



FEDERACE MOTOCYKLOVÉHO SPORTU AČR

**TECHNICKÉ PŘEDPISY**

**ALPE ADRIA CUP  
2012**

**ALPE ADRIA MOTOCYKLOVÁ UNIE**

**TECHNICKÉ PŘEDPISY**

**POHÁR ALPE ADRIA**

**ALPE ADRIA CUP**

ČESKÝ PŘEKLAD  
**VERZE 2012**

**Federace motocyklového sportu AČR**  
FMS ACR, Opletalova 29, 110 00 Praha 1

Federace motocyklového sportu AČR schválila a vydala Technické předpisy pro Pohár Alpe Adria/Alpe Adria Cup, zpracované Technickou komisí FMS AČR podle mezinárodního předpisu AAMU z 10.12..2011, platného pro sezonu 2012.

Tento předpis je zveřejněn před vydáním oficiálních znění mezinárodních předpisů pro rok 2012, k nimž se odvolává. Po jejich zveřejnění může dojít ke změnám tohoto předpisu. Budou bezodkladně zveřejněny.

Tímto vydáním se ruší všechny dosud vydané Technické předpisy pro Pohár Alpe Adria včetně všech dodatků a doplňků.

**Motocykly musejí odpovídat Řádům FIM – Technické příloze pro světové rekordy FIM a mezinárodní silniční závody motocyklů, pokud není uvedeno jinak.**

V případě výkladu těchto řádů je rozhodující oficiální text anglické verze tohoto předpisu.

V případě výkladu řádů při podnicích Mistrovství ČR a nižších je rozhodující oficiální text české verze sportovních řádů této Přílohy.

Články **zvýrazněné tučně** jsou nové nebo pro rok 2012 změněné.

#### **Zkratky použité v textu:**

<b>FIM</b>	Fédération Internationale Motocycliste (Mezinárodní motocyklová federace)
<b>CT</b>	Commission Technique (Technická komise)
<b>CCR</b>	Silniční komise FIM
<b>CCT</b>	Motokrosová komise FIM
<b>JURY</b>	Mezinárodní rozhodčí sbor
<b>NCO</b>	Noise Control Officer (komisař měření hluku)
<b>FMNR</b>	Fédération Motocycliste Nationale (Národní motocyklová federace)
<b>FMN</b>	Fédération Motocycliste Nationale (Národní motocyklová federace)
<b>FMS AČR</b>	Federace motocyklového sportu AČR
<b>EN</b>	Evropská norma
<b>DOT</b>	Département Américain des Transports
<b>BS</b>	Norma UK (Velká Británie)
<b>DERD</b>	Norma SHELL
<b>ASTM</b>	Norma BP (British Petrol)
<b>ETRTO</b>	European Tyre and Rim Technical Organisation
<b>TUV</b>	Německý metrologický úřad
<b>CEN</b>	Evropský úřad pro normalizaci
<b>OEM</b>	Original Equipment Manufacturer (originální tovární výrobek)
<b>MON</b>	Oktanové číslo benzínu
<b>RPM</b>	Otáčky za minutu
<b>AVGAS</b>	Letecký benzín
<b>HTK</b>	Hlavní technický komisař
<b>TK</b>	Technický komisař
“	1 inch/palec = 25,4 mm

Zpracoval: Mgr. Vojtěch Količ, předseda TK FMS

Publikace neprošla jazykovou úpravou.

Vydává: Federace motocyklového sportu AČR, 110 00 Praha 1, Opletalova 29

**ALPE ADRIA MOTOCYKLOVÁ UNIE**

**TECHNICKÉ PŘEDPISY SILNIČNÍCH MOTOCYKLOVÝCH ZÁVODŮ 2012 ALPE ADRIA CUP**

0	Základní ustanovení	4
0.1	Ochranný oděv a přilby	4
1	Třída 125 Sport Production	4
2	Třída 125 Grand Prix	10
3	Třída MOTO 3	13
4	Třída Supersport 600	15
5	Třída MOTO 2	15
6	Třída Superstock 600 a 1000	15
7	Třída Superbike	23

**JAKÉKOLI ÚPRAVY JSOU ZAKÁZÁNY, POKUD NEJSOU VÝSLOVNĚ POVOLENY**

Články **zvýrazněné tučně** jsou nové nebo pro rok 2012 změněné.

## **0 ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ**

**Pokud v průběhu tréninků nebo vlastního závodu shledá Technický komisař na zúčastněném motocyklu závadu, která by mohla být nebezpečná pro ostatní účastníky, musí o tom bezodkladně informovat ředitele závodu.**

**V průběhu tréninků a na konci tréninku mohou být prováděny namátkové technické kontroly v prostoru technické kontroly/přejímky.**

**Jezdec je v každém okamžiku odpovědný za svůj motocykl.**

### **0.1 OCHRANNÝ ODĚV A PŘÍLBY**

0.1.1 Jezdci a spolujezdci musí mít na sobě kompletní (jednodílný, zipem v pase nespojovaný) kožený oděv s dodatečným zesílením dvojitou vrstvou kůže nebo vložkou z jiného materiálu na místech, která nejčastěji přicházejí do kontaktu s dráhou:

- kolena
- lokty
- ramena
- oba kyčelní klouby

a dalších

0.1.2 Na podšívky a na spodní prádlo nesmějí být použity syntetické materiály které se mohou roztavit a které mohou při nehodě poškodit pokožku jezdce.

0.1.3 Jezdci musejí mít dále kožené rukavice a boty, které spolu s kombinézou poskytnou plné krytí jezdcova těla od krku dolů.

0.1.4 Nekožené materiály mohou být použity, pokud jsou zkontrolovány a schváleny Hlavním technickým komisařem k použití.

0.1.5 Je doporučeno použití zádočných protektorů (chráničů páteře).

0.1.6 Všichni účastníci, kteří se zúčastní tréninku a závodu, musí nosit ochrannou přilbu. Přilba musí být řádně upevněna, musí dobře padnout a být v dobrém stavu.

0.1.7 Přilby musejí být uzavřeného typu a musejí splňovat jeden z uznaných mezinárodních standardů:

- Evropa ECE 22-05, 'P'
- Japonsko JIS T 8133:2007
- USA SNELL M 2010

0.1.8 Hledí přilby musí být z netříštivého materiálu

0.1.9 Použití jednorázových „trhacích“ protektorů hledí je povoleno

0.1.10 Otázka ohledně vhodnosti a stavu jezdcova oděvu a/nebo přilby bude rozhodnuta Hlavním technickým komisařem, který může v případě potřeby požádat o konzultaci výrobce předmětné části před konečným rozhodnutím.

## **1 TŘÍDA 125 SPORT PRODUCTION**

### **1.1 SPECIFIKACE MOTOCYKLŮ**

Řády umožňují omezené úpravy homologovaných motocyklů v zájmu bezpečnosti

#### **VŠE, CO NENÍ TÍMTO PŘEDPISEM VÝSLOVNĚ POVOLENO A PŘEDEPSÁNO, JE PŘÍSNĚ ZAKÁZÁNO**

Motocykly mohou být homologovány pouze původním výrobcem, s výjimkou nových motocyklů od modelového roku 2005. Pro tyto motocykly musí být k dispozici výrobcem publikovaná kompletní technická dokumentace, včetně tolerancí.

Jak název Sport Production naznačuje, používané motocykly jsou jen omezeně upraveny. Většina úprav je zdůvodněna bezpečnostním hlediskem.

Všechny motocykly musejí v každém ohledu vyhovět předpisům pro silniční motocykly podle Technických řádů pro Mezinárodní silniční závody motocyklů FIM.

Všechny součásti motocyklu musejí pocházet ze stejného roku výroby, jako homologovaný motocykl

Vzhled motocyklu musí z obou stran, zepředu i zezadu odpovídat (pokud není jinak určeno) homologovanému vzhledu (jak byl původně vyroben)

Třída 125 cm<sup>3</sup>: nad 80 cm<sup>3</sup> do 125 cm<sup>3</sup> jednoválcový motor, nejvýše 6 st. převodovka (7 st. převodovka v případě Cagiva Mito s ohledem na rok výroby)

### **1.2. HMOTNOST MOTOCYKLU**

Minimální hmotnost motocyklu bez paliva a oleje je 110 kg.

Při závěrečné kontrole po závodě budou kontrolované motocykly váženy ve stavu, v jakém dokončily závod.  
V žádném okamžiku nesmí být hmotnost kteréhokoli motocyklu (včetně palivové nádrže) během celého podniku nižší, než minimální hmotnost.

### 1.3 BARVY ČÍSLOVÝCH TABULEK

Číslová tabulka je barvy černé (odpovídá RAL 9005), start. číslo bílé barvy (odpovídá RAL 9010).

Rozměry předních čísel:	minimální výška	- 160 mm
	minimální šířka	- 80 mm
	minimální šířka tahu	- 25 mm
Rozměry bočních čísel:	minimální výška	- 120 mm
	minimální šířka	- 60 mm
	minimální šířka tahu	- 25 mm

Číslová tabulka a startovní číslo přidělené jezdcovi se na motocyklu musí objevit následovně:

Jedenkrát vpředu uprostřed kapotáže nebo mírně stranou, dále po jednom čísle na levém a pravém boku sedla nebo kapotáže. Alternativně může být startovní číslo umístěno napříč přes zadní část sedla, horní hranou číslic směrem k jezdcovi. Tato čísla musejí mít stejnou velikost jako přední čísla. Čísla musejí být viditelná divákům i činovníkům po obou stranách tratě.

V případě sporu ohledně čitelnosti číslic startovních čísel platí jako konečné stanovisko rozhodnutí Hlavního technického komisaře.

### 1.4 PALIVO

Všechny motory musejí používat normální bezolovnatý benzín s maximálním obsahem olova do 0,005 g/l a maximálním číslem MON 90 (viz čl. 2.10 Technických řádů FIM)

### 1.5 SPECIFIKACE MOTOCYKLU

Všechny části, které nejsou zmíněny v následujících článcích, musejí zůstat původní, stejné jak byly vyrobeny výrobcem pro homologovaný motocykl.

#### 1.5.1 Hlavní rám motocyklu a zadní pomocný rám

Hlavní a zadní pomocný rám musí zůstat takové, jak byly zhotoveny výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu. Boky rámu mohou být kryty ochrannými prvky z karbonu nebo uhlíkatých vláken; tyto prvky však musí být tvarově shodné s tvarem rámu.

Na rám se nesmí nic přidávat přivařením nebo opracováním odstraňovat.

Rám musí být od výrobce opatřen identifikačním číslem vozidla (VIN) na rámu (číslo rámu).

Všechny upevňovací prvky motoru musí zůstat takové, jak byly zhotoveny výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu.

Zadní pomocný rám musí zůstat takový, jak byl zhotovený výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu.

Vyčnívající, nenamáhané konzoly mohou být na pokyn Hlavního technického komisaře odstraněny, pokud usoudí, že by mohly být nebezpečné.

Doplňkové podpěry sedla mohou být přidány, žádná původní však nesmí být odstraněna. Příslušenství přišroubované k zadnímu pomocnému rámu může být odstraněno.

