.15 – Vzduchový filter

Vložka vzduchového filtra môže byť odstránená. Krabica vzduchového filtra môže byť odstránená alebo použitá pri úplnom alebo čiastočnom zachovaní upevňovacích prvkov. Je povolené pridať do krabice vzduchového filtra prepojovacie prvky, ktoré spoja prívod vzduchu, karburátor a palivovú nádrž. Je povolené zmeniť časti pôvodnej krabice vzduchového filtra tak, že budú môcť slúžiť pre prívod vzduchu.

1.5.16 – Karburátor a sacie klapky

Aj na starších modeloch motocyklov je povolené použiť karburátor, ktorý bol homologovaný na novších modeloch motocyklov tej istej značky. Maximálny priemer musí byť 28mm. Trysky, pružiny a ihly môžu byť menené. Otvory v telese karburátora nesmú byť menené. Elektronické alebo mechanické zariadenia pre studený štart (sytič a pod.), môžu byť vyradené z funkcie, ale musia zostať namontované. Hrdlo karburátora môže byť upravené, odstránené alebo nahradené. Počet a hrúbka lamiel klapiek sania nie je obmedzený. Dorazy lamiel môžu byť upravené, odstránené alebo nahradené. **Je povolené použiť ľubovoľné kompletne klapky sania (t.j. teleso**

klapiek, lamely, dorazy) s ľubovoľnou výplňou telesa klapiek. Je povolené upraviť pôvodné koleno sania (t.j. diel medzi karburátorom a telesom klapiek sania).

1.5.17 – Systém mazania a chladiaci systém

Systém mazania je ľubovoľný. Je dovolené odstrániť olejové čerpadlo a všetky jeho časti. Uzáver chladiča je ľubovoľný, môže sa odstrániť expanzná nádoba s hadicou. Je povolené použiť ochrannú mriežku pred chladičom a vzduchové vedenie podporujúce chladenie. Pôvodné vzduchové vedenie môže byť upravené alebo nahradené. Odstránenie termostatického ventilu je povolené. Montáž teplomera na meranie teploty vody je povolená.

1.5.18 – Valce, hlava valcov, piest

Žiadne úpravy nie sú dovolené, okrem ďalej v tomto článku popísaných. Valec nesmie byť nahradený a musí zostať pôvodný. Valec môže byť opracovaný iba v rámci konštruktérskych limitov. Počet kanálov vo valci musí zostať ako bolo u pôvodného. Veľkosť a tvar výfukového kanálu, prepúšťacích a sacieho kanálu je ľubovoľný. Leštenie výfukového kanálu je povolené v záujme zníženia usádzania zvyškov spaľovania. Zarovnanie dosadacej plochy valca je povolené za predpokladu, že bude dodržaný predpísaný kompresný pomer.

Je povolené použiť antidetonačný krúžok z akéhokoľvek materiálu na tom istom valci. Styčné plochy valca a kľukovej skrine, môžu byť opracované tak, aby spojenie skrine s valcom plynulé, ale skriňa musí zostať v pôvodnom stave bez akejkoľvek úpravy.

Hlava valca : kompresný pomer **nesmie presiahnuť** hodnotu 13, 5:1. Meranie objemu spaľovacieho priestoru bude uskutočňované s valcom v zvislej polohe (bez zapaľovacej sviečky) a s piestom v hornej úvrati. Otvorom pre sviečku **bude nalievajú do spaľovacieho priestoru olej s viskozitnou triedou SAE 10W**, pokiaľ nedosiahne po posledný závit **a tento objem musí byť minimálne 12,3 cm³**. **Je povolené použiť ľubovoľnú vložku hlavy valca s ľubovoľným tvarom spaľovacieho priestoru.** Piest môže byť pôvodný alebo z kitovej sady, v oboch prípadoch musí byť jednoznačne identifikovateľný podľa homologačného listu.

1.5.19 – Kľuková skriňa a všetky ostatné motorové skrine (napr. zapaľovanie, spojka)

Nie sú povolené žiadne zmeny (vrátane lakovania, leštenia a odľahčovania). Montáž hliníkových alebo bronzových puzdier pre opravu uloženia ložísk kľukového hriadeľa je povolená. Tieto puzdrá musia byť valcovitého tvaru a maximálneho priemeru 70 mm. Veľkosť ložísk musí ostať pôvodná ako u homologovaného motocykla.

1.5.20 – Spojka a prevodovka

Nie sú povolené žiadne úpravy. Povolená je výmena trecej a unášacej lamely, ale ich počet musí zostať zachovaný. Povolená je výmena pružiny za inú. Nie je povolené meniť systém spojky. Trecia spojka alebo spojka s tlmičom spätného rázu môže byť použitá len v prípade, že sa jedná o štandardnú výbavu homologovaného modelu. Prevodový pomer sekundárneho prevodu je ľubovoľný. **Je povolené použiť ľubovoľné reťazové kolesá a ľubovoľnú reťaz pre koncový reťazový prevod.**

1.5.21 – Generátor

Nie sú povolené žiadne úpravy.

1.5.22 – Výfukový systém

Výfuk môže byť vymenený. Hlukový limit pre motocykle 125 cm³ Sport Production je 96 dB/A pri 7000 ot./min. s toleranciou +3 dB/A. Umiestnenie tlmiča výfuku musí byť rovnaké ako na homologovanom motocykli. Obaľovanie výfukového potrubia nie je povolené. Titan a karbón pre výrobu výfukov a tlmičov sú povolené. Pre zvýšenie bezpečnosti musia byť otvorené konce výfukov zaoblené (napr. pridaním materiálu).

1.5.23 – Upevňovacie prvky

Všetky sériové upevňovacie prvky môžu byť nahradené inými. Titánové upínacie prvky nemôžu byť použité. Pevnosť a tvar musia byť rovnaké alebo pevnejšie ako pri pôvodných dieloch, ktoré sú nimi nahradzané. Spony môžu byť prevrtané kvôli spojeniu so zaistovacím lankom. Vrtanie nesmie byť použité za účelom zníženia hmotnosti. Upevňovacie prvky kapotáže môžu byť zmenené za rýchlopínacie. Hliníkové upevňovacie prvky môžu byť použité len pre diely, ktoré nie sú nosné.

1.5.24 – Nasledujúce položky alebo diely MÔŽU BYŤ ZMENENÉ ALEBO NAHRADENÉ inými, vhodnými pre homologovaný motocykel :

Ľubovoľné mazivá, brzdové alebo tlmičové kvapaliny a oleje

Ľubovoľné zapaľovacie sviečky

Ľubovoľné duše (ak sú použité) a ventily pre pneumatiky

Vyvažovacie závažia kolies môže byť odstránené, zmenené alebo pridané

Tesnenia a tesniace materiály (s výnimkou tesnenia hlavy valca)

Ľubovoľné farebné riešenie a polepy vonkajšej plochy

1.5.25 – ODSTRÁNENÉ MÔŽU BYŤ nasledovné položky :

Prístroje, ich držiaky a im príslušné vodiče

Zvuková signalizácia –klaksón

Schránka na náradie

Otáčkomer

Rýchlomer

Spínač svetiel

Spínač zvukovej signalizácie – klaksóna

Spínač smerových ukazovateľov

Ventilátor chladiča a jeho kabeláž

Kryt reťaze (ak nie je súčasťou zadného blatníku)

Priskrutkované príslušenstvo na zadnom pomocnom ráme môže byť odstránené.

