



FEDERACE MOTOCYKLOVÉHO SPORTU AČR

TECHNICKÉ PŘEDPISY

**ALPE ADRIA CUP
2013**

ALPE ADRIA MOTOCYKLOVÁ UNIE

TECHNICKÉ PŘEDPISY

POHÁR ALPE ADRIA

ALPE ADRIA CUP

ČESKÝ PŘEKLAD
VERZE 2013

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, verze z 7.1.2013, platného pro sezonu 2013.

Tento předpis je zveřejněn před vydáním oficiálních znění mezinárodních předpisů pro rok 2013, 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 2013 změněné.

Zkratky použité v textu:

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

“ 1 inch/palec = 25,4 mm

Zpracoval: Mgr. Vojtěch Količ

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
0.2	Doplňkové vybavení	4
0.3	Počet použitých pneumatik	4
0.4	Startovní čísla a tabulky	5
1	Třída 125 Sport Production	5
2	Třída 125 Grand Prix	11
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
	Přílohy	25

JAKÉKOLI ÚPRAVY JSOU ZAKÁZÁNY, POKUD NEJSOU VÝSLOVNĚ POVOLENY

Články **zvýrazněné tučně** jsou nové nebo pro rok 2013 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 PŘILBY

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 jezdceva 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 jezdceva oděvu a/nebo přilby bude rozhodnuta Hlavním technickým komisařem, který může v případě potřeby požádat o konzultaci výrobce předmětné části před konečným rozhodnutím.

0.2 DOPLŇKOVÉ VYBAVENÍ

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

Telemetrie není dovolena po celou dobu trvání podniku. Jediné povolené potenciometry a senzory jsou ty, které byly namontovány jako originální výbava na homologovaném motocyklu.

Ovládací páčky na řidítkách: Motocykl může být vybaven chráničem/ochranou brzdové páčky, sloužící k zabránění nebezpečné aktivaci brzdy při střetu s jiným motocyklem

Zpětné bezpečnostní světlo: všechny motocykly mohou být vybaveny funkčním světlem červené barvy, namontovaným na zadní části sedla a použitým v případě mokrého závodu/wet race nebo za snížené viditelnosti, deklarované ředitelským závodu.

0.3 POČET POUŽITÝCH PNEUMATIK PRO ZÁVOD/PODNIK

Soutěžící smějí během podniku použít pouze pneumatiky dodané nebo odsouhlasené Oficiálním dodavatelem pneumatik. Všechny užití pneumatiky musejí být snadno identifikovatelné díky barevnému značení a numerickému systému, aplikovaným Oficiálním dodavatelem pneumatik. Ten musí AARR Permanentnímu technikovi poskytnout písemně popis tohoto označení.

V průběhu kvalifikačních jízd, warm-up a závodů nesmí vjet na závodní dráhu žádný motocykl, který nemá přední i zadní pneumatiku takto řádně označenou na levé straně.

AARR Permanentní technik může, podle svého uvážení, požádat o jednu (1) nebo více soutěžních pneumatik jako vzorek pro případ kontroly.

Dříve označené pneumatiky z jednoho podniku mohou být použity při jiném podniku, musejí však být přeznačeny Oficiálním dodavatelem pneumatik.

Každý jezdec smí použít nejvýše tři (3) přední a čtyři (4) zadní pneumatiky pro jednu třídu v průběhu všech kvalifikačních tréninků, warm-up a závodu (v případě podniku se dvěma závody jedné třídy o jednu (1) přední a jednu (1) zadní pneumatiku více). Počet „mokrých“ pneumatik (wet tyres) je libovolný. Speciální kvalifikační pneumatiky nejsou povoleny. Seznam oficiálních dodavatelů pneumatik bude zveřejněn AARR komisí nejméně 30 dnů před prvním závodem sezony.

0.4 STARTOVNÍ ČÍSLA A ČÍSLOVÉ TABULKY

Barvy startovních čísel a číselových tabulek jsou samostatně definovány v předpisech pro jednotlivé třídy. Čísla musejí být jasně viditelná a musejí mít správný tvar.