Barevné řešení rámu je libovolné, leštění hlavního a pomocného rámu však není dovoleno.

#### 1.5.2 Přední vidlice

Konstrukce vidlice (vřeteno, podpěry, můstky, dřík atd.) musí zůstat originální tak, jak byly zhotoveny výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu.

Je povoleno zaměnit standardní vnitřní díly vidlice.

Mohou být použity libovolné díly tlumičů/vložky nebo ventily, ale vnější vzhled homologované vidlice musí zůstat zachován.

Zátky trubek přední vidlice mohou být upraveny nebo změněny pro dodatečnou montáž podložek zvyšujících předpětí pružin.

Může být použito jakékoliv kvality a množství oleje u předních vidlic.

Výška a postavení přední vidlice ve vztahu k vrcholu vidlice jsou libovolné.

Horní a spodní svorky vidlice (trojitá svorka - brýle) a můstky vidlice musí zůstat takové, jak byly zhotoveny výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu.

Je povolena dodatečná montáž tlumiče řízení prodáváného jako náhradní díl.

Tlumič řízení nesmí nahrazovat pevné dorazy řízení.

### 1.5.3 Zadní kyvná vidlice

Všechny díly zadní vidlice musí zůstat takové, jak byly zhotoveny výrobcem (včetně čepu kyvné vidlice a napínáků řetězu) pro daný typ a model homologovaného motocyklu.

Kyvná vidlice může být upravena pro trvalou montáž držáků zadního brzdového třmenu svařováním nebo vrtáním a použitím vložek Helicoil.

Na zadní část vidlice se mohou namontovat přivařením nebo přišroubováním držáky montážního stojanu. Konzoly musí mít hrany zaoblené velkým poloměrem (ze všech stran). Upevňovací šrouby musejí být zapuštěné.

Z bezpečnostních důvodů musí být motocykl vybaven krytem sekundárního řetězu z poddajného plastu, uzpůsobeným tak, aby zabránil zachycení mezi dolním chodem řetězu a řetězovým kolem zadního kola motocyklu.

### 1.5.4 Systém zadního pérování - zavěšení

Zadní pružící a tlumící jednotka (tlumič/e a pružina/y) může být změněn nebo upraven, avšak původní uchycení tlumiče /tlumičů k rámu a zadní vidlici (kyvnému rameni) a táhla pérování musí zůstat originální tak, jak byly zhotoveny výrobcem pro homologovaný motocykl.

### 1.5.5 Kola a ráfky

Kola musí zůstat v původním provedení pro homologovaný motocykl tak, jak byla zhotovena výrobcem v době prodeje do dealerské/distribuční sítě .

Pohon rychloměru může být odstraněn a nahrazen rozpěrkou.

Není povolena žádná změna přední nebo zadní osy ani upevnění nebo uložení předního nebo zadního brzdového třmenu. Mohou být upraveny podložky. Úprava kola pro umístění podložek je povolena.

Je-li zadní kolo vybaveno tlumičem záběru, musí zůstat zachován tak, jak je dodáván výrobcem pro homologovaný motocykl.

Průměry a šířky ráfků musí zůstat takové, jak byly zhotoveny výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu.

### 1.5.6 Brzdy

Brzdové kotouče musí zůstat takové, jak byly zhotoveny výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu. Přední brzdové kotouče mohou být upraveny na plovoucí za podmínky, že jsou použity originální kotouče a upevňovací body.

Přední a zadní brzdové třmeny (podložka, nosník a závěs), musí zůstat v původním provedení tak, jak byly zhotoveny výrobcem pro homologovaný motocykl.

Zadní brzdový třmen může být „pevně“ montován na zadní kyvné vidlici, musejí však být použity stejné upevňovací body jako na původním homologovaném motocyklu. Úprava těchto dílů je možná. Zadní kyvná vidlice může být upravena pro upevnění brzdového třmenu svařováním, vrtáním nebo šroubovým spojením

Hlavní brzdový válec přední a zadní brzdy musí zůstat takový, jak byl zhotoven výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu.

Nádržky brzdové kapaliny pro přední a zadní brzdou mohou být nahrazeny výrobkem z produkce příslušenství.

Brzdové potrubí a hadičky mohou být změněny.

Rozdvojení předních brzdových trubek (hadiček) pro oba přední brzdové třmeny musí být nad dolním můstkem přední vidlice (trojitá svěrka).

Na hadicích je povoleno použití rychlospojek

Brzdové destičky přední a zadní brzdy mohou být změněny. Čepy destiček mohou být upraveny pro rychlou výměnu destiček.

Dodatečná montáž chlazení brzd není povolena.

### 1.5.7 Pneumatiky

Musejí být použity pneumatiky se vzorkem s označením rozměrů a dalšími údaji na boku pro prodej ve veřejné síti. Musejí být použity pneumatiky minimálně rychlostní třídy od V do Z. Pneumatiky musejí nést označení DOT a/nebo E.

Pneumatiky pro jízdu za mokra (WET) mohou být použity jen tehdy, když je trénink nebo závod vyhlášen jako „mokrá“ (WET RACE) ředitelstvím závodu. Pneumatiky pro jízdu za

mokra nemusejí mít značení DOT nebo E, ale musejí být označeny „NOT FOR HIGHWAY USE“ nebo „NHS“

Je povoleno použití ohříváčů pneumatik.

#### 1.5.8 **Pedály, stupačky**

Umístění stupaček, pedálu zadní brzdy a řadící páky může být změněno; konzoly musí být uchyceny na původních místech. Může být upraveno přepákování nožních pák. Musejí zůstat zachovány dva upevňovací body (pro stupačku, nožní páku a na řadící hřídeli).

Odlehčení držáků stupaček je povoleno.

Stupačky mohou být pevné nebo sklopné - jsou-li sklopné, musí být opatřeny zařízením, které je samočinně vrátí do původní polohy. Konce stupaček musí mít zaobleny poloměrem 8 mm.

Pevné ocelové stupačky musí být na konci opatřeny integrálním krytem z Teflonu<sup>®</sup>, hliníku, tvrdé gumy nebo PVC a konce musí být zaobleny poloměrem min. 8 mm. Zátka musí mít dostatečně velkou plochu, odpovídající stupačce. Hlavní technický komisař může odmítnout zátku neodpovídající těmto požadavkům.

#### 1.5.9 **Řídítka a páčky**

Řídítka mohou být vyměněna; tato výměna nezahrnuje hlavní brzdový válec.

Řídítka a páčky mohou být přemístěny.

Ovládání plynu (a související lanovody) může být upraveno nebo nahrazeno jiným.

Páčky spojky a brzdy mohou být nahrazeny kopií z nabídky příslušenství.

Vypínače a přepínače mohou být změněny, vypínač (stop-tlačítko) zapalování však musí být umístěn na řídítkách.

#### 1.5.10 **Kapotáž, blatníky**

a) Kapotáž, přední blatník i kryty trupu mohou být nahrazeny přesným duplikátem původních, ale musí vzhledově odpovídat homologovanému typu a modelu motocyklu tak, jak je dodáván výrobcem, s nepatrnými rozdíly vynucenými závodním použitím (upevňovací body, spodní díl karotáže apod.). Materiál může být zaměněn. Pro výrobu kapotáže však není povoleno použití karbonových materiálů.

b) Kapotáž musí být rozměrově shodná s homologovaným modelem a typem.

c) Průhledný ochranný štít může být vyměněn za duplikát, vyrobený z průhledného materiálu. Výška horní hrany má toleranci oproti originálu + 40 mm, měřeno ve svislém směru od horního mostu („brýlí“) předních vidlic.

d) Motocykly nevybavené původně kapotáží se nemohou kapotáží dodatečně vybavit, a to v žádné formě jen s výjimkou předepsaného dolního proudnicového krytu tak, jak je uvedeno v bodu g a h. Tato kapotáž nesmí výškově přesáhnout rovinu danou horizontální spojnici os kol.

e) Původní přichycení přístrojů ke kapotáži může být nahrazeno jiným. Ostatní upevnění kapotáže mohou být nahrazena jinými nebo změněna

f) Původní vzduchové potrubí mezi kapotáží a pouzdem čističe vzduchu musí být zachováno. Karbonové materiály nebo jiné exotické materiály nejsou povoleny. Mřížky a sítinky, kryjící vstup do tohoto potrubí na původním homologovaném motocyklu, mohou být odstraněny.

g) Spodní část kapotáže musí být konstruována tak, aby při úniku oleje nebo jiných provozních kapalin byla schopna zachytit nejméně polovinu obsahu náplní motocyklu. Minimální obsah tohoto zařízení (vany) je 2 litry

h) Spodní část kapotáže (vana) musí být v přední nejnižší části opatřena výpustným otvorem o  $\phi$  25 mm. Tento otvor musí být při suchém závodě řádně uzavřen (zazátkován); k otevření může dojít pouze na příkaz ředitele závodu pokud je signalizován mokrá závod (vyvěšena tabule s nápisem „WET RACE“).

i) Přední blatník může být nahrazen přesným duplikátem původního blatníku. Přední blatník může být uložen výše, aby se dosáhlo větší vůle mezi kolem a blatníkem.

j) Je-li součástí zadního blatníku kryt řetězu, mohou být jeho rozměry změněny tak, aby byla možná montáž většího řetězového kola.

k) Všechny vnější, exponované hrany musejí být zaobleny

#### 1.5.11 **Palivová nádrž**

Uzávěr nádrže může být změněn nebo nahrazen jiným, vhodným pro homologovaný motocykl, i šroubovacím.

Uzavírací kohout nádrže musí zůstat původní, jak byl výrobcem zhotoven pro homologovaný motocykl.



Boky nádrže mohou být zakryty ochranným krytem vyrobeným z kompozitního materiálu. Tento kryt musí tvarově odpovídat použité nádrži.

Každá palivová nádrž musí být zcela vyplněna bezpečnostní pěnou (např. Explosafe®)

#### 1.5.12

##### **Sedlo**

Sedlo je možno změnit, přičemž použití uhlíkových vláken a Kevlaru® je možné jen v případě, pokud jej dodává výrobce na homologovaném motocyklu.

Je možné provést úpravu dvousedadla na jednosedadlo a navazující zadní část kapotáže (krovky).

Vzhled zepředu, zezadu a z obou stran musí odpovídat homologovanému motocyklu.

Zadní část kapotáže sedla se musí upravit tak, aby měla dostatečné rozměry k umístění předpisových startovních čísel.

#### 1.5.13

##### **Elektrická instalace**

Hlavní kabelový svazek může být upraven podle následujících pokynů:

Nepoužívané vodiče, napájecí původně ukazatele směru, houkačku, spínač ukazatelů směru apod. mohou být odpojeny a/nebo odstraněny (není však dovoleno odpojení odstříháním, ale je možné odstříhnout nezapojené vodiče!)

#### 1.5.14

##### **Elektrická výbava**

Rozmístění jednotlivých komponentů může být změněno. Elektrické ovladače na řidítkách mohou být odstraněny. Na řidítkách musí být umístěn vypínač (stop- tlačítko) zapalování.