1.5.26 – ODSTRÁNENÉ MUSIA BYŤ nasledovné diely :

Hlavný svetlomet, zadný svetlomet, smerovky (ak nie sú integrované do kapotáže). Vzniknuté otvory musia byť zakryté vhodným materiálom

Spätné zrkadlá

Držiak evidenčnej značky

Držiak ochrannej prilby a úchytky pre pripevnenie batožiny

Stupačky spolujazdca

Držiaky (madlá) pre spolujazdca

Ochranné rámy, hlavný a bočný stojan, (ich pevné úchyty musia zostať zachované)

1.5.27 – Nasledujúce prvky MUSIA BYŤ UPRAVENÉ :

Motocykel musí byť vybavený funkčným vypínačom zapaľovania umiestneným na ľavej alebo pravej strane riadidiel v dosahu ruky jazdca položenej na rukoväti riadidiel. Vypínač alebo tlačítko musí bezpečne zastaviť chod bežiaceho motoru.

Ovládanie plynu sa musí samočinne vrátiť do voľnobežného režimu, ak z neho jazdec pustí ruku.

AARR 2 Trieda 125 CC GRAND PRIX

2.1 - Špecifikácia triedy 125 GP

Maximálne jednovalcový motor so zdvihovým objemom nad 80 cm³ do 125 cm³.

2.2 - Motor

Motor môže byť len dvojtaktný s atmosferickým nasávaním bez preplňovania. Zdvihový objem motora je definovaný ako objem valca, kde sa plocha vrtania vynásobí zdvihom.

$$\text{Zdvihový objem} = \frac{D^2 \times 3,1416 \times S}{4}$$

D=priemer vrtania valca

S=zdvih

Tolerancia pri meraní objemu nie je prípustná!

Objem motora sa musí merať pri vonkajšej teplote.

2.3 – Prevodové stupne

Maximálny počet prevodových stupňov je 6.

2.4 - Váha

Minimálna váha pre triedu 125GP je: 136 kg. Platí pre motocykel a jazdca v plnom jazdeckom odevu s prilbou.

Môže byť pridaná záťaž pre dosiahnutie minimálnej váhy. Hmotnosť motocykla a jazdca bude meraná v stave, v akom sa zúčastní preteku, teda s pripevnenou nádržou na palivo vrátane normálnej úrovne oleja a vody a všetkých prídavných zariadení pripevnených na motocykli, napr. zariadenia časomery, kamera, elektronické meranie na diaľku, atď. Počas tréningov a na konci jazdy môžu byť vykonané náhodné kontroly váhy v priestore určenom na váženie motocyklov.

2.5 - Palivová nádrž

Palivové uzávery musia byť tesné a musia byť vybavené uzatváracím systémom. Odvzdušňovacie potrubia palivovej nádrže musia mať spätný ventil. Odvzdušňovacie potrubia palivovej nádrže viesť do vhodnej nádrže s minimálnym objemom 200cm³ a s maximálnym objemom 250cm³. Palivová nádrž akéhokoľvek konštrukčného typu musí byť vyplnená materiálom spomaľujúcim horenie alebo musia mať bezpečnostný poťah. Okrem prípadu, že je palivová nádrž pripevnená na ráme pomocou skrutiek, musia byť všetky hadice z nádrže k motoru/karburátoru vybavené samo-uzatváracími ventilmi. Tento ventil musí zachytiť aspoň 50% uniknutého obsahu pri poruche vedenia alebo skrutkového spojenia alebo úplne oddeliť nádrž od vedenia paliva.

2.6 - Bezpečnostné a konštrukčné kritériá

2.6.1 – Plynová rukoväť

Plynová rukoväť sa musí samočinne vrátiť do základnej polohy, ak jazdec zloží z neho ruku.

2.6.2 - Riadidlá

Riadidlá musia mať minimálnu šírku 450mm a ukončenia musia byť uzavreté alebo kryté gumou. Šírka riadidiel je definovaná ako šírka meraná medzi vonkajšími koncami rukoväte/otočného regulátora plynu. Riadenie musí umožniť pohyb riadidiel minimálne 15 stupňov na každú stranu od priamej polohy. Pre zabezpečenie minimálnej

vzdialenosti 30 mm medzi rukoväťami riadidiel a nádržou/rámom a/alebo kapotážou v krajných polohách riadenia, musí byť riadenie vybavené pevnými dorazmi. Motocykel musí byť vybavený ľahko dostupným a ovládateľným funkčným vypínačom pre vypnutie motora.

2.6.3 - Brzdy

Motocykel musí byť vybavený aspoň jednou brzdou na každom kolese, ktoré fungujú nezávisle na sebe. Sú povolené len brzdne kotúče zo železných materiálov.

2.6.4 - Výfuk

Koniec výfukového potrubia nesmie presahovať za zvislú rovinu vedenú cez najzadnejší bod zadnej pneumatiky. Z dôvodov bezpečnosti musia byť ostré okraje výtokovej trubice tlmiča výfuku zaoblené.

2.6.4.1 - Úroveň hluku

Maximálna povolená úroveň hluku je v každom okamžiku 105dB/A. Meranie hluku sa vykonáva pri 7000 ot./min..

2.6.5 - Stupačky

Konce stupačiek musia byť z pevného materiálu so zaoblením s polomerom minimálne 8 mm.

2.6.6 – Ovládacie páčky na riadidlách

Ovládacie páčky nesmú byť dlhšie ako 200 mm, merané od čapu páčky.

2.6.7 – Kapotáž

Hrany predného ochranného štítu a všetky vyčnievajúce hrany kapotáže musia byť plynule zaoblené.

Maximálna šírka kapotáže nesmie prekročiť 600 mm. Šírka sedadla alebo akejkoľvek časti za ním nesmie byť väčšia ako 450 mm, s výnimkou výfukového systému.

Kapotáž nesmie vpredu presahovať pred zvislú rovinu vedenú cez najprednejší bod prednej pneumatiky a vzadu nesmie presahovať za rovinu vedenú cez najzadnejší bod zadnej pneumatiky. Pri meraní musí byť odpruženie motocykla úplne uvoľnené (nezaťažený motocykel).

Pri pohľade z boku musí byť viditeľný:

A) ráfik zadného kolesa na obvodnej strane najmenej 180°

B) celý ráfik predného kolesa, okrem častí skrytými za blatníkom, vidlicou, súčasťami brzdy alebo odoberateľnými časťami nasávacieho traktu

C) jazdec sediaci v normálnej jazdnej polohe, s výnimkou predlaktí.

Pozn.: pre splnenie vyššie uvedených podmienok nesmie byť použitý priehľadný materiál

Žiadna časť motocykla nesmie presahovať za zvislú rovinu vedenú cez najzadnejší bod zadnej pneumatiky.