Rozměry předních čísel:	minimální výška	- 140 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 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 cm³: nad 80 cm³ do 125 cm³ 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

Pro třídu 125 Sport Production je platná číselná tabulka barvy černé (odpovídá RAL 9005), start. číslo bílé barvy (odpovídá RAL 9010)..

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.

Standardní vnitřní díly vidlice mohou být **upraveny**.

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 pružicí a tlumicí 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 brzdu 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 „mokrý“ (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 ohřívačů 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®, 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 zátka neodpovídající těmto požadavkům.
- 1.5.9** **Řídítka a páčky**
Řídítka mohou být vyměněna; tato výměna nezahrnuje hlavní brzdový válec.

Řidítka 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 řidítkách.

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 náplni motocyklu. Minimální obsah tohoto zařízení (vany) je 2 litry

h) Spodní část kapotáže (vana) musí být v přední nejnižší části opatřena výpustným otvorem o ϕ 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 odstřihováním, ale je možné odstříhnout nezapojené vodiče!)

- 1.5.14 Elektrická výbava**
Rozmístění jednotlivých komponentů může být změněno. Elektrické ovladače na řídítkách mohou být odstraněny. Na řídítkách 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 vstřikovače..
- 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 přírůdky 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 cm³**).

Je možno použít těsnící kroužek z libovolného materiálu na horní plochu válce.

Je možno opracovat 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 skříň 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 cm³ 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 přilby 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 **TŘÍDA 125 GRAND PRIX (125 GP)**

2.1 **SPECIFIKACE TŘÍDY 125 GP**

125 nad 80 cm³ do 125 cm³, 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 motocyklu třídy 125 GP je 136 kg – motocykl s jezdce v závodním oděvu, s přilbou, botami a rukavicemi.

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 chladiwa, se všemi přídatnými zařízeními, například vysílačem průjezdů kol, kamerou, elektronickou výbavou.

Namátková kontrola hmotnosti se může uskutečnit v průběhu tréninků a po závodech v prostoru určeném k vážení.

2.5 PALIVOVÁ NÁDRŽ

Uzávěr nádrže musí být těsný a musí být vybaven uzavíracím systémem. Odvzdušňovací vedení musí obsahovat zpětný ventil. Musí ústít do odpovídající nádoby o objemu 200 – 250 cm³.

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% uniklého 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.

2.6.4.1 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 řídítek.
 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 cm³. Pro každé odvzdušnění musí být použita samostatná nádoba.

2.6.10**Použité materiály**

Použití titanu pro stavbu rámu, přední vidlice, řídítek, 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**

Pro třídu 125 GP je platná číselná tabulka barvy černé (odpovídá RAL 9005), start. číslo bílé barvy (odpovídá RAL 9010)..

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 cm³, 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/škrťací klapka pro ovládání výkonu podle požadavků jezdce; musí být ovládáno pouze mechanicky (prostřednictvím lanovodu) a obsluhováno výhradně jezdce. 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 jezdce (otočnou rukojetí plynu) a škrtkovací 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 škrtkovací klapku.

Vstřikovače musejí být umístěny před sacími ventily motoru.

Jsou přípustné nejvýše dva vstřikovače 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 jezdce 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

Pro třídu MOTO 3 je platná číselná tabulka barvy černé (odpovídá RAL 9005), start. číslo bílé barvy (odpovídá RAL 9010)..

4 TŘÍDA SUPERSPORT 600 (SSp)

Viz Řády Mistrovství světa FIM Superbike a Supersport a Pohár FIM Superstock a jejich přílohy s výjimkami:

FIM 2.5.7. Pneumatiky – viz čl.0.3 těchto řádů

FIM 2.5.8. Motor – celkový počet motorů, které může jezdec použít je libovolný

FIM 2.5.10 Rám motocyklu a připravený náhradní rám – během podniku může jezdec předvést při technické přejímce více než jeden kompletní motocykl

5 TŘÍDA MOTO 2

Návrhy předpisů pro třídu MOTO 2 musejí být AA RRC k dispozici do 30.4.2013.