##### **Řídící jednotka zapalování (ECU) je libovolná**

Zařízení, které by umožňovalo zásahy do původní homologované „palivové mapy“ nebo do časování zapalování během závodu, není povoleno.

Je přísně zakázáno měnit časování zapalování změnou (zvětšením) upevňovacích otvorů snímače nebo zmenšením průměru upevňovacích šroubů.

Napájecí okruh baterie může být během závodu rozpojen.

Odstranění starteru je dovoleno. Z elektrické soustavy je možno odstranit všechny související vodiče spolu s ostatními díly, které umožňují jeho provoz a aktivaci, včetně ozubeného kola v převodovce.

Motocykl by měl být vybaven – kromě odpojovacího tlačítka – „trhacím“ odpojovačem spojeným s jezdcem, který - v případě pádu – rozpojí hlavní elektrický okruh, pokud je na motoru upevněno elektrické čerpadlo pro dodávku paliva do karburátoru nebo vstříkovače..

#### 1.5.15

##### **Vzduchový filtr**

Vložka vzduchového filtru může být odstraněna. Může být odstraněna, úplně nebo částečně, schránka vzduchového filtru (air box), při částečném nebo úplném zachování upevňovacích prvků

Do airboxu je možno umístit propojovací prvky pro spojení mezi karburátorem, nádrží a přívody vzduchu

Je dovoleno změnit jednotlivé díly airboxu tak, aby sloužil k vedení vzduchu.

#### 1.5.16

##### **Karburátor**

Je dovoleno použít karburátor homologovaný pro nový model motocyklu také pro všechny starší modely téže značky

Musí být použit karburátor o  $\varnothing$  28 mm

Trysky, pružiny a jehly mohou být změněny.

Dávkovací otvory nesmějí být změněny

Elektronická nebo mechanická zařízení pro studený start, montovaná na karburátoru (sytič a pod.) mohou být vyřazena z funkce, musí ale zůstat na karburátoru namontována.

Sací hrdlo karburátoru může být upraveno, odstraněno nebo nahrazeno jiným.

Počet a tloušťka jazýčkových ventilů jsou libovolné. Zátky mohou být upraveny, odstraněny nebo nahrazeny jinými.

#### 1.5.17

##### **Systém mazání a chlazení**

Systém mazání je libovolný. Je dovoleno odstranit směšovač benzin/olej a související díly.

Uzávěr chladiče je libovolný, lze odstranit expanzní nádobku spolu se souvisejícími hadicemi. Je dovoleno použít ochrannou mřížku před chladičem a vzduchové vedení podporující chlazení.

Původní vzduchové vedení může být upraveno nebo nahrazeno jiným.

Odstranění termostatického ventilu je dovoleno.

Instalace teploměru chladící kapaliny je dovoleno

- 1.5.18 Válec, hlava válce a píst**  
Nejsou povoleny žádné úpravy, kromě dále v tomto článku popsaných.  
Válec nesmí být měněn a musí zůstat původní  
Válec může být opraven pouze v mezích daných konstrukcí.  
Počet kanálů ve válci musí zůstat stejný, jako původní,  
Velikost a tvar výfukového, přepouštěcího a sacího kanálu jsou libovolné.  
Je dovoleno vyleštit výfukový kanál, aby se zabránilo zvýšeným úsadám produktů spalování, Ostatní kanály (sací i přepouštěcí) musejí zůstat v původním stavu.  
Zploštění válce je povoleno za předpokladu, že zůstane zachován kompresní poměr v dovoleném limitu. Je dovoleno použít mezi hlavu válce a válec protidetonační kroužek.  
Styčné plochy válce a klikové skříně mohou být opraveny pro slícování obou částí, ale kliková skříně musí zůstat v původním stavu.  
**Hlava válce:**  
kompresní poměr nesmí přesáhnout hodnotu 13,5 : 1. Měření objemu spalovacího prostoru bude uskutečňováno s válcem ve svislé poloze (bez zapalovací svíčky), s pístem v horní úvratí. Otvorem pro svíčku bude naléván do spalovacího prostoru olej, dokud nedosáhne k poslednímu závit. Následně bude olej odsát, aby se zjistil jeho objem.  
Pro kompresní poměr platí  $R = (V_c + C) : V_c$ , kde  $V_c$  je objem spalovacího prostoru a  $C$  zdvihový objem.  
Je možno použít kalibrovaného zařízení, umístěného místo svíčky, k přesnějšímu určení objemu kapaliny ve spalovacím prostoru. Hloubka otvoru pro svíčku bude uvažována stejná, jako u homologované hlavy válce (**objem otvoru je 2,3 – 2,4 cm<sup>3</sup>**).  
Je možno použít těsnicí kroužek z libovolného materiálu na horní plochu válce.  
Je možno opravit hlavu válce pro změnu komprese.  
Spalovací prostor může být leštěný, ale jeho tvar musí zůstat stejný, jako homologovaný.  
Hlava válce a její upevňovací šrouby musejí být opatřeny otvorem pro případné zaplombování.  
Píst může být použit buď původní (pro homologovaný motocykl) nebo z kitové sady, v obou případech musí být jasně identifikovatelný podle homologačního listu.
- 1.5.19 Kliková skříně a všechny ostatní motorové skříně (např. zapalování, spojka)**  
Žádné změny nejsou povoleny (včetně lakování, leštění a odlehčování).  
Instalace hliníkových nebo bronzových vložek pro úpravu sedel ložisek klikového hřídele je povolena. Tyto vložky musejí mít válcový tvar o maximálním průměru 70 mm.  
Rozměr ložisek musí zůstat zachován jako na původním, homologovaném motocyklu.
- 1.5.20 Spojka, převody**  
Žádné úpravy nejsou povoleny.  
Je povoleno vyměnit třecí a unášecí lamely spojky, ale jejich počet musí zůstat zachován.  
Je povoleno vyměnit pružiny spojky za jiné.  
Není povoleno měnit systém spojky. Třecí spojka nebo spojka s tlumičem zpětného rázu může být použita jen v případě, že se jedná o standardní výbavu homologovaného modelu.  
Převodový poměr sekundárního převodu je libovolný.
- 1.5.21 Generátor**  
Nejsou povoleny žádné úpravy
- 1.5.22 Výfukový systém (výfukové potrubí)**  
Výfuk může být nahrazen jiným.  
Hlukový limit pro motocykly 125 cm<sup>3</sup> Sport Production je **96 dB/A při 7000 ot./min.** s tolerancí 3 dB/A po závodě.  
Umístění tlumiče výfuku musí být stejné jako u homologovaného motocyklu.  
Bandážování nebo obalování výfukového potrubí není povoleno.  
Titan a karbon pro výrobu výfuků a tlumičů jsou povoleny.  
Pro zvýšení bezpečnosti musejí být otevřené konce výfuků zaobleny (např. přidáním materiálu).
- 1.5.23 Upevňovací prvky**  
Všechny sériové upevňovací prvky mohou být nahrazeny jinými. Titanové upínací prvky nemohou být použity. Pevnost a tvar musejí být stejné nebo pevnost větší než u původních dílů, které jsou jimi nahrazeny.

- Spony mohou být provrtány pro spojení se zajišťovacím lankem. Vrtání nesmí být použito za účelem snížení hmotnosti.
- Upevňovací prvky kapotáže mohou být změněny za rychloupínací.
- Hliníkové upevňovací prvky mohou být použity jen pro ty díly, které nejsou nosné.
- 1.5.24 Následující položky nebo díly MOHOU BÝT ZMĚNĚNY NEBO NAHRAZENY jinými,** vhodnými pro homologovaný motocykl:
- Mohou být použita libovolná mazadla a brzdové kapaliny
- Zapalovací svíčky
- Libovolné duše (jsou-li použity) a ventilký pro pneu
- Vyvažovací závaží kol může být odstraněno, změněno nebo přidáno.
- Těsnění a těsnící materiál (s výjimkou těsnění hlavy válce)
- Libovolné barevné řešení a polepy vnější plochy.
- 1.5.25 Následující položky MOHOU BÝT ODSTRANĚNY:**
- Přístroje, jejich držáky a jim příslušné vodiče
- Houkačka
- Schránka na nářadí
- Tachometr
- Rychloměr
- Spínač světel
- Spínač houkačky
- Spínač ukazatelů směru
- Ventilátor chladiče a jeho kabely
- Kryt řetězu (není-li součástí zadního blatníku)
- Šroubovými spoji upevněné příslušenství na zadním pomocném rámu.
- 1.5.26 Následující díly MUSEJÍ BÝT ODSTRANĚNY:**
- Hlavní světlomet, zadní světlomet, ukazatele směru (pokud nejsou zakomponovány do kapotáže.) Vzniklé otvory musejí být zakryty vhodným materiálem
- Zpětná zrcátka
- Držák registrační značky
- Držák ochranné přílby a trny pro připevnění zavazadel
- Stupačky spolujezdce
- Držáky (madla) pro spolujezdce.
- Ochranné rámy, centrální a boční stojánek, (jejich pevné úchyty musejí zůstat zachovány).
- 1.5.27 Následující prvky MUSEJÍ BÝT UPRAVENY**
- Motocykl musí být vybaven funkčním vypínačem zapalování umístěným na levé nebo pravé straně řídítek v dosahu ruky jezdce položené na rukojeti řídítek. Vypínač nebo tlačítko musí bezpečně zastavit chod běžícího motoru.
- Ovládání plynu se musí samočinně vrátit do volnoběžného režimu, pustí-li z něj jezdec ruku.
- 1.5.28 Výbava**
- Doplňkové vybavení, které není namontováno na původním homologovaném motocyklu nesmí být dodatečně montováno (např. „shromažďovač dat, počítačová jednotka nebo záznamové zařízení“) s výjimkou zařízení pro měření času průjezdu kol..
- Telemetrie není povolena, ale např. potenciometry a senzory mohou být zachovány, jsou-li odpojeny .

## 2 TRŽDA 125 GRAND PRIX (125 GP)

### 2.1 SPECIFIKACE TRŽDY 125 GP

125 nad 80 cm<sup>3</sup> do 125 cm<sup>3</sup>, nejvýše 1 válec

### 2.2 MOTORY

Motory mohou být pouze dvoudobé.

Sání musí být přirozené, bez přeplňování

Zdvihový objem motoru je definován jako objem válce, tzn. plocha podstavy daná vrtáním násobena zdvihem.

$$\text{Objem} \quad V = \frac{D^2 \times 3.1416 \times S}{4}$$

kde  $D$  = vrtání

a  $S$  = zdvih .

Není přípustná žádná tolerance objemu

Objem motoru musí být měřen při teplotě okolí

### 2.3 PŘEVODY

Nejvýše šestistupňová převodovka

### 2.4 HMOTNOST

Nejmenší povolená hmotnost

Pro AA Cup: motocykl 70 kg

Pro mistrovství UEM: Minimální hmotnost motocyklu třídy 125 GP je 136 kg – motocykl s jezdcem v závodním oděvu, s přilbou, botami a rukavicemi.