Maximálna výška zadnej zvislej časti sedadla jazdca je 150 mm. Táto výška sa meria pod 90° od najvyššej časti kapotáže za jazdcem (bez krytov) po najnižší bod povrchu základne sedadla jazdca bez započítania výstelky alebo poťahu. Kamera alebo anténa na zadnej časti sedadla nie je do tejto výšky započítavaná.

Blatníky nie sú povinné. Ak je namontovaný predný blatník, nesmie presahovať:

A) v prednej časti rovinu vztýčenú pod uhlom 45° od vodorovnej roviny prechádzajúcou stredom predného kolesa

B) v zadnej časti vodorovnú rovinu vedenú stredmi predného a zadného kolesa

Držiaky blatníka, kryty prednej vidlice, uzávery vidlice, oska kolesa a kryty brzdových kotúčov nie sú považované za súčasť blatníka.

Motocykel môže byť vybavený krídelkami alebo so spoilerami za podmienky, že sú nedeliteľnou súčasťou kapotáže alebo sedadla. Nesmú presahovať za šírku kapotáže alebo sedadla ani za výšku riadidiel. Všetky ostré hrany musia byť zaoblené. Pohyblivé aerodynamické zariadenia sú zakázané.

2.6.8 – Svetlá výška

Nezaťažený motocykel musí byť schopný náklonu pod uhlom 50° od zvislej osi bez toho, aby sa dotýka zeme v inom mieste ako pneumatikami. Musí byť zachovaná najmenej 15 mm medzera po celom obvode pneumatiky vo všetkých polohách pruženia motocykla a vo všetkých polohách nastavenia zadného kolesa.

2.6.9 - Odvzdušnenie

Každé odvzdušnenie motora alebo prevodovky musí ústiť do nádoby s minimálnym objemom 250 cm³. Pre každé odvzdušnenie musí byť použitá samostatná nádoba.

2.6.10 - Materiály

Použite titánu v konštrukcii rámu, prednej vidlice, riadidiel, čapu zadnej vidlice a osiek kolies je zakázané. Je zakázané použiť ľahkú zliatinu pre osky kolies.

2.6.11 - Kryt reťaze

Krytom sekundárnej reťaze z pevného plastu musí byť namontovaný na takom mieste a takým spôsobom, aby zabránil zachyteniu medzi spodnou dráhou reťaze a zadným reťazovým kolesom.

2.6.12 - Odpruženie a tlmiče

Elektricky/elektronicky riadené odpruženie, svetlá výška podvozku motocykla a tlmiča nie sú povolené. Nastavenie odpruženia a tlmiča sa môže uskutočniť len ľudskou silou prostredníctvom mechanického alebo hydraulického systému nastavenia.

2.7 - Ráfiky

Maximálna šírka ráfiku je nasledovná:

125 GP Predný: max. 2,5“Zadný: max. 3,5“

2.8 - Číslo a podklady pre čísla

Pre triedu 125 GP je farba podkladu pod štartovné číslo čierna RAL 9005 a farba štartovného čísla je biela RAL 9010.

2.9 - Palivo, olej, chladiace zmesi

Všetky motocykle musia používať bezolovnatý benzín spĺňajúci špecifikáciu FIM GP(FIM čl. 01.63).

AARR 3 Trieda MOTO3

Vid' predpisy FIM EUROPE pre cestné preteky motocyklov (RR028/2014)

AARR 4 Trieda SUPERSPORT (SSP)

Pozri predpisy FIM pre Majstrovstvá sveta cestných pretekov motocyklov pre Superbike a Supersport a ich prílohy, okrem nasledovného:

FIM 2.5.7 - Pneumatiky

Viď článok AARR 0.3 a počet pneumatík je ľubovoľný

FIM 2.5.7 - Motory

Celkový počet motorov, ktoré môže použiť jazdec je ľubovoľný.

FIM 2.5.10 - Hlavný rám a pripravený náhradný rám

Počas podujatia môže každý jazdec predviesť viac ako jeden úplný motocykel na technickú kontrolu.

AARR 6 Trieda SUPERSTOCK 600 a 1000

Motocykle, ktoré nie sú homologované FIM sú prípustné, pokiaľ sú homologované aspoň jednou motocyklovou federáciou, ktorá je členom AAMU. Pravidlá určujúce obmedzenia zmien homologovaných motocyklov sú v záujme bezpečnosti.

VŠETKO ČO NIE JE POVOLENÉ A PREDPÍSANÉ V TÝCHTO PRAVIDLÁCH JE PRÍSNE ZAKÁZANÉ.

Ako už sám názov STOCKSPORT naznačuje, sú pri používaných motocykloch povolené iba obmedzené úpravy. Väčšina úprav je dovolená z bezpečnostných dôvodov.

Motocykle STOCKSPORT musia byť homologované FIM (viď článok FIM 2.9). Všetky motocykle musia v každom ohľade vyhovieť všetkým požiadavkám pre cestné preteky motocyklov tak ako uvedené v týchto predpisov s výnimkou prípadov, kedy je odchýlka uvedená v homologizácii motocykla.

Vzhľad motocyklov Superstock 600/1000 spredu, zozadu a z boku (ak nie je inak uvedené) musí zodpovedať vzhľadu homologovaného motocykla tvarom (ako bol pôvodne vyrobené výrobcom). Zhodnosť vzhľadu výfukovej sústavy je z tejto povinnosti vyňatá.

6.1 – Špecifikácia triedy STOCKSPORT 600/1000

SUPERSTOCK 600

4 valce od 400 do 600ccmštvortakné

3 valce od 400 do 675ccmštvortakné

2 valce od 400 do 750ccmštvortakné

SUPERSTOCK 1000

3 a 4 valce od 750 do 1000ccmštvortakné

2 valce od 850 do 1200ccmštvortakné

Zdvihový objem musí zostať rovnaký, ako na homologovanom motocykli. Zmena vrtania alebo zdvihu na dosiahnutie objemového limitu nie je dovolená.

6.2 – Minimálna hmotnosť

Suchá hmotnosť homologovaného motocykla je definovaná ako celková hmotnosť prázdneho motocykla tak, ako je vyrobený výrobcom (po odstránení paliva, tabuľky EČ, náradia a hlavného stojanu – ak je montovaný výrobcom). Na potvrdenie suchej hmotnosti je nutné zvážiť a porovnať najmenej tri (3) motocykle. Výsledok je zaokrúhlený na najbližšie celé číslo. Pri záverečnej kontrole po preteku musí byť kontrolovaný motocykel zvážený

v stave, v akom dokončil preteky. Kedykoľvek počas preteku nesmie byť hmotnosť motocykla (vrátane palivovej nádrže) menej ako minimálna hmotnosť. Nie je žiadna tolerancia minimálnej hmotnosti.

Motocykel Superstock 600: minimálna hmotnosť = suchá hmotnosť mínus 12 kg.

Motocykel Superstock 1000: minimálna hmotnosť = suchá hmotnosť mínus 12 kg. V žiadanom prípade nemôže byť minimálna hmotnosť motocykla Superstock 1000 menej ako 165 kg!

6.3 – Štartové číslo

SUPERSTOCK 600: červený podklad so žltými číslicami, červená RAL 3020 a žltá RAL 1003. (Vid' príloha A.)

SUPERSTOCK 1000: červený podklad s bielymi číslicami, červená RAL 3020 a biela RAL 9010. (Vid' príloha A.)