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 PŘEDEPSÁNO 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 zřepdu, 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

4 válce od 400 do 600 cm³ čtyřdobé

3 válce od 400 do 675 cm³ čtyřdobé

2 válce od 400 do 750 cm³ čtyřdobé

SUPERSTOCK 1000

3 a 4 válce od 750 do 1000 cm³ čtyřdobé

2 válce od 850 do 1200 cm³ 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 zvážit 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.

Min. váha motocyklu SUPERSTOCK 1000: suchá hmotnost v kg minus 12 kg = min. hmotnost. **V žádném případě nesmí být minimální hmotnost motocyklu SUPERSTOCK 1000 nižší než 165 kg.**

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.

Pro minimální hmotnost není povolena žádná tolerance!

Pro dvouválcce 1200 cm³, 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..

6.4 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).

6.5 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 MOTOR

6.6.1 Vstřikovací zařízení

Zařízením pro přípravu palivové směsi se rozumí těleso škrťící klapky, vstřikovače, systém variabilní délky sacího traktu, palivové čerpadlo a regulátor tlaku paliva.

Původní homologovaný vstřikovací systém musí být použit bez jakékoli úpravy.

Sací hrdla musejí být ve standardním provedení jako na homologovaném motocyklu.

Vstřikovače musejí být ve standardním provedení jako na homologovaném motocyklu.

Škrťící klapky nesmějí být upravovány ani vyměněny.

Zařízení pro změnu délky sacího traktu vstřikovacího zařízení není povoleno domontovat, s výjimkou případů, kdy bylo použito na původním homologovaném motocyklu. Musí přitom zůstat stejné a musí pracovat stejným způsobem, jako homologovaný systém. Všechny díly zařízení pro změnu délky sacího traktu vstřikovacího zařízení musejí zůstat přesně shodné s homologovanými.

Vzduch a směs vzduchu s benzinem může proudit do spalovacího prostoru výhradně přes škrťící klapky zařízení pro přípravu palivové směsi

Elektronicky řízené škrťící klapky, známé jako ride-by-wire mohou být použity pouze tehdy, když homologovaný model je vybaven stejným systémem. Software může být uoraven, ale všechny bezpečnostní systémy a postupy vytvořené u původního motocyklu výrobcem musejí být zachovány

6.6.2 Hlava válců

Žádné úpravy nejsou povoleny.

Z hlavy válců se nesmí ubírat ani na ni 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, vymezovací podložky, těsnící kroužky, musí zůstat takové, jaké jsou dodávány výrobcem pro daný typ a model homologovaného motocyklu.

6.6.3 **Vačkový hřídel**

Žádné úpravy nejsou povoleny.

Při technické kontrole bude měřen zdvih vačky (přímé ovládání ventilů) nebo zdvih ventilu (nepřímé ovládání ventilů – jsou-li použita vahadla).

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

6.6.4 **Rozvodová kola, řetězy a hřídele**

Nejsou povoleny žádné rozměrové úpravy

6.6.5 **Válce**

Nejsou povoleny žádné úpravy

6.6.6 **Pistry**

Nejsou povoleny žádné úpravy. Leštění a redukce hmotnosti nejsou povoleny.

6.6.7 **Pístní kroužky**

Nejsou povoleny žádné úpravy

6.6.8 **Pístní čepy a jejich pojistné kroužky**

Nejsou povoleny žádné úpravy

6.6.9 **Ojnice**

Nejsou povoleny žádné úpravy. Leštění a redukce hmotnosti nejsou povoleny.

6.6.10 **Kliková hřídel**

Nejsou povoleny žádné úpravy. Leštění a redukce hmotnosti nejsou povoleny.