2.4.1 K dosažení minimální hmotnosti může být použita zátěž. Hmotnost motocyklu a jezdce bude měřena ve stavu, v jakém se účastní závodu, tedy s nádrží, včetně normálních hodnot náplní oleje a chladiva, se všemi přídatnými zařízeními, například vysílačem průjezdů kol, kamerou, elektronickou výbavou. Namátková kontrola hmotnosti se může uskutečnit v průběhu tréninků a po závodě v postoru určeném k vážení.

### 2.5 PALIVOVÁ NÁDRŽ

Uzavěr nádrže musí být těsný a musí být vybaven uzavíracím systémem. Odvzdušňovací vedení musí obsahovat zpětný ventil. Musí ústit do odpovídající nádoby o objemu 200 – 250 cm<sup>3</sup>.

Všechny nádrže jakéhokoli typu musejí být zcela vyplněny materiálem zpomalujícím hoření, případně musejí mít bezpečnostní potah.

S výjimkou případů, kdy je nádrž k rámu pevně přišroubována, musejí být všechny hadice z nádrže k motoru/karburátoru vybaveny samouzavíracími ventily. Tento ventil musí zachytit alespoň 50% unklého obsahu při poruše vedení či šroubení nebo zcela odpojit nádrž od vedení paliva.

### 2.6 BEZPEČNOSTNÍ A KONSTRUKČNÍ KRITERIA

#### 2.6.1 Otočná rukojeť plynu

Otočná rukojeť plynu se musí automaticky vrátit do uzavřené polohy, jakmile ji jezdec uvolní.

#### 2.6.2 Řízení

Řídítka musejí být alespoň 450 mm široká a jejich konce musejí být uzavřené nebo kryté gumou. Šířka řidítek je definována jako vzdálenost měřená mezi vnějšími konci rukojetí/otočné rukojeti plynu.

Řízení musí umožnit otočný pohyb alespoň 15° na každou stranu z přímé polohy.

Pro zajištění minimální vzdálenosti 30 mm mezi rukojetmi řidítek a nádrží/rámem a/nebo kapotáží při extrémních polohách řízení musí být řízení vybaveno pevnými dorazy.

Motocykl musí být vybaven snadno dosažitelným a ovladatelným funkčním tlačítkem, které zastaví motor.

#### 2.6.3 Brzdy

Motocykl musí být vybaven alespoň jednou brzdou na každém kole, které fungují nezávisle na sobě. Jsou přípustné pouze kotoučové brzdy ze železných materiálů.

#### 2.6.4 Výfuky

Konec výfuku nesmí sahat za svislou rovinu vedenou nejzazším bodem zadní pneumatiky kolmo k podélné ose motocyklu. Z bezpečnostních musí být ostrý konec výfuku zaoblený.

Maximální hluková hranice je v každém okamžiku 105 dB/A. Měření hluku probíhá při konstantních otáčkách motoru 7 000 ot./min.

#### 2.6.5 Stupačky

Konce stupaček musejí mít pevné konce se zaoblením o poloměru min 8 mm.

#### 2.6.6 Ovládací páčky

Ovládací páčky nesmějí být delší než 200 mm, měřeno od osy otáčení páčky.

#### 2.6.7 Kapotáž

Hrana předního ochranného štítu a všechny ostatní vyčnívající hrany kapotáže musejí být zaobleny.

největší šíře kapotáže nesmí přesáhnout 600 mm. Šíře sedla a navazujících částí za sedlem nesmí být větší než 450 mm (s výjimkou výfuku)

Kapotáž nesmí vpředu přesáhnout rovinu vedenou nejřednějším bodem přední pneumatiky a vzadu rovinu vedenou nejzazším bodem zadní pneumatiky kolmo k podélné ose motocyklu. Při měření musí být odpružení motocyklu zcela uvolněno.

Při pohledu z boku musí být viditelné:

A. nejméně 180° ráfku zadního kola

B. celý obvod ráfku předního kola, s výjimkou částí krytých předním blatníkem, vidlicí a odnímatelnými částmi sání vzduchu.

C. jezdec sedící na motocyklu v normální pozici s výjimkou předloktí

Pozn.: Pro splnění výše uvedených podmínek nesmí být použit žádný průhledný materiál.

Největší možná výška zadní části sedla je 150 mm. Měření probíhá v úhlu 90° od nejnižšího bodu povrchu základny sedla, tedy bez započtení výstelky nebo potahu. Kamera nebo anténa na zadní části sedla není do výšky započtena.

Blatníky nejsou povinné. Pokud je použit nesmí

A. vpředu přesáhnout vpřed úhel 45° nad vodorovnou rovinou danou osou předního kola

B. vzadu přesáhnout vodorovnou rovinu danou osou předního kola.

Montážní prvky blatníku, kryty vidlic, uzávěry vidlic a osy kola, kryty brzd nejsou považovány za blatník.

Aerodynamická křídélka mohou být použita, pokud jsou integrální částí kapotáže nebo zadní části sedla a nepřesahují šířku kapotáže a/nebo šířku sedla a/nebo výšku řidítek. Ostré hrany musejí být zaobleny.

Pohyblivé aerodynamické prvky jsou zakázány.

#### 2.6.8 Světla výška

Náklon nezatíženého motocyklu musí být minimálně 50° od svislé roviny, aniž by se země/podložky dotkla jiná část motocyklu, než pneumatiky.

Musí být zachován volný prostor alespoň 15 mm po obvodu kol v jakékoli pozici pérování motocyklu a při jakékoli pozici zadního kola.

#### 2.6.9 Odvzdušnění

Odvzdušnění motoru a převodovky musí ústit do odpovídající nádoby o objemu alespoň 250 cm<sup>3</sup>. Pro každé odvzdušnění musí být použita samostatná nádoba.

#### 2.6.10 Použité materiály

Použití titanu pro stavbu rámu, přední vidlice, řidítek, osy zadní vidlice a os kol je zakázáno. Pro osy kol je stejně tak zakázáno použití lehkých slitin.

#### 2.6.11 Kryt řetězu

Kryt sekundárního řetězu musí být namontován takovým způsobem a na takovém místě, aby zabránil zachycení mezi spodní dráhou řetězu a řetězovým kolem zadního kola.

#### 2.6.12 Odpružení a tlumiče

Elektricky/elektronicky řízené odpružení, jízdní výška a tlumiče nejsou povoleny. Nastavení odpružení a tlumičů se může uskutečnit pouze lidskou silou prostřednictvím mechanického nebo hydraulického systému nastavení.

### 2.7 RÁFKY

Největší přípustné šířky ráfků jsou následující:

125 GP	2,5" vpředu	3,5" vzadu
--------	-------------	------------

### 2.8 ČÍSLA A ČÍSLOVÉ TABULKY

Číslo musejí být umístěna na motocyklu vpředu a po obou stranách tak, aby byla jasně viditelná časoměřičům, divákům a činovníkům.

Přední číslo musí být upevněno vpředu uprostřed nebo mírně natočené stranou k oficiálním časoměřičům.

Boční čísla musejí být umístěna na motocyklu vzadu po pravé a levé straně. Číslo musejí být viditelná divákům a činovníkům po obou stranách tratě.

Alternativní umístění zadní číselné tabulky je na zadní části sedla uprostřed s horní stranou k jezdcovi.

Rozměry číslic jsou nejméně 140 x 25 mm. Číslice od 1 do 9 mohou být širší.

Podklad	černý
Číslice	bílé

Podklad číselné tabulky nesmí být skloněn více než 30°. Okolo číslic musí být zachován volný prostor alespoň 25 mm. V případě sporu o čitelnost čísel je rozhodnutí Hlavního technického komisaře konečné.

- 2.9 PALIVO, OLEJ, CHLADIVO**  
Všechny motocykly musejí používat bezolovnaté palivo splňující specifikaci FIM GP (FIM čl. 01.63)

### **3 MOTO 3**

- 3.1 MOTOR/SPECIFIKACE MOTORU**
- čtyřdobý motor s vratným pohybem pístu
  - zdvihový objem nejvýše 250 cm<sup>3</sup> jednoválec
  - vrtání max. 81 mm, oválné písty nejsou povoleny (viz. čl. 2.3.1. řádů FIM pro GrandPrix
  - motor musí mít pouze přirozené nasávání, není povoleno jakékoli přeplňování
  - pouze jednoduché zapalování (orig.: Maximum of 1 ignition driver)
- Pneumatické a/nebo hydraulické ovládání ventilů není povoleno. Pohon ventilů musí být uskutečněn jedním řetězem. Vložení převodu s jedinou osou otáčení, příp. jedním centrem otáčení, je povoleno. Variabilní časování ventilů a/nebo variabilní hodnoty zdvihu ventilů nejsou povoleny.
- 3.2 PLNĚNÍ A PALIVOVÁ SOUSTAVA**  
Variabilní délka sacího traktu není povolena  
Je povoleno použít pouze jedno šoupátko/škrtkící klapka pro ovládání výkonu podle požadavků jezdce; musí být ovládáno pouze mechanicky (prostřednictvím lanovodu) a obsluhováno výhradně jezdcem. Není dovoleno použití jiného pohyblivého zařízení (s výjimkou injektoru a ovládání volnoběhu) v sacím traktu motoru před sacím ventilem. Není dovoleno ani žádné přerušení mechanického spojení mezi jezdcem (otočnou rukojetí plynu) a škrtkící klapkou.  
Nastavení otáček běhu naprázdno (včetně brzdění motorem) prostřednictvím přepouštěcího ventilu řízeného jednotkou ECU je povoleno (viz také 5.4). Nejvyšší hodnota průřezu tohoto vzduchového ventilu je ekvivalentní otvoru o  $\varnothing$  12 mm; Řídicí systém může obsahovat škrtkící klapku.  
Vstřikovače musejí být umístěny před sacími ventily motoru.  
Jsou přípustné nejvýše dva vstřikovač a dva nezávislé ovladače.  
Relativní tlak paliva nesmí přesáhnout 5,0 baru.  
Je přípustné pouze přirozené sání; sacím traktem a spalovacím prostorem smí procházet pouze vzduch nebo směs vzduchu s benzínem.  
Je dovoleno použít pouze bezolovnatý benzín od oficiálního dodavatele s maximálním obsahem olova 0,005 g/l a s max hodnotou MON 90 (viz FIM čl. 2.10.1).  
Lze použít libovolnou kvalitu oleje.
- 3.3 VÝFUKOVÝ SYSTÉM**  
Proměnná délka výfukového potrubí je nepřipustná  
Ve výfuku se nesmějí vyskytovat žádné pohyblivé části (např. ventily, příčky)  
Měření hluku bude probíhat podle čl. 2.14 předpisu pro FIM Grand Prix.  
Měření bude probíhat při 5 000 ot./min. Nejvyšší povolená hranice hluku je 105 dB/A.
- 3.4 PŘEVODY**  
Nejvyšší přípustný počet počet převodových stupňů je 6.  
Elektromechanické nebo elektrohydraulické ovládání spojky není dovoleno.