6.4. – Palivo

Všetky motory musia používať bezolovnatý benzín s maximálnym obsahom olova 0.005g/l a maximálnym motorovým oktánovým číslom MON 90. (vid' článok 2.7 Technických pravidiel FIM)

6.5. – Pneumatiky

SUPERSTOCK 600:

Vid' článok AARR 0.3. (strana 2)

Komisia AA pre cestné preteky sa rozhodla o prípustnosti pneumatiky s najväčším rozmerom 190/55/17 na celú sezónu.

Použitie pneumatiky musia mať vzorku s označením rozmerov a ďalšími údajmi na boku pre komerčný predaj verejnosti. Musia byť použité pneumatiky maximálne kategórie W.

Hĺbka dezénovej drážky musí byť minimálne 2,5 mm po celom obvode drážky pri kontrole pred pretekom.

Pneumatiky musia mať 96% pozitívny dezén a minimálne 4% negatívny dezén (pomer zem a more t.j. plocha dezénových drážok musí byť minimálne 4% povrchu behúňa pneumatiky). Maximálna vzdialenosť pre 50 % dezénových drážok medzi okrajom pneumatiky a dezénovou drážkou je 35 mm. Každá veľkosť, predná a zadná, musí byť k dispozícii s tým istým vzorom dezénu ako komerčné pneumatiky pre cestné použitie.

Pneumatiky musia mať DOT a/alebo E značku. DOT a/alebo E značka musí byť na bočnej stene pneumatiky. Len v prípade, ak riaditeľ pretekov vyhlási pretek alebo tréning za „mokrý“, je povolené použitie špeciálnej pneumatiky všeobecne známej ako „full wet tyre“ – pneumatiky do mokrého počasia. Pneumatiky do mokrého počasia musia byť plne lisované pneumatiky, nie je povolené žiadne ručné rezanie na lisovaných pneumatikách. Ručne rezané pneumatiky nie sú povolené.

Pneumatiky do mokrého počasia nemusia mať DOT a/alebo E značku, avšak tieto pneumatiky musia byť označené „NOT FOR HIGHWAY USE“ alebo „NHS“.

SUPERSTOCK 1000:

Vid' článok AARR 0.3. (strana 2)

Rozhodnutie komisie AA pre cestné preteky len pre AA majstrovstvá 2014

Sú povolené pneumatiky „Slick, veľkosť kolesa 17“

6.6. – Motor

6.6.1 – Systém vstrekovania paliva

Systémom vstrekovania paliva sa rozumie teleso škrtiacej klapky, vstrekovače, systém variabilnej dĺžky sacieho traktu, palivové čerpadlo a regulátor tlaku paliva.

Pôvodný homologovaný systém vstrekovania paliva musí byť použitý bez akýchkoľvek úprav.

Sacie hrdlá musia zostať pôvodné, ako boli vyrobené výrobcom na homologovanom motocykli.
Vstrekovače paliva musia byť pôvodné od výrobcu a nezmenené od pôvodnej špecifikácie a výroby.
Škrtiace klapky nemôžu byť menené alebo upravované.

Vzduch a zmes vzduchu s palivom môže prúdiť do spaľovacej komory **výhradne cez teleso škrtiacej klapky**.
Elektronicky riadené škrtiace klapky, známe pod názvom „ride-by-wire“, môžu byť použité len vtedy, ak homologovaný model je vybavený rovnakým systémom. Software môže byť modifikovaný, ale všetky bezpečnostné systémy a postupy od pôvodného výrobcu musia byť zachované.

6.6.2 – Hlava valcov

Žiadne úpravy nie sú povolené.

Žiaden materiál nesmie byť pridaný alebo odobratý z hlavy valcov.

Tesnenie hlavy valcov môže byť zmenené.

Ventily, vedenie ventilov, ventilové sedlá a tanieriky ventilových pružín vrátane pružín a poistiek, zdvihátka, klíny ventilov, vymedzovacie podložky, tesniace krúžky, musia zostať také, aké sú dodávané výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla.

Dodatočné podložky ventilových pružín nie sú povolené.

6.6.3 – Vačkový hriadeľ

Žiadne úpravy nie sú povolené.

Pri technickej kontrole bude meraný zdvih vačky (priame ovládanie ventilov) alebo zdvih ventilu (nepriame ovládanie ventilov-ak sú použité vahadlá).

Časovanie vačkového hriadeľa je ľubovoľné, ale nie je povolené žiadne obrábanie hriadeľa a jeho ozubení.

6.6.4 – Rozvodové kolesá vačkového hriadeľa alebo riadiacej páky

Nie sú povolené žiadne úpravy.

6.6.5 – Valce

Nie sú povolené žiadne úpravy.

6.6.6 – Piesty

Nie sú povolené žiadne úpravy (ani leštenie a odľahčovanie).

6.6.7 – Piestne krúžky

Nie sú povolené žiadne úpravy.

6.6.8 – Piestne čapy a ich poistné krúžky

Nie sú povolené žiadne úpravy.

6.6.9 – Ojnice

Nie sú povolené žiadne úpravy (ani leštenie a odľahčovanie).

6.6.10 – Kľukový hriadeľ

Nie sú povolené žiadne úpravy (ani leštenie a odľahčovanie).

6.6.11 – Kľuková skriňa a všetky ostatné motorové skrine (napr. zapalovanie, spojka)

Žiadne úpravy kľukovej skrine nie sú povolené (ani lakovanie, leštenie a odľahčovanie).

Bočné kryty môžu byť zmenené, upravené alebo nahradené. Ak je kryt zmenený alebo upravený, musí mať prinajmenšom rovnakú odolnosť voči nárazu ako pôvodný kryt. Ak je nahradený, musí byť vyrobený z **materiálu** tej istej alebo vyššej váhy a celková váha krytu nemôže byť menšia ako váha pôvodného krytu.

Všetky bočné kryty motorových skríň, ktoré obsahujú olej a ktoré by pri páde mohli prísť do kontaktu so zemou, musia byť zabezpečené druhým krytom z kovu, ako hliníková zliatina, nehrdzavejúca oceľ, oceľ alebo titán. Je možné použiť aj hliníkové alebo ocelové platne alebo koše ako dodatok týchto krytov.

Všetky tieto prvky musia byť odolné proti prudkému nárazu, oteru a poškodeniu pri náraze.

Kryty schválené FIM budú povolené bez rozdielu materiálu.

Tieto kryty musia byť riadne a bezpečne upevnené so skrutkami, ktorými sú upevnené pôvodné kryty/veka motorových skríň. Hlavný technický komisár je oprávnený nepovolíť použitie krytu, ktorý sa javí ako nevyhovujúci.

6.6.12 Prevody/prevodovka

Nie sú povolené žiadne úpravy.

Je možné pridať vonkajší mechanizmus rýchloradenia (vrátane vodičov a ovládania). Iné úpravy prevodovky alebo radiaceho mechanizmu nie sú povolené.

Je povolené zmeniť sekundárny prevod; reťazové kolesá a reťaz sú ľubovoľné.

Kryt reťazového kolesa na motore môže byť upravený alebo odstránený.