- 3.5 ZAPALOVÁNÍ, ELEKTRONIKA A ZÁZNAM DAT**  
Je dovoleno použít libovolnou elektronickou řídicí jednotku (ECU)  
Systém kontroly trakce není přípustný.  
Použití záznamových jednotek dat je libovolné.
- 3.6 HMOTNOST**  
Minimální hmotnost motocyklu třídy MOTO 3 je 148 kg.  
Platí pro motocykl s jezdcem v závodním oděvu, s přilbou, botami a rukavicemi.
- 3.6 (!) PODVOZEK**  
Podvozek motocyklu je libovolného vzhledu a konstrukce, kromě omezení daných FIM GRAND PRIX Technickými předpisy.  
Kotoučové brzdy musejí být vyrobeny z kovového materiálu, ze slitiny na bázi železa.  
Odpružení musí být z obvyklých pasivních prvků, mechanického typu. Aktivní, případně poloaktivní pružící systémy a/nebo elektronické ovládání některé z funkcí odpružení a jízdní výšky není dovoleno.  
Vlastní odpružení musí být prostřednictvím vinutých pružin z železného materiálu, ze slitiny na bázi železa.  
V souladu s čl. 2.7.7.9 Technického předpisu FIM GRAND PRIX musí být spodní část kapotáže schopna zachytit alespoň 2,5 l uniklých kapalin z motoru motocyklu MOTO 3.
- 3.7 KOLA A PNEUMATIKY**  
Povoleným materiálem pro stavbu ráfků kol jsou magnezium a slitiny lehkých kovů.  
Pro ráfky motocyklů MOTO 3 jsou povoleny pouze tyto velikosti:
- |        |                    |                   |
|--------|--------------------|-------------------|
| MOTO 3 | 2,50" x 17" vpředu | 3,50" x 17" vzadu |
|--------|--------------------|-------------------|
- 3.8 MATERIÁLY A KONSTRUKCE**  
Konstrukční materiály musejí vyhovovat čl. 2.7.10 Technického předpisu FIM GRAND PRIX. Vačkové hřídele, kliková hřídel, pístní čepy musejí být vyrobeny ze železných materiálů. Vkládání jiných materiálů je dovoleno pouze u klikové hřídele výhradně za účelem jejího vyvážení.  
Motorová skříň, hlava válce a víko hlavy válce smějí být vyrobeny pouze z hliníkové slitiny.  
Píst musí být vyroben z hliníkové slitiny.  
Ojnice, ventily a ventilové pružiny musejí být vyrobeny buď ze slitiny na bázi železa nebo titanu.  
Definice:  
„Slitinami na X-bázi“ nebo „X-materiály“ jsou myšleny materiály, kde prvek X (např. železo pro železné materiály) musí být převažující složkou slitiny v %.
- 3.9 VŠEOBECNÉ USTANOVENÍ**  
Počet motocyklů: tým může předat pouze jeden jeden motocykl pro jednoho jezdce. Změna motocyklu je možná pouze podle čl. 1.15.3 předpisu FIM GRAND PRIX.
- 3.10 ČÍSLA A ČÍSLOVÉ TABULKY**  
Přední číslo musí být upevněno vpředu uprostřed nebo mírně natočené stranou k oficiálním časoměřičům nebo po obou stranách.  
Boční čísla musejí být umístěna na motocyklu vpředu ve spodní části kapotáže nebo vzadu na vrchu sedla. Tato čísla musejí mít stejné rozměry, jako přední číslo. Rozměry číslic jsou nejméně 160 x 25 mm. Boční čísla musejí mít rozměry nejméně 120 x 25 mm. Okolo číslic musí být zachován volný prostor alespoň 25 mm. V případě sporu o čitelnost čísel je rozhodnutí Hlavního technického komisaře konečné.  
Barevné řešení je následující:

Podklad	bílý
Číslice	černé

**4 TŘÍDA SUPERSPORT 600 (SSp)**

Viz řády Technické řády FIM pro světové rekordy FIM a mezinárodní silniční závody motocyklů 02.5 a jejich přílohy 2010

**5 TŘÍDA MOTO 2**

Návrhy předpisů pro třídu MOTO 2 musejí být AA RRC k dispozici do 30.4.2012.

**6 TŘÍDA SUPERSTOCK 600/1000**

Motocykly, které nejsou homologovány FIM jsou přípustné, pokud jsou homologovány alespoň jednou motocyklovou federací, která je členem AAMU,

Řády umožňují změny homologovaných motocyklů v zájmu bezpečnosti.

**COKOLIV NENÍ DOVOLENO A PŘEDEPŠÁNO V TOMTO ŘÁDU, JE PŘÍSNĚ ZAKÁZÁNO.**

Motocykly smějí být homologovány pouze původním výrobcem. Motocykl může být způsobilý k závodní činnosti ve třídě STOCKSPORT po dobu maximálně 5 let.

Jak sám název STOCKSPORT naznačuje, jsou u používaných motocyklů povoleny pouze omezené úpravy. Většina povolených úprav je motivována bezpečnostními důvody.

Motocykly STOCKSPORT musejí být homologovány FIM (čl. FIM 2.9) a musí splňovat v každém ohledu veškeré požadavky kladené na silniční závodní motocykly tak, jak je uvedeno v Technických předpisech pro Mezinárodní silniční závody motocyklů FIM s výjimkou případů, kdy je odchylka uvedena v homologaci motocyklu.

Vzhled motocyklů STOCKSPORT 600/1000 zředu, zezadu i z boků musí (není-li stanoveno jinak) odpovídat homologovanému vzhledu (jak byl původně produkován výrobcem.)

Shodnost vzhledu výfukové soustavy je z této povinnosti vyjmuta

**6.1 SPECIFIKACE TŘÍDY SUPERSTOCK 600/1000****SUPERSTOCK 600**

max. 4 válce	od 400 do 600 cm <sup>3</sup>	čtyřdobé
max. 3 válce	od 500 do 675 cm <sup>3</sup>	čtyřdobé
max. 2 válce	od 600 do 750 cm <sup>3</sup>	čtyřdobé

**SUPERSTOCK 1000**

max. 4 válce	od 600 do 1000 cm <sup>3</sup>	čtyřdobé
max. 3 válce	od 750 do 1000 cm <sup>3</sup>	čtyřdobé
max. 2 válce	od 850 do 1200 cm <sup>3</sup>	čtyřdobé

Zdvihový objem musí zůstat stejný, jako na homologovaném motocyklu. Změna vrtání nebo zdvihu k dosažení objemového limitu není povolena.

**6.2 MINIMÁLNÍ HMOTNOST**

Suchá hmotnost homologovaného motocyklu je definována jako celková hmotnost prázdného motocyklu tak, jak je zhotoven výrobcem (po odstranění paliva, tabulky SPZ, nářadí a hlavního stojanu - je-li výrobcem montován). K potvrzení suché hmotnosti je nutné zvážít a srovnat nejméně tři (3) motocykly. Výsledek je zaokrouhlen na nejbližší celé číslo.

Min. váha motocyklu SUPERSTOCK 600: suchá hmotnost v kg minus 12 kg = min. hmotnost.

Pro modely od roku 2011 suchá hmotnost v kg minus 9 kg = min. hmotnost.



Min. váha motocyklu SUPERSTOCK 1000: suchá hmotnost v kg minus 12 kg = min. hmotnost.

Při závěrečné kontrole po závodě musí být kontrolovaný motocykl zvážen ve stavu, v jakém dokončil závod.

Kdykoliv během podniku musí být hmotnost kteréhokoli stroje (včetně palivové nádrže) minimálně na hranici stanovené předpisem pro minimální hmotnost s tolerancí 1 kg.

Pro dvouválcce 1200 cm<sup>3</sup>, homologované po 1. lednu 2008, platí pravidlo o handicapu podle FIM 2.4.2

### 6.3 ČÍSLOVÉ TABULKY A ČÍSLA

**Číslová tabulka pro SUPERSTOCK 600** je barvy červené a číslice barvy žluté. Použijí se barvy podle RAL 3020 pro červenou a 1003 pro žlutou.

**Číslová tabulka pro SUPERSTOCK 1000** je barvy červené a číslice barvy bílé. Použijí se barvy podle RAL 3020 pro červenou a 9010 pro bílou.

Rozměry předních čísel: minimální výška - 160 mm

minimální šířka - 80 mm

minimální šířka tahu - 25 mm

Rozměry bočních čísel: minimální výška - 120 mm

minimální šířka - 60 mm

minimální šířka tahu - 25 mm

Startovní číslo přidělené jezdcí se na motocyklu musí objevit následovně:

Jedenkrát vpředu uprostřed kapotáže nebo mírně stranou. Dále po jednom čísle na levém a pravém boku sedla nebo kapotáže. Alternativně může být startovní číslo umístěno napříč přes zadní část sedla, horní hranou číslic směrem k jezdcí. Tato čísla musejí mít stejnou velikost jako přední čísla. Čísla musejí být viditelná divákům i činovníkům po obou stranách tratě.

U světle barevných kapotáží musí být podklad pod číslo oddělen od kapotáže linkou o minimální síle tahu 8 mm po celém obvodu červeného podkladu.

V případě sporu ohledně čitelnosti číslic startovního čísla platí jako konečné stanovisko rozhodnutí technického komisaře.

### 6.4 KARBURÁTOR/VSTŘIKOVACÍ ZAŘÍZENÍ

**Nejsou povoleny žádné úpravy.**

**Vstřikovače musejí být ve standardním provedení jako na homologovaném motocyklu.**

**Sací hrdla a spojení mezi tělesem vstřikovacího zřízení/tělesem vstřikovače a hlavou válců jsou libovolné.**

**Úprava originálního palivového čerpadla nebo originálního regulátoru tlaku paliva není dovolena.**

**Elektronická nebo mechanická zařízení pro obohacení směsi (sytič) mohou být odstraněna.**

**Vzduch a směs vzduchu s benzínem může proudit do spalovacího prostoru výhradně přes škrtkící klapky zařízení pro přípravu palivové směsi**

**Podtlakové pumpy nejsou povoleny, s výjimkou případů, kdy jsou použity na původním homologovaném motocyklu.**

**Sekundární škrtkící klapky které nejsou přímo spojeny s ovládáním plynové rukojeti, ale slouží výhradně k obohacení nebo optimalizaci palivové směsi, mohou být odstraněny i s příslušenstvím nebo zajištěny v otevřené poloze.**

**Změna délky sacího traktu vstřikovacího zařízení za chodu motoru není dovolena, s výjimkou případů, kdy jsou použity na původním homologovaném motocyklu.**

**vstřikovací jednotky musejí být původní a nezměněné oproti původní homologované specifikaci**

**Řídící jednotka vsřikovacího zařízení (EPROM) může být změněna**

**Použití bleskové paměti (Flash RAM) pro nastavení dodávky paliva je povoleno. Může být použita také přídavná řídicí jednotka upravující palivovou směs, musí být přitom připojena k původním originálním konektorům.**

### 6.5 PALIVO

Všechny motory musí používat běžný bezolovnatý benzín s maximálním obsahem olova 0,005 g/l a max. MON 90 (viz čl. FIM 2.10).

**6.6. Rám motocyklu a zadní pomocný rám**

Rám musí zůstat takový, jak byl zhotoven výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu. Boky rámu mohou být kryty ochrannými prvky z karbonu nebo uhlíkatých vláken; tyto prvky však musí být tvarově shodné s tvarem rámu.

Na rám se nesmí nic přidávat přivařením nebo opracováním odstraňovat.

Rám musí být od výrobce opatřen identifikačním číslem vozidla (VIN) na rámu (číslo rámu), s výjimkou případů výměny rámu za náhradní.

Všechny upevňovací prvky motoru musí zůstat takové, jak byly zhotoveny výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu.

Zadní pomocný rám může být změněn nebo nahrazen jiným, ale musí zůstat zachován druh materiálu jako na homologovaném motocyklu, případně může být použit materiál s vyšší hustotou (specifickou hmotností).

Vyčnívající konzoly, které nemají nosný charakter, mohou být na pokyn Hlavního technického komisaře odstraněny, pokud usoudí, že by mohly být nebezpečné

Doplňkové podpěry sedla mohou být přidány. Nenamáhané vyčnívající konzoly zadního pomocného rámu mohou být odstraněny, pokud to neovlivní bezpečnost konstrukce. Příslušenství přišroubované k zadnímu pomocnému rámu může být odstraněno.

Vrtání otvorů do hlavního a pomocného rámu je možné jen pro připevnění povolených komponentů (držáků kapotáže, tlumiče řízení apod.)

Barevné řešení rámu je libovolné, leštění hlavního a pomocného rámu však není dovoleno.

**6.6.1 Přední vidlice**

Konstrukce vidlice (vřeteno, podpěry, můstky, dřík atd.) musí zůstat originální tak, jak byly zhotoveny výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu.

Je povoleno zaměnit standardní vnitřní díly vidlice.

Mohou být použity libovolné díly tlumičů vidlice, ale vnější vzhled vidlice musí zůstat zachován stejný, jako má homologovaný motocykl.

Nesmí být použity žádné elektronicky řízené pružící jednotky z druhovýroby nebo prototypy takových jednotek. Pokud je použita původní elektronicky řízená pružící jednotka, musí být kompletně standardní (všechny mechanické i elektronické díly musejí být zůstat stejné, jako homologované). Systém odpružení musí pracovat během podniku spolehlivě i v případě elektrických/elektronických poruch, jinak nemůže být homologován pro podniky FIM/UEM AA.

Zátky trubek přední vidlice mohou být upraveny nebo změněny pro dodatečnou montáž podložek zvyšujících předpětí pružin.

Mohou být upraveny, změněny nebo odstraněny prachovky v případě, že vidlice zůstane zcela utěsněna

Může být použito jakékoliv kvality a množství oleje u předních vidlic.

Výška a postavení přední vidlice ve vztahu k vrcholu vidlice jsou libovolné.

Horní a spodní svorky vidlice (trojitá svorka - brýle), můstky a čep vidlice musí zůstat takové, jak byly zhotoveny výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu.

Je povolena dodatečná montáž tlumiče řízení prodáváného jako náhradní díl.

Tlumič řízení nesmí nahrazovat pevné dorazy řízení.

**6.6.2 Zadní kyvná vidlice**

Všechny díly zadní vidlice musí zůstat takové, jak byly zhotoveny výrobcem (včetně čepu kyvné vidlice a napínáků řetězu) pro daný typ a model homologovaného motocyklu.

Na zadní část vidlice se mohou namontovat přivařením nebo přišroubováním držáky montážního stojanu. Konzoly musí mít hrany zaoblené velkým poloměrem (ze všech stran). Upevňovací šrouby musejí být zapuštěné.

Z bezpečnostních důvodů musí být motocykl vybaven krytem sekundárního řetězu z poddajného plastu, uzpůsobeným tak, aby zabránil zachycení mezi dolním chodem řetězu a řetězovým kolem zadního kola motocyklu.

**6.6.3 Systém zadního pérování - zavěšení**

Zadní pružící a tlumící jednotka (tlumič a pružina) mohou být změněny nebo upraveny, avšak původní uchycení tlumiče /tlumičů k rámu a zadní vidlici (kyvnému rameni) a táhla pérování musí zůstat originální tak, jak byl zhotoven výrobcem pro homologovaný motocykl.

Pružina zadního zavěšení (tlumiče) může být změněna.

Nesmí být použity žádné elektronicky řízené pružící jednotky z druhovýroby nebo prototypy takových jednotek. Pokud je použita původní elektronicky řízená pružící

jednotka, musí být kompletně standardní (všechny mechanické i elektronické díly musejí být zůstat stejné, jako homologované). Systém odpružení musí pracovat během podniku spolehlivě i v případě elektrických/elektronických poruch, jinak nemůže být homologován pro podniky FIM/UEM AA.

#### 6.6.4 **Kola a ráfky**

Kola musí zůstat v původním provedení tak, jak byla zhotovena výrobcem.

Pohon rychloměru může být odstraněn a nahrazen rozpěrkou.

Není povolena žádná změna přední nebo zadní osy ani upevnění nebo uložení předního nebo zadního brzdového třmenu. Mohou být upraveny podložky. Úprava kol z důvodu vložení podložek je možná.

Je-li zadní kolo vybaveno tlumičem záběru, musí zůstat zachován tak, jak je dodáván výrobcem pro homologovaný motocykl

Průměry a šířky ráfků musí zůstat takové, jak byly zhotoveny výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu.

Vyvažovací tělíska mohou být odstraněna, změněna nebo přidána.

Mohou být použity libovolné duše pneumatik (jsou-li použity) a ventilký.

#### 6.6.5 **Brzdy**

Brzdové kotouče a jejich unašeče musejí být ze stejného materiálu, jako původní homologované kotouče a unašeče.

Jsou-li jako originální díl homologovány kotouče se zvlněným okrajem/obvodem, musí zaměněný kotouč přesně zachovat tvar původního homologovaného kotouče.

Kotouč se zvlněným okrajem/obvodem může být zaměněn za kruhový disk při zachování materiálu.

Vnější a vnitřní průměr brzdového kotouče musí zůstat stejný, jako homologovaný kotouč.

Tloušťka brzdového kotouče může být zvětšena o 20% ale musí přitom být použit homologovaný třmen bez jakýchkoli úprav.

Počet unašecích čepů/nýtů kotouče je libovolný

Způsob upevnění unašečů na kole musí zůstat stejný jako na homologovaném motocyklu

Protiblokovací brzdový systém (ABS) může být odpojen a jeho řídicí jednotka může být demontována.

Rotorové kolo ABS, je-li použito, může být odstraněno, upraveno nebo nahrazeno jiným

Přední a zadní brzdové třmeny (podložka, nosník a závěs), musí zůstat v původním provedení tak, jak byly homologovány.

Pro zabránění přenosu tepla do brzdové kapaliny je dovoleno použití kovové vložky do třmenu, mezi třmeny a brzdovou deskou a/nebo změnit píst z lehké slitiny za ocelový od stejného výrobce.

Zadní brzdový třmen může být „pevně“ montován na zadní kyvné vidlici, musejí však být použity stejné upevňovací body jako na původním homologovaném motocyklu. Úprava těchto dílů je možná. Zadní kyvná vidlice může být upravena pro upevnění brzdového třmenu svařováním, vrtáním nebo šroubovým spojením helicoil.

**Hlavní brzdový válec přední brzdy a zadní brzdy musí zůstat stejný, jako na původním homologovaném motocyklu.**

Nádržky brzdové kapaliny pro přední a zadní brzdu mohou být nahrazeny výrobkem z produkce příslušenství.

Brzdové potrubí a hadičky mohou být změněny **pokud** rozdělení předních brzdových trubek (hadiček) pro oba přední brzdové třmeny **bude potom** umístěno nad dolním můstkem přední vidlice (trojitá svěrka).

Na hadičkách je povoleno použití rychlospojek

Brzdové destičky přední a zadní brzdy mohou být změněny. Čepy destiček mohou být upraveny pro rychlou výměnu destiček.

Je povoleno použít nastavovací prvek pro ovládací páčku.

Dodatečná montáž chlazení brzd není povolena.

#### 6.6.6 **Pneumatiky**

V souladu s čl. FIM 2.7.6

**Rozměry pneumatik pro SUPERSTOCK 600:**

AlpeAdria Silniční komise rozhodla o přípustnosti pneumatik nejvýše rozměru 190/55/17 po celou sezónu.

**Rozměry pneumatik pro SUPERSTOCK 1000:**

AlpeAdria Silniční komise rozhodla o přípustnosti pneumatik nejvýše rozměru 200/55/17 po celou sezónu.

#### 6.6.7 **Pedály, stupačky**

Umístění stupaček, pedálu zadní brzdy a řadící páky může být změněno; konzoly musí být uchyceny na původních místech. Musejí zůstat zachovány dva upevňovací body (pro stupačku, nožní páku a na řadící hřídeli). Může být upraveno přepákování nožních pák.

Stupačky mohou být pevné nebo sklopné - jsou-li sklopné, musí být opatřeny zařízením, které je samočinně vrátí do původní polohy a konce musí mít zaobleny poloměrem 8 mm.

Pevné stupačky musí být na konci opatřeny integrálním krytem z Teflonu<sup>®</sup>, tvrdé gumy nebo odpovídajícího materiálu (hliníková slitina) a konce musí být zaobleny poloměrem min. 8 mm.

Zátka musí mít dostatečně velkou plochu, odpovídající stupačce, aby se zabránilo možnému poranění jezdce v případě pádu.

Hlavní technický komisař může odmítnout zátku neodpovídající těmto požadavkům.

#### 6.6.8 **Řídítka a páčky**

Řídítka mohou být vyměněna; tato výměna nezahrnuje hlavní brzdový válec.

Řídítka a ovládací prvky mohou být přemístěny.

Otočná rukojeť plynu může být upravena nebo nahrazena jinou.

Sestava ovládání plynu, včetně souvisejících lanovodů může být upravena nebo změněna, ovšem spojení se vstříkovací jednotkou a ovladači vstříkování musejí zůstat stejné, jako na homologovaném motocyklu.

Vypínače mohou být změněny, ale ovládání startéru a vypínač zapalování musejí být umístěny na řídítkách.

Páčky spojky a brzdy mohou být zaměněny tržním výrobkem.

Je dovoleno použít seřizovací prvek pro páčku přední brzdy.