Vrchný kryt reťaze, ak nie je súčasťou zadného blatníku, môže byť odstránený.

6.6.13 – Spojka

Len pre AA: Spojka môže byť vymenená za spojku s obmedzovačom spätného rázu (anti hopping).

Je povolené vymeniť **len** pružinu spojky a **trebie a unášacie lamely**, ale ich počet musí zostať zachovaný.

6.6.14 – Olejové čerpadlo a vedenie oleja

Nie sú povolené žiadne úpravy.

Olejové vedenie môže byť vymenené alebo upravené. Ak je menené tlakové vedenie oleja, musia byť použité kovové tlakové trubky alebo špeciálne tlakové hadice zosilnené kovovým kordom s nalisovanými alebo naskrutkovanými koncovkami.

6.6.15 – Chladič vody a oleja

Jediná povolená chladiaca kvapalina bude voda alebo voda zmiešaná s etyl alkoholom.

Dodatočné chladiče vody a/alebo oleja nie sú povolené

Je dovolené zameniť **trubky/hadice** spájajúce chladič s motorom za iné, rovnako bezpečné, ale systém musí zostať zachovaný **aj s pôvodnými nádržkami**. Ventilátor chladenia a súvisiaca kabeláž môžu byť odstránené. Tepelné spínače, senzory teploty a termostat môžu byť odstránené. **Je povolené použiť ochrannú mriežku pred chladičom oleja a/alebo vody.**

Uzáver chladiča je ľubovoľný.

Len pre SSt 1000:

Nádržky môžu byť zmenené, ale musia byť bezpečne upevnené. Je dovolené namontovať prídavný chladič vody, ale vzhľad motocykla spredu, zozadu a z bokov sa nesmie zmeniť. Je povolené použiť dodatočné držiaky pre upevnenie prídavného chladiča.

6.6.16 – Teleso čističa vzduchu (Airbox)

Teleso čističa vzduchu musí zostať v nezmenenom stave tak, ako ho dodáva výrobca pre daný typ a model homologovaného motocykla. Všetky vývody musia byť utesnené. Čistiacu vložku (filter) je možné upraviť alebo

nahradiť. Všetky motocykle musia mať uzatvorený odvodušňovací systém, to znamená, že všetky odvodušňovacie hadice vedúce z motora a rýchlostnej skrine, musia byť zaústené do telesa čističa vzduchu.

6.6.17 – Vedenie paliva

Palivové vedenie od nádrže po podávacie potrubie môže byť vymenené, ale palivový kohút na nádrži musí zostať tak, ako bol pôvodne zhotovený pre homologovaný motocykel. Na spojenie hadíc je možné použiť rýchlospojky.

Hadice pre odvodušnenie nádrže môžu byť zamenené. Môžu byť pridané palivové filtre.

Palivové čerpadlo a regulátor tlaku paliva musia zostať pôvodné ako na homologovanom motocykli.

6.6.18 – Výfukový systém

Výfukový systém – potrubie, vnútorné diely usmerňujúce plyny a tlmiče výfukov môžu byť zmenené alebo upravené. Katalyzátory môžu byť odstránené.

Počet koncoviek/tlmičov musí zostať rovnaký ako je na homologovanom motocykli. Tlmiče musia byť na rovnakej strane ako u homologovaného motocykla.

Hlukový limit je 102 dB/A s toleranciou +3 dB/A po preteku.

Umiestnenie tlmičov výfukov musí byť rovnaké ako pri homologovanom motocykli.

Bandážovanie alebo obalovanie výfukového potrubia nie je povolené; obalené môžu byť iba tie miesta, ktoré sú v bezprostrednej blízkosti nôh jazdca alebo kapotáže ako ochrana proti teplote. Pre zvýšenie bezpečnosti musia byť otvorené konce výfukov zaoblené.

6.7 – Električka a elektronika

6.7.1 – Zapaľovacia a riadiaca jednotka (ECU)

Centrálne riadiaca jednotka (ECU) môže byť premiestnená. Centrálne riadiaca jednotka ECU musí byť:

- a) rovnaká ako homologovaná, pričom je možné zmeniť softvér.
- b) **z ECU kitovej sady (vyrobenej a/alebo schválenej výrobcom motocykla)**, pre spojenie s pôvodným káblovým zväzkom sa môže použiť špeciálny konektor. Predajná cena celého systému (vrátane softvéru **a nástroja ladenia**) **na predaj verejnosti** nemôže byť vyššia ako 1,5 násobok ceny pôvodného systému.
- c) okrem možnosti a) uvedenej vyššie, možno k pôvodnej ECU pridať **vonkajšie** moduly pre riadenie zapaľovania a/alebo vstrekovania, ale ich celková predajná cena (**vrátane softvéru a nástroja ladenia**) **na predaj verejnosti** nemôže byť vyššia ako kompletný ECU kit. **Špeciálny konektor na spojenie modulu/modulov a ECU môže byť použitý. Zoznam schválených ECU kitových sád a vstrekovacích modulov zverejní FIM Europe / Dorna.** Zapaľovacie sviečky môžu byť vymenené

6.7.2 – Generátor, štartér

Nie sú povolené žiadne úpravy.

Štartér musí pracovať obvyklým spôsobom a byť schopný kedykoľvek v priebehu podujatia normálne naštartovať motor. **Motor musí naštartovať a zapnúť svoj vlastný pohon, keď štartér zastavil svoj chod.**

6.7.3 – Doplnková výbava

Doplnkové vybavenie, ktoré nie je namontované na pôvodnom homologovanom motocykli, nesmie byť dodatočne montované (napr. „zhromažďovanie údajov, počítačová jednotka alebo záznamové zariadenie“).

Pôvodný rýchlomer a otáčkomer môže byť zmenený alebo nahradený.

Prídavné zariadenie pracujúce na infračervenom prenose signálu medzi pretekajúcim jazdcom a jeho tímom, slúžiace výhradne k meraniu časov kôl, je povolené. Je povolené na tento účel použiť aj jednotku GPS.

Telemetria nie je dovolená.

Jediné povolené potenciometre a senzory sú tie, ktoré boli namontované ako pôvodná výbava na homologovanom motocykli.

6.7.4 – Elektrická inštalácia

Hlavný káblový zväzok môže byť upravený podľa nasledovných pokynov :

Káblový zväzok môže byť nahradený „kitovým“ zväzkom, dodávaným pre ECU a vyrobeným alebo schváleným výrobcom motocykla. **Predajná cena nemôže byť vyššia ako 1,5 násobok ceny pôvodnej elektrickej inštalácie.**

Spínacia skrinka spolu so súvisiacou kabelážou môže byť premiestnená alebo nahradená.

Strihanie elektrickej inštalácie nie je povolené.

6.7.5 - Batéria

Batéria môže byť nahradená, ale nominálna kapacita batérie musí zostať rovnaká alebo vyššia ako má homologovaný typ batérie pre daný motocykel.

6.8 - Hlavný a zadný pomocný rám

Hlavný rám musí zostať tak ako bol pôvodne vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel. Na hlavnom ráme môžu byť z bokov umiestnené ochranné umelohmotné alebo kompozitné kryty. Tieto ochranné kryty musia presne kopírovať tvar rámu.