#### 6.6.9 **Kapotáž, blatníky**

a) Kapotáž i kryty trupu mohou být nahrazeny přesným duplikátem původních, ale musí vzhledově odpovídat homologovanému typu a modelu motocyklu tak, jak je dodáván výrobcem, s nepatrnými rozdíly vynucenými závodním použitím (upevňovací body, spodní díl karotáže apod.). Materiál může být zaměněn. Pro výrobu kapotáže však není povoleno použití karbonových materiálů s následujícími výjimkami: je dovoleno místní zesílení vyrobené s použitím kevlaru nebo kevlar-karbonu v okolí otvorů a dalších namáhaných bodů.

b) Kapotáž musí být rozměrově shodná s homologovaným modelem a typem.

c) Průhledný ochranný štít může být vyměněn za kosmetický duplikát, vyrobený z průhledného materiálu. Výška horní hrany má toleranci oproti originálu + 40 mm (FIM +/- 15 mm), měřeno ve svislém směru od horního mostu („brýlí“) předních vidlic.

d) Motocykly nevybavené původně kapotáží se nemohou kapotáží dodatečně vybavit, a to v žádné formě, jen s výjimkou předepsaného dolního proudnicového krytu tak, jak je uvedeno v bodu g) a h). Tato kapotáž nesmí výškově přesáhnout rovinu danou horizontální spojnici os kol.

e) Původní přichycení přístrojů ke kapotáži může být nahrazeno jiným. Ostatní upevnění kapotáže mohou být nahrazena jinými nebo změněna

f) Původní vzduchové potrubí mezi kapotáží a pouzdem čističe vzduchu může být změněno nebo nahrazeno jiným. Mřížky a sítky, kryjící vstup do tohoto potrubí na původním homologovaném motocyklu, mohou být odstraněny.

g) Spodní část kapotáže musí být konstruována tak, aby při úniku oleje nebo jiných provozních kapalin byla schopna zachytit nejméně polovinu obsahu náplni motocyklu. Minimální obsah tohoto zařízení (vany) je 5 litrů. Spodní hrana otvorů musí být min. 50 mm nade dnem vany.

h) Spodní část kapotáže (vana) musí být vpředu na dně opatřena alespoň jedním otvorem o minimálním  $\phi$  25 mm. Tento otvor musí být při suchém závodě řádně uzavřen (zazátkován); k otevření může dojít pouze na příkaz ředitele závodu pokud je signalizován mokrá závod (vyvěšena tabule s nápisem "WET RACE").

i) Přední blatník může být nahrazen přesným duplikátem původního blatníku. Přední blatník může být umístěn výše, aby se dosáhlo větší vůle mezi kolem a blatníkem.

j) Zadní blatník, upevněný na zadní kyvné vidlici, který je zároveň také krytem řetězu, může být upraven nebo změněn, ale jeho původní tvar musí zůstat zachován

k) Motocykl může být vybaven vzduchovým vedením, usměrňujícím proudění k chladiči, ale vzhled z obou stran, zředu i zezadu musí zůstat zachován stejný, jako u homologovaného motocyklu

#### 6.6.10 **Palivová nádrž**

Uzávěr nádrže může být změněn nebo nahrazen jiným, vhodným pro homologovaný motocykl, za šroubovací rychlouzávěr.

Uzavírací kohout nádrže musí zůstat původní, jak byl výrobcem pro homologovaný motocykl.

Nádrž může být zakryta ochranným krytem vyrobeným z kompozitního materiálu. Tento kryt musí tvarově odpovídat použité nádrži.

Nádrže s odvodušněním musí být vybaveny jednocestným ventilem a vyústění odvodušnění musí ústít do nádoby z vhodného materiálu o min. objemu 250 cm<sup>3</sup>.

Každá palivová nádrž musí být zcela vyplněna bezpečnostní pěnou (např. Explosafe<sup>®</sup>)

#### 6.6.11 **Sedlo**

Sedlo, jeho základna a související konstrukce mohou být nahrazeny jinými, stejného vzhledu jako původní, dodané výrobcem na homologovaném motocyklu.

Původní systém upevnění sedla (s podložkami, sponami, gumovými podložkami atd.) může být odstraněno.

Zadní část sedla může být upravena na jednosedlo. vzhled z obou stran, zředu a zezadu musí odpovídat homologovanému vzhledu.

Zadní část kapotáže sedla se musí upravit tak, aby měla dostatečné rozměry k umístění předpisových startovních čísel.

#### 6.6.12 **Elektrická instalace**

Hlavní kabelový svazek může být upraven podle následujících pokynů:

Kabelový svazek může být nahrazen „kitovým“ svazkem, dodávaným pro ECU a vyrobeným nebo schváleným výrobcem motocyklu.

Spínací skříňka se souvisejícími vodiči může být přemístěna z původní pozice.

Není dovoleno odstřihování vodičů.

#### 6.6.13 **Baterie**

Baterie může být nahrazena jinou. Pokud je změněna, musí být její kapacita stejná nebo vyšší než je homologovaný typ baterie pro daný motocykl.

#### 6.6.14 **Chladič vody a oleje**

Je možno použít ochranné mřížky před vodním a/nebo olejovým chladičem pro jejich ochranu

Je dovoleno zaměnit trubky/hadice spojující chladič s motorem za jiné stejně bezpečné, ale systém musí zůstat zachovaný. **Nádoby mohou být změněny, ale musejí být bezpečně upevněny.**

Ventilátor chlazení a jeho elektrické vodiče může být odstraněn. Tepelné spínače, senzory teploty a termostat mohou být odstraněny.

Víčko chladiče je libovolné.

Je dovoleno namontovat přídatný chladič vody, ale vzhled motocyklu zředu, zezadu a ze stran se nesmí změnit. Je dovoleno použít zvláštní držáky pro upevnění přídatného chladiče.

#### 6.6.15 **Těleso čističe vzduchu (Airbox)**

Těleso čističe vzduchu musí zůstat v nezměněném stavu tak, jak jej dodává výrobce pro daný typ a model homologovaného motocyklu. Všechny otvory musejí být utěsněny.

Čistící vložku (filtr) je možno upravit nebo nahradit jinou.

Všechny motocykly musejí mít uzavřený odvodušňovací systém, to znamená, že všechny odvodušňovací hadice vedoucí z motoru a rychlostní skříně musí být zaústěny do tělesa čističe vzduchu. Viz obr. C.

#### 6.6.16 **Vedení paliva**

Palivové vedení od nádrže může být změněno, ale palivový kohout u nádrže musí zůstat originální tak, jak byl zhotoven výrobcem pro homologovaný motocykl.

Pro spojení hadic je možné použít rychlospojky

Hadice pro odvětrání nádrže mohou být zaměněny.

Dodatečná montáž čističe paliva je povolena.

**Regulátor tlaku dodávaného paliva musí zůstat původní, jako na homologovaném motocyklu,**

#### 6.6.17 **Hlava válců**

Hlava válců musí zůstat v takovém stavu, jak byla dodána výrobcem pro homologovaný motocykl. Žádné úpravy nejsou povoleny.

Z hlavy válců se nesmí ubírat ani přidávat žádný materiál.

Těsnění hlavy válců může být změněno.

Ventily, vedení ventilů, ventilová sedla a talířky ventilových pružin včetně pružin a pojistek, zdvihátka, klínky ventilů, vymežovací podložky, těsnící kroužky, musí zůstat takové, jaké jsou dodávány výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu. Je dovoleno provádět pouze běžnou údržbu předepsanou výrobcem servisní příručky.

Nejsou povoleny podložky pod ventilovými pružinami

#### **6.6.18 Vačkový hřídel**

Vačkový hřídel musí zůstat v takovém stavu, jak byl dodán výrobcem pro homologovaný motocykl. Žádné úpravy nejsou povoleny.

Při technické kontrole bude měřen zdvih vačky (přímé ovládání ventilů) nebo zdvih ventilu (nepřímé ovládání ventilů).

Časování vačkového hřídele je libovolné, ale není povoleno žádné obrábění hřídele a jeho ozubení.

#### **6.6.19 Rozvodová kola, řetězy a hřídele**

Nejsou povoleny žádné rozměrové úpravy

#### **6.6.20 Olejové čerpadlo a vedení oleje**

Může být změněno nebo upraveno pouze olejové potrubí. Olejové potrubí pro vedení tlakového oleje (pokud je nahrazeno) musí být ze speciální tlakové hadice zesílené kovovým kordem s nalisovanými nebo našroubovanými koncovkami.

#### **6.6.21 Ojnice**

Žádné úpravy nejsou povoleny. Leštění a redukce hmotnosti nejsou povoleny.

#### **6.6.22 Písty**

Žádné úpravy nejsou povoleny. Leštění a redukce hmotnosti nejsou povoleny.

#### **6.6.23 Pístní kroužky**

Žádné úpravy nejsou povoleny.

#### **6.6.24 Pístní čepy a jejich zajištění**

Žádné úpravy nejsou povoleny.

#### **6.6.25 Válce**

Žádné úpravy nejsou povoleny.

#### **6.6.26 Kliková skříň a všechny ostatní motorové skříně (např. zapalování, spojka)**

Kliková skříň musí zůstat v takovém stavu, jak byla dodána výrobcem pro homologovaný motocykl. Žádné změny nejsou povoleny (včetně lakování, leštění a odlehčování).

Vnější kryty mohou být změněny, upraveny nebo nahrazeny jinými. Pokud jsou nahrazeny jinými, musejí být ze stejného materiálu nebo z materiálu o vyšší hustotě (specifické hmotnosti) a jejich hmotnost nesmí být nižší, než hmotnost původního dílu.

Všechny vnější kryty, které kryjí olejové náplně a mohou přijít při pádu do styku se zemí/dráhou, musejí být kryty ochranným krytem z kovu nebo kompozitního materiálu (karbon, Kevlar<sup>®</sup>). Je možno použít také hliníkové nebo ocelové kryty nebo koše. Všechny tyto prvky musejí být odolné proti nárazu a musejí být pečlivě a bezpečně upevněny

#### **6.6.27 Převody - převodovka**

Je možné přidat vnější mechanismus rychlořazení (vč. vodičů a ovládání). Jiné úpravy převodovky nebo řadícího mechanismu nejsou povoleny.

Je povoleno změnit sekundární převod; řetězová kola a řetěz jsou libovolné.

Kryt řetězového kolečka může být upraven nebo odstraněn.

#### **6.6.28 Spojka**

Není povoleno měnit systém spojky

Je povoleno vyměnit třecí a unášecí lamely, ale jejich počet musí zůstat zachován.

Je povoleno vyměnit pružiny za jiné.