Na rám sa nesmie nič pridávať privarením alebo odstrániť opracovaním. Každý motocykel musí mať VIN číslo (identifikačné číslo vozidla) **vyrazené** na hlavnom ráme vozidla (číslo rámu). Držiaky motora musia zostať tak ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel. Zadný pomocný rám musí zostať tak ako bol pôvodne vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel. Opravy a zváranie je povolené. Dodatočné držiaky sedadla môžu byť pridané, ale žiadne nesmú byť odstránené. Nenamáhané, vyčnievajúce držiaky môžu byť odstránené, ak to neovplyvní bezpečnosť konštrukcie. Priskrutkované príslušenstvo na zadnom pomocnom ráme môže byť odstránené. Vrtanie otvorov do hlavného a zadného pomocného rámu je možné len pre upevnenie povolených komponentov (držiaky kapotáže, tlmič riadenia, a pod.) Farebná schéma nie je obmedzená, ale leštenie hlavného rámu alebo zadného pomocného rámu nie je dovolené.

SSTk 1000: Zadný pomocný rám môže byť zmenený alebo nahradený, ale druh materiálu musí zostať taký ako homologovaný alebo vyššej špecifickej váhy. (FIM)

6.8.1 – Predná vidlica

Konštrukcia prednej vidlice (klzáky, nosné trubky, horné a dolné nosníky vidlice tzv. okuliare, atď.) musí zostať tak ako bola pôvodne vyrobená výrobcom pre homologovaný motocykel.

Zátky vidlice môžu byť upravené alebo vymenené pre umožnenie vonkajšieho nastavenia (kde povolené).

Môžu byť upravené, zmenené alebo odstránené prachovky v prípade, že vidlica zostane úplne utesnená.

Mechanické vidlice: Pôvodné vnútorné časti vidlice môžu byť upravené alebo vymenené. Tlmičová sada alebo ventily z druhovýroby môžu byť namontované.

Elektronicky riadené pružiacie jednotky: Nesmú sa použiť žiadne elektronicky riadené pružiacie jednotky z druhovýroby alebo prototypy takých jednotiek. Ak je použitá pôvodná elektronicky riadená pružiacia jednotka, musí zostať kompletne pôvodná (všetky mechanické a elektronické diely musia zostať rovnaké, aké boli na homologovanom motocykli **s výnimkou podložiek a pružín**). **Predná elektronicky riadená pružiacia jednotka môže byť vymenená za mechanický systém z podobného homologovaného modelu od toho istého výrobcu.** **Pôvodná povrchová úprava vidlice (trubky, nosníky) môže byť zmenená. Dodatočné povrchové úpravy sú povolené.** Horný a dolný nosník vidlice (tzv. okuliare) a čap vidlice musia zostať tak ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel. Tlmič riadenia môže byť pridaný alebo vymenený za nepôvodný tlmič.

Tlmič riadenia nesmie nahrádzať pevné dorazy riadenia. Môže sa použiť ľubovoľný olej a ľubovoľné množstvo oleja v prednej vidlici. Výška a poloha prednej vidlice vo vzťahu k hlave riadenia je ľubovoľná.

SStk 1000: pôvodná povrchová úprava prednej vidlice (trubky, nosníky) môže byť zmenená. Dodatočné povrchové úpravy sú povolené.

6.8.2 – Zadná kyvná vidlica

Každá časť zadnej vidlice musí zostať tak ako bola pôvodne vyrobená výrobcom pre homologovaný motocykel (vrátane čapu zadnej kyvnej vidlice a nastavovania osky zadného kolesa).

Podpory pre stojan motocykla pri zadnom kolese môžu byť pridané na zadnú kyvnú vidlicu privarením alebo priskrutkovaním. Podpory musia mať zaoblené okraje (s veľkým rádiusom) zo všetkých strán. Upevňujúce skrutky musia byť zapustené.

Môže byť doplnený upevňovací systém alebo body pre upevnenie pôvodného zadného brzdového strmeňa.

6.8.3 – Zadná pružiaco-tlmiaca jednotka

Zadná pružiaco-tlmiaca jednotka (tlmič a pružina) môže byť upravená alebo vymenená, ale musí byť zachované jej pôvodné uchytenie k hlavnému rámu a zadnej kyvnej vidlici. Musí zostať zachovaný pôvodný pákový mechanizmus pre zadnú pružiaco-tlmiacu jednotku ako bol pôvodne vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel.

Mechanické pruženie: Pružina zadnej pružiaco-tlmiacej jednotky môže byť vymenená.

Elektronicky riadené pružiacie jednotky: Nesmú sa použiť žiadne elektronicky riadené pružiacie jednotky z druhovýroby alebo prototypy takých jednotiek. **Ak je použitá pôvodná elektronicky riadená pružiacia jednotka, musí zostať kompletne pôvodná (všetky mechanické a elektronické diely musia zostať rovnaké, aké boli na homologovanom motocykli s výnimkou podložiek a pružín).**

Elektronicky riadený tlmič môže byť vymenený za mechanický.

Tiahla zadného perovania musia zostať tak, ako boli pôvodne vyrobené výrobcom homologovaného motocykla.

6.8.4 – Kolesá

Kolesá, ložiská a vnútorné podložky musia zostať tak, ako boli pôvodne vyrobené výrobcom. Ak pôvodná konštrukcia zahŕňa tlmič záberu na zadnom kolese, musí zostať tak, ako bol pôvodne vyrobený pre homologovaný motocykel. Nie sú povolené žiadne úpravy na oskách kolies. Podložky môžu byť upravené. Úpravy **na polohovanie podložiek sú dovolené. Upevnenia a upevňovacie body strmeňa prednej brzdy musia zostať tak ako na homologovanom motocykli.**

Vyvažovacie telieska kolies môžu byť odstránené, zmenené alebo pridané.

Môžu byť použité ľubovoľné duše pneumatík (ak sú použité) a ventily.

6.8.5 – Brzdy

Brzdové kotúče a ich unášače musia byť z rovnakého materiálu a rovnakého tvaru ako homologované brzdové kotúče a ich unášače. Ak má pôvodný homologovaný brzdový kotúč „zvlnený“ tvar, tak zamenený kotúč musí zachovať tvar pôvodného homologovaného kotúča. Brzdový kotúč so „zvlneným“ tvarom môže byť zamenený za kruhový brzdový kotúč pri zachovaní materiálu kotúča. Vonkajší a vnútorný priemer kotúča musí zostať rovnaký ako homologovaný kotúč. Hrúbka brzdového kotúča sa môže zvýšiť o 20 %, ale musí byť použitý pôvodný brzdový strmeň bez akýchkoľvek úprav. Spôsob upevnenia unášačov na kolese musí zostať rovnaký ako na homologovanom motocykli. Protiblokovací systém (ABS) môže byť odpojený a jeho riadiaca jednotka môže byť demontovaná. Rotorové koleso ABS môže byť odstránené, upravené alebo nahradené. Predné a zadné brzdové strmene (podložka, nosník a záves), musí zostať v pôvodnom prevedení tak, ako boli homologované. Pre

zabránenie prenosu tepla do brzdovej kvapaliny je povolené použiť kovové podložky do brzdového strmeňa, medzi strmeň a brzdovú platničku a/alebo zameniť piestiky z ľahkej zliatiny za oceľové od výrobcu brzdového strmeňa.

Strmeň zadnej brzdy môže byť „napevno“ namontovaný na zadnej kyvnej vidlici, ale musia byť použité rovnaké upevňovacie body, ako na homologovanom motocykli. Zadná kyvná vidlica môže byť upravená pre upevnenie strmeňa zvaraním, vŕtaním alebo spôsobom „Helicoil“.

Hlavný brzdový valec prednej a zadnej brzdy, musí zostať tak, ako bol pôvodne vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel.

Nádržka brzdovej kvapaliny prednej a zadnej brzdy môže byť zamenená za náhradný diel určený pre daný typ motocykla. Brzdové potrubia a hadičky môžu byť vymenené, pokiaľ rozdvojenie hadičiek prednej brzdy pre oba strmene prednej brzdy bude umiestnené nad dolným nosníkom prednej vidlice. Brzdové platničky môžu byť vymenené. Je povolené použiť nastavovací prvok pre ovládaciú páčku prednej brzdy. Dodatočná montáž chladenia brzd nie je povolená.

6.8.7 – Stupačky a nohami ovládané páky

Stupačky a nohami ovládané páky môžu byť premiestnené, ale ich držiaky musia byť upevnené k rámu na pôvodných upevňovacích bodoch. Tyčky nohami ovládaných pák môžu byť upravené, ale musia byť zachované ich upevňovacie body. Ich dva pôvodné body upevnenia (pre stupačku, nožnú páku a radiacu hriadeľ) musia zostať pôvodné. Stupačky môžu byť pevné (nesklonné) alebo sklonné, ale v tom prípade musia byť opatrené zariadením, ktoré ich automaticky vráti do normálnej polohy a na konci stupačky musí byť integrálna ochrana s polomerom minimálne 8 mm. Pevné stupačky musia byť vždy opatrené trvale upevnenou zátkou vyrobenou z hliníka, plastu alebo Teflónu alebo obdobného typu materiálu (hliníková zliatina) s minimálnym polomerom zaoblenia 8 mm. Zátka stupačky musí byť vyrobená tak, aby vytvárala čo najväčšiu možnú plochu na konci stupačky, aby sa zabránilo možnému poraneniu jazdca v prípade pádu. Hlavný technický komisár má právo zamietnuť zátku stupačky nevyhovujúcu týmto bezpečnostným požiadavkám.

6.8.8 – Riadidlá a páčky

Riadidlá môžu byť vymenené (nezahŕňa to hlavný brzdový valec prednej brzdy). Riadidlá a ovládacie prvky môžu byť premiestnené. Rukoväť plynu môže byť upravená alebo zamenená. Zostava ovládania plynu, vrátane súvisiacich laniiek, môže byť upravená alebo zamenená, ale spojenie medzi telesom škrtiacej klapky a rukoväťou plynu musí zostať rovnaké ako na homologovanom motocykli. Vypínače môžu byť zmenené, ale tlačidlo štartéra a vypínač zapalovania musia byť umiestnené na riadidlách. Spojková a brzdová páčka môže byť vymenená za nepôvodnú. Je povolené použiť nastavovací prvok pre ovládaciú páčku prednej brzdy.

6.8.9 – Palivová nádrž

Uzáver palivovej nádrže môže byť zmenený alebo nahradený iným, vhodným pre homologovaný motocykel, i za rýchlozáver. Palivový kohút nádrže musí zostať pôvodný, tak ako bol vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel. Nádrž môže byť zakrytá ochranným krytom vyrobeným z kompozitného materiálu. Tento kryt musí tvarovo zodpovedať použitej nádrži. Nádrže s odvodušením musia byť vybavené jednocestným ventilom a vyústenie odvodušenia musí ústiť do nádoby z vhodného materiálu s minimálnym objemom 250 ccm³.

Každá palivová nádrž musí byť úplne vyplnená materiálom spomaľujúcim horenie (napríklad bezpečnostná pena s otvorenými bunkami Explosafe®).

6.8.10 – Sedadlo

Sedadlo, jeho základňa a súvisiace konštrukcie môžu byť nahradené inými, rovnakého vzhľadu ako pôvodné, dodané výrobcom na homologovanom motocykli. Pôvodný systém upevnenia sedla (s podložkami, sponami,

gumovými podložkami atď.) môže byť odstránený. Zadná časť sedadla môže byť upravená na jednosedadlo. Vzhľad z oboch strán, spredu aj zozadu musí zodpovedať homologovanému vzhľadu.

Homologovaný uzamykací systém sedadla (s podložkami, sponami, gumovými podložkami atď.) môže byť odstránený. Zadná časť kapotáže sedla sa musí upraviť tak, aby mala dostatočné rozmery pre umiestnenie predpisových štartovných čísiel.

6.8.11 – Kapotáž, blatníky

- a. Kapotáž a kryty trupu môžu byť nahradené presným duplikátom pôvodných, ale musia vzhľadovo zodpovedať, s nepatrnými rozdielmi vynútenými súťažným použitím (upevňovacie body, spodný diel kapotáže a pod.). Materiál môže byť zamenený. Pre výrobu kapotáže však nie je povolené použitie karbónových materiálov s nasledovnými výnimkami: špeciálne výstupy z kevlaru, kevlar-uhlíku sú povolené okolo otvorov a iných ťažko namáhaných miest.
- b. Kapotáž musí byť rozmerovo zhodná s homologovaným modelom a typom.
- c. Predný veterný štít môže byť vymenený **za produkt druhovýroby**. Výška **veterného štítu je voľná** s toleranciu + 40 mm (FIM +/- 15 mm) meranú v zvislom smere od horného mostu prednej vidlice.
- d. Motocykle nevybavené pôvodne kapotážou sa nemôžu kapotážou dodatočne vybavovať, a to v žiadnej forme, len s výnimkou predpísaného dolného prúdnicového krytu, tak ako je uvedené v bode g) a h). Táto kapotáž nesmie výškovo presiahnuť rovinu danú horizontálnou spojnicou osí kolies **a musí byť v zmysle špecifikácii opísaných v bode g**.
- e. Pôvodné prichytenie prístrojov ku kapotáži môže byť nahradené iným. Ostatné upevnenia kapotáže môžu byť nahradené inými alebo zmenené.
- f. Pôvodné vzduchové potrubie medzi kapotážou a krabicou vzduchového filtra môže byť zmenené alebo nahradené iným. Mriežky a sieťky kryjúce vstup do tohto potrubia na pôvodnom homologovanom motocykli môžu byť odstránené.
- g. Spodná časť kapotáže **musí** byť konštruovaná tak, aby v prípade poruchy motora bola schopná zachytiť **minimálne 6 litrov**. Spodná hrana **všetkých** otvorov kapotáže musí byť **umiestnená** min. 70 mm nad spodnou časťou kapotáže. **Uhol medzi touto stenou a podlahou musí byť $\leq 90^\circ$** .
- h. Spodná časť kapotáže (vaňa) musí byť vpredu na dne opatrená aspoň jedným otvorom s minimálnym priemerom 25 mm. Tento otvor musí byť pri preteku za sucha riadne uzatvorený; k otvoreniu môže dôjsť iba na príkaz riaditeľa preteku, ak je signalizovaný pretek za mokra. (tabuľa s nápisom „WET RACE“).
- i. Predný blatník môže byť nahradený presným duplikátom pôvodného blatníka. Predný blatník môže byť umiestnený vyššie, aby sa dosiahla väčšia vôľa medzi kolesom a blatníkom.
- j. Zadný blatník upevnený na zadnej kyvnej vidlici, ktorý je zároveň aj krytom reťaze, môže byť upravený alebo zmenený, ale jeho pôvodný tvar musí zostať zachovaný.
- k. Motocykel môže byť vybavený vzduchovým vedením usmerňujúcim prúdenie ku chladiču, ale vzhľad z oboch strán, spredu aj zozadu musí zostať zachovaný rovnaký ako pri homologovanom motocykli.