- 6.6.29 Zapalovací a řídicí jednotka**  
Řídicí jednotka motoru (ECU) musí být:  
A. Stejná jako homologovaná, je přitom možno měnit její software  
B. Z kitové sady (vyrobené a/nebo schválené výrobcem motocyklu). Pro spojení s původním kabelovým svazkem musí být použit speciální konektor. Prodejní cena celého systému (včetně softwaru) nesmí být vyšší než 1,5 násobek ceny původního systému.  
C. Dodatečně k možnostem A. a B., zmíněným výše je možno přidat k řídicí jednotce ECU vnější moduly pro řízení zapalování a/nebo vstřikování, ale celková prodejní cena nesmí být vyšší, než kompletní ECU kit.  
Hlavní řídicí jednotka (ECU) může být přemístěna.  
Mohou být použity libovolné zapalovací svíčky.
- 6.6.30 Generátor, startér**  
Žádné úpravy nejsou povoleny.  
Startér musí pracovat obvyklým způsobem a být schopen kdykoli během podniku normálně nastartovat motor.
- 6.6.31 Výfukový systém (výfukové potrubí)**  
Výfukový systém – potrubí, vnitřní díly usměrňující plyny a tlumiče výfuků mohou být změněny nebo upraveny. Katalyzátory mohou být odstraněny.  
Počet koncovek/tlumičů musí zůstat stejný, jako na homologovaném motocyklu. Tlumiče musejí být na stejné straně homologovaného motocyklu, jako původní.  
Nesmí dojít k překročení maximálního hlukového limitu pro UPERSTOCK 600 a 1000, tj. 102 dB/A s tolerancí 3 dB/A po závodě.  
Umístění tlumičů výfuků musí být stejné jako u homologovaného motocyklu.  
Bandážování nebo obalování výfukového potrubí není povoleno; obalena mohou být pouze ta místa, která jsou v bezprostřední blízkosti nohou jezdce nebo kapoty jako ochrana proti teplotě.  
Pro zvýšení bezpečnosti musejí být otevřené konce výfuků zakulaceny (např. přidáním materiálu).
- 6.6.32 Upevňovací prvky**  
Všechny sériové upevňovací prvky mohou být nahrazeny jinými. Titanové upínací prvky nemohou být použity. Velikost a tvar musí být stejný nebo velikost větší než u původních dílů, které jsou jimi nahrazeny.  
Spony mohou být provrtány pro spojení se zajišťovacím lankem. Vrtání nesmí být použito za účelem snížení hmotnosti.  
Upevňovací prvky kapotáže mohou být změněny za rychloupínací.  
Hliníkové spony mohou být použity v oblastech nepředstavujících nosný díl konstrukce.
- 6.6.33 Následující položky nebo díly MOHOU BÝT ZMĚNĚNY NEBO NAHRAZENY jinými, vhodnými pro homologovaný motocykl:**  
Mohou být použita libovolná mazadla a brzdové kapaliny  
Zapalovací svíčky  
Libovolné duše (jsou-li použity) a ventilký pro pneu  
Vyvažovací závaží kol může být odstraněno, změněno nebo přidáno.  
Těsnění a těsnící materiál.  
Přístroje a jejich držáky  
Libovolné barevné řešení a polepy vnější plochy.  
Materiál pro připojení neoriginálních dílů (kapotáže, tlumiče výfuku) k rámu (nebo motoru) nesmějí být vyrobeny z titanu nebo kompozitního materiálu zesíleného vlákny.  
Ochranné kryty motoru, rámu, stupaček atd. mohou být vyrobeny z exotických materiálů, jako např. uhlíkové kompozity, nasmějí ale nahrazovat původní díly montované na homologovaném motocyklu.  
Je doporučeno, aby byl motocykl vybaven na přístrojovém panelu světlem červené barvy, které rozsvícením signalizuje pokles tlaku oleje
- 6.6.34 Následující položky MOHOU BÝT ODSTRANĚNY:**  
Houkačka  
Příslušenství sloužící ke kontrole emisí na airboxu a v jeho okolí (senzory O<sub>2</sub>, kontrola vstřikování)  
Schránka na nářadí  
Tachometr  
Rychloměr  
Spínač světel

Spínač houkačky  
Spínač směrových světel  
Ventilátor chladiče a jeho kabely  
Kryt řetězu (není-li zabudován do zadního blatníku). Je-li původní kryt odstraněn, musí být namontováno jiné zařízení, plnící tuto funkci, pro zajištění bezpečnosti traťových maršálů při manipulaci s motocyklem.

Šroubovými spoji upevněné příslušenství na zadním pomocném rámu.

6.6.35 Izolační deska mezi motorem a palivovou nádrží

**Následující díly MUSEJÍ BÝT ODSTRANĚNY:**

Hlavní světlomet, zadní světlomet, ukazatele směru (pokud nejsou zakomponovány do kapotáže. Vzniklé otvory musejí být zakryty vhodným materiálem

Zpětná zrcátka

Držák registrační značky

**Schránka na nářadí**

Držák ochranné přilby a trny pro připevnění zavazadel

Stupačky spolujezdce

Držáky (madla) pro spolujezdce.

Ochranné rámy, centrální a boční stojánek, jejich pevné úchyty musejí zůstat zachovány.

6.6.36 **Následující prvky MUSEJÍ BÝT UPRAVENY:**

Motocykl musí být vybaven funkčním vypínačem/tlačítkem zapalování umístěným na levé nebo pravé straně řídítek v dosahu ruky jezdce položené na rukojeti řídítek. Vypínač nebo tlačítko musí bezpečně zastavit chod běžícího motoru.

Ovládání plynu se musí samočinně vrátit do volnoběžného režimu, pustí-li z něj jezdec ruku.

Všechny vypouštěcí zátky, šrouby, svorníky zasahující do prostoru olejových náplní a vně montované olejové filtry musí být řádně zajištěny drátem.

Všechny motocykly musejí mít uzavřený odvodňovací systém. Všechny odvodňovací hadice musejí být propojeny a musejí ústit do air-boxu.

Všechny odvodňovací trubice musejí ústit do již existujících vývodů. Původní uzavřený systém musí zůstat zachován, nejsou možné žádné emise do ovzduší.

Olejové odvodňovací potrubí musí ústit do zachycovací nádržky umístěné na snadno dosažitelném místě. Před startem závodu musí být nádržka vyprázdněna.

Minimální velikost zachycovací nádržky je 250 cm<sup>3</sup> pro odvodnění převodovky a 500 cm<sup>3</sup> pro odvodnění motorové skříně.

6.7 **VÝBAVA**

Doplňkové elektronické vybavení, které není namontováno na původním homologovaném motocyklu nesmí být dodatečně montováno (např. „shromažďovač dat, počítačová jednotka nebo záznamové zařízení“). Přídavné zařízení pracující na infračerveném přenosu signálu mezi motocyklem/jezdcem a jeho týmem, sloužící výhradně k měření časů průjezdů kol, je povoleno. Je povoleno použít k tomuto účelu také jednotku GPS.

Článek 01.18 Telemetrie musí být respektován. Telemetrie není dovolena po celou dobu trvání podniku a jediné povolené potenciometry a senzory jsou ty, které byly namontovány jako originální výbava na homologovaném motocyklu.

**7 TRÍDA SUPERBIKE**

Viz řády FIM Mistrovství světa silničních motocyklů Superbike a Supersport a jejich přílohy:

Motocykly, které nejsou homologovány FIM jsou přípustné, pokud jsou homologovány alespoň jednou motocyklovou federací, která je členem AAMU,

**FIM 2.4.3 Minimální hmotnost**

**Minimální hmotnost motocyklů Superbike je 165 kg, pro dvouválce o objemu 1200 cm<sup>3</sup> je minimální hmotnost 171 kg.**

**FIM 2.4.7 Pneumatiky**

Počet a značka pneumatik jsou libovolné.



Průměr ráfku a jeho šířka musejí zůstat stejné, jako u homologovaného motocyklu.  
Je možno použít i ráfky o rozměru 3,5 x 16,5 nebo 3,75 x 16,5 pro přední kolo a 6,25 x 16,5 pro zadní kolo.

Míting AAMU Silniční komise  
Mestre, 10. prosinec 2011

G. Zaritsch	Prezident AAMU Silniční komise
Gerhard Ittner	ACCR
Luigi Favarato	FMI
Dean Grbac	HMS
Attila Nagy	MAMS
Martin Suchý	ÖAMTC
Ladislav Snegon	SMF
Jezek Molik	PZM

## Příloha B

**SEZNAM HOMOLOGOVANÝCH CDI A KABELOVÝCH SVAZKŮ  
(Přeběžný)**

Výrobce a model	ECU		Kabelový svazek		Max. otáčky	Cena bez DPH
	Standard	KIT	Standard	KIT		
DUCAti 749 R	28641121D	28640421A (a)	51013232A	51013041A	13 500	-----
HONDA CBR 600 RR (2006)	38770-MEE-D01	38700-NL-900(b)	32100-MEE-D00	32100-MEE-R20(c)	16 000	
HONDA CBR 600 RR (2007)	38770-MFJ-D04	38770-N1A-D00	32100-MFJ-D02	32100-MFJ-R00	16 000	-----
HONDA CBR 600RR (2009)						
KAWASAKI ZX 600 (2006)	21175-0047	21175-0074 (d)	26031-0248 (e)	26031-0326	15 100	
KAWASAKI ZX 600 (2008)	27008-5030	21175-0145	26031-0665	26031-0558	16 000	712 €
KAWASAKI ZX 600 (2009)						
SUZUKI GSX-R 600 (2006)		490-588-0000		406-568-0000	TBA	
SUZUKI GSX-R 600 (2008)	32920-37H00	-----	36610-37H10	-----	TBA	-----
TRIUMPH 675	T1292102/ T1293100	A9618070	T2501666/ T2501659	A9618071	TBA	625 €
TRIUMPH 675 (2009)						
YAMAHA R6 (2006)	2C0-8591A-00	2C0-F533A70	2C0-82590-00	2C0-F2590-70	16 000	
YAMAHA R6 (2008)	13S8591A-00	2C0-8591A-80	13S-82590-00	13S-8533A-70	16 000	533 €

- (a) Spolu s: Timing gears cod. 171.2.017.1B + pick up kit  
 (b) Spolu s: Connecting unit cod. 3880-NL3-750  
 (c) Spolu s: Assy kill switch cod. 35130-NL3-750  
 (d) Spolu s: Adapter cod. 26031-0327 for ECU kit  
 (e) Spolu s: PC noc. unit cod.26031-240

Motocykl	Minimální hmotnost (kg)	Hluk (dB/A)	Průměr sacích hrdel (mm)
<b>Stocksport 600</b>			
HONDA CBR 600 RR 09	160	102	40
HONDA CBR 600 RR 09 ABS	170	102	40
Kawasaki ZX 600 P	164	102	38
Suzuki GSXR 600	170	102	40
Triumph 675	165	102	44
Yamaha ZYF - R6	165	102	41
<b>Supersport</b>			
HONDA CBR 600 RR PC 40	161	102	40
Kawasaki ZX 600 RF	161	102	38
Suzuki GSXR 600	161	102	40
Triumph 675	161	102	44
Yamaha ZYF - R6	161	102	41
<b>Stocksport 1000</b>			
Aprilia RSV (09/1)	174	102	48
Aprilia RSV (09/2)	173	102	48
BMW S 1000 RR	176	102	48
BMW S 1000 RR ABS	180	102	48
Ducati 1198 S	171	102	73,8 x 53,8
Honda CBR 1000 RR 9	169	102	44
Honda CBR 1000 RR 9 ABS	178	102	44
Kawasaki ZX 10 R	174	102	47
KTM RC 8 R	165	102	
MV Agusta F4	178	102	
Suzuki GSXR 1000 K9	177	102	44
Yamaha YZF – R1	187	102	45
<b>Superbike</b>			
Aprilia RSV (09/1)	165	107	48
Aprilia RSV (09/2)	165	107	48
BMW S 1000 RR	165	107	48
BMW S 1000 RR ABS	165	107	48
Ducati 1198 S	171	107	73,8 x 53,8
Honda CBR 1000 RR 9	165	107	44
Honda CBR 1000 RR 9 ABS	165	107	44
Kawasaki ZX 10 R	165	107	47
KTM RC 8 R	171	107	
MV Agusta F4	165	107	
Suzuki GSXR 1000 K9	165	107	44
Yamaha YZF – R1	165	107	45