6.8.12 – Upevňovacie prvky

Všetky štandardné skrutky a upevňovacie prvky môžu byť nahradené inými z akéhokoľvek materiálu a dizajnu, avšak titánové skrutky a upínacie prvky nemôžu byť použité. Pevnosť a tvar musia byť rovnaké alebo pevnejšie ako pri pôvodných dieloch, ktoré sú nimi nahrádzané. Spony môžu byť prevrtnané kvôli spojeniu so zaistovacím lankom. Vrtanie nesmie byť použité za účelom zníženia hmotnosti. Upevňovacie prvky kapotáže môžu byť zmenené za rýchloupínacie. Hliníkové upevňovacie prvky môžu byť použité len pre diely, ktoré nepredstavujú nosný diel konštrukcie.

6.8.13 – Nasledujúce položky alebo diely MÔŽU BYŤ ZMENENÉ ALEBO NAHRADENÉ inými, vhodnými pre homologovaný motocykel :

Ľubovoľné mazivá, brzdové alebo tlmičové kvapaliny a oleje

Ľubovoľné zapalovacie sviečky

Ľubovoľné duše (ak sú použité) a ventily pre pneumatiky
Vyvažovacie závažia kolies môže byť odstránené, zmenené alebo pridané
Tesnenia a tesniace materiály
Prístroje a ich držiaky a s nimi súvisiaca kabeláž
Ľubovoľné farebné riešenie a polepy vonkajšej plochy
Materiál pre pripojenie neoriginálnych dielov (kapotáže, tlmiče výfuku) k rámu (alebo motoru) nesmú byť vyrobené z titánu alebo kompozitného materiálu spevneného vláknami (**s výnimkou držiaka výfuku**).
Ochranné kryty motora, rámu, stupačiek, atď, môžu byť vyrobené z iných materiálov, ako napr. vláknové kompozity, nesmú ale nahrádzať pôvodné diely montované na homologovanom motocykli.

6.8.14 – Nasledovné diely MÔŽU BYŤ odstránené :

Zvuková signalizácia – klaksón
Príslušenstvo ku kontrole emisií v alebo na krabici vzduchového filtra (airbox) a v jeho okolí a na motore (senzory O₂, zariadenia vstrekovania vzduchu)
Otáčkomer
Rýchlomer
Spínač svetiel
Spínač klaksóna
Spínač smerových svetiel
Ventilátor chladiča a jeho kabeláž
Kryt reťaze (ak nie je zabudovaný do zadného blatníku). Ak je pôvodný kryt odstránený, musí byť namontované iné zariadenie, plniace túto funkciu, pre zaistenie bezpečnosti traťových maršálov pri manipulácii s motocyklom.
Priskrutkované príslušenstvo na zadnom pomocnom ráme môže byť odstránené.
Izolačný materiál medzi motorom a palivovou nádržou.

6.8.15 – Nasledovné diely MUSIA BYŤ ODSTRÁNENÉ :

Hlavný svetlomet, zadný svetlomet, ukazovatele smeru (ak nie sú integrované do kapotáže). Vzniknuté otvory musia byť zakryté vhodným materiálom.
Spätné zrkadlá
Držiak evidenčnej značky
Sada náradia na opravu
Držiak ochrannej prilby a úchytky pre pripevnenie batožiny
Stupačky spolujazdca
Držiaky (madlá) pre spolujazdca.
Ochranné rámy, hlavný a bočný stojan (ich pevné úchyty musia zostať zachované).

6.8.16 – Nasledovné prvky MUSIA BYŤ UPRAVENÉ :

Motocykel musí byť vybavený funkčným vypínačom zapalovania umiestneným na ľavej alebo pravej strane riadidiel v dosahu ruky jazdca položenej na rukoväti riadidiel. Vypínač alebo tlačítko musí bezpečne zastaviť chod bežiaceho motoru.
Ovládanie plynu sa musí samočinne vrátiť do voľnobežného režimu, ak z neho jazdec pustí ruku.
Všetky vypúšťacie zátky, skrutky, svorníky zasahujúceho do priestoru olejových náplní a vonku montovaných olejových filtrov musia byť riadne zaistené drôtom.
Všetky motocykle musia mať uzatvorený odvzdušňovací systém. Všetky odvzdušňovacie hadice musia byť prepojené a musia ústiť do krabice vzduchového filtra (airbox).

Všetky odvodušňovacie trubice musia ústiť do už existujúcich vývodov. Pôvodný uzatvorený systém musí zostať zachovaný, nie sú možné žiadne emisie do ovzdušia.

AARR 7 Trieda SUPERBIKE

Pozri predpisy FIM pre Majstrovstvá sveta cestných pretekov motocyklov pre Superbike a Supersport a jeho prílohy **okrem nasledovného:**

Motocykle, ktoré nie sú homologované FIM sú prípustné, pokiaľ sú homologované aspoň jednou motocyklovou federáciou, ktorá je členom AAMU.

FIM 2.4.4 Minimálna hmotnosť

Minimálna hmotnosť je **165 kg**.

FIM 2.4.7 Pneumatiky

Vid' článok AARR 0.3 (strana 2)

a počet pneumatík je ľubovoľný

FIM 2.4.10 Hlavný rám a pripravený náhradný rám

Počas podujatia môže každý jazdec predviesť viac ako jeden úplný motocykel na technickú kontrolu.

FIM 2.4.10.5 Kolesá

Sú povolené len kolesá vyrobené z hliníkovej zliatiny.

Priemer kolesa a šírka ráfikov musia zostať ako pôvodne homologované. Tiež môže byť použitý ráfik s rozmermi 3,5 x 16, 5" (17") alebo 3,75 x 16,5" (17") pre predné koleso a 6,25 (6) x 16,5" (17") pre zadné koleso.

Stretnutie komisie ALPE ADRIA ROAD RACING

Adria Circuit, 7.12.2013

Günther Zaritsch

AAMU Prezident komisie Road Racing

Franz Zehethofer

AARRC Technický riaditeľ

Rudolf Puntinger

Technický člen

Karel Nauš – ACCR; Janez Pintar – AMZS; Nenad Durovic – HMS; Martin Suchy – OeAMTC; Ladislav Šnegoň – SMF;
Jazek Molik – PZM

PRÍLOHY – VIĎ ANGLICKÁ VERZIA DOKUMENTU