6.6.11 **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 víka mohou být změněna, upravena nebo nahrazena jinými. Pokud jsou nahrazena jinými, musejí být odolné vůči nárazu přinejmenším stejně, jako originál. Pokud jsou nahrazena jinými, musejí být ze stejného materiálu nebo z materiálu o vyšší hustotě (specifické hmotnosti) a jejich hmotnost nesmí být nižší, než hmotnost původního dílu.

Všechna vnější víka, která kryjí olejové náplně a mohou přijít při pádu do styku se zemí/dráhou, musejí být kryty ochranným krytem z kovu, například hliníkové slitiny, nerezové oceli, oceli nebo titanu. Je možno použít také hliníkové nebo ocelové kryty nebo koše. Všechny tyto prvky musejí být odolné proti prudkému nárazu, obroušení a poškození při pádu.

FIM schválené kryty mohou být schváleny bez ohledu na použitý materiál.

Všechny kryty musejí být pečlivě a bezpečně upevněny pomocí upevňovacích šroubů, shodných s těmi, kterými jsou upevněny originální víka/kryty.

Hlavní technický komisař je oprávněn nepovolit použití krytu, který se jeví jako nevyhovující.

Není dovoleno použít čerpadlo/vývěvu, vytvářející podtlak v klikové skříni. Pokud je takové čerpadlo/vývěva použito na původním homologovaném motocyklu, lze ho použít také, ale pouze v homologované podobě.

Není dovoleno propojit klikovou skříň s výfukovým systémem kvůli vytvoření podtlaku v klikové skříni.

6.6.12 **Převody – převodovka**

Žádné úpravy nejsou povoleny

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.

Vrchní kryt řetězu, pokud není zakomponován do zadního blatníku, může být odstraněn.

6.6.13 **Spojka**

Pouze pro Pohár Alpe Adria/AA Cup: je povoleno použít spojku s omezovačem zpětného rázu (anti-hopping).

- Je povoleno vyměnit třecí a unášecí lamely, ale jejich počet musí zůstat zachován.
- 6.6.14 Olejová čerpadlo a vedení oleje, čerpadla chladicí kapaliny**
Žádné úpravy nejsou povoleny.
Olejové vedení může být upraveno nebo vyměněno. Je-li měněno tlakové vedení oleje, musí být použity tlakové kovové trubky nebo speciální tlakové hadice zesílené kovovým kordem s nalisovanými nebo našroubovanými koncovkami.
- 6.6.15 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 **i s původními nádržemi.**
Tepelné spínače, senzory teploty a termostat mohou být odstraněny.
Víčko chladiče je libovolné.
Pouze pro SUPERSTOCK 1000:
Nádrže mohou být změněny, ale musejí být bezpečně upevněny.
Je dovoleno namontovat přídatný chladič vody, ale vzhled motocyklu zřepředu, zezadu a ze stran se nesmí změnit. Je dovoleno použít zvláštní držáky pro upevnění přídatného chladiče.
- 6.6.16 Těleso čističe vzduchu (Airbox)**
Těleso čističe vzduchu musí zůstat v nezměněném stavu tak, jak jej dodává výrobce pro daný typ a model homologovaného motocyklu. Čistící vložku (filtr) je možno upravit nebo nahradit jinou.
Všechny motocykly musejí mít uzavřený odvzdušňovací systém, to znamená, že všechny odvzdušňovací hadice vedoucí z motoru a rychlostní skříně musí být zaústěny do tělesa čističe vzduchu. Viz obr. C.
Dopňkové tepelně izolační materiály airboxu nejsou povoleny.
- 6.6.17 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.
Palivové čerpadlo a regulátor tlaku dodávaného paliva musí zůstat původní, jako na homologovaném motocyklu,
- 6.6.18 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 zaobleny (např. přidáním materiálu).

- 6.7 ELEKTRICKÉ A ELEKTRONICKÉ VYBAVENÍ**
- 6.7.1 Zapalování/ řídicí jednotka motoru (ECU)**
Řídicí jednotka motoru (ECU) může být přemístěna. Zároveň musí být:
A. Stejná jako homologovaná, je přitom možno měnit její software
B. Z kitové sady (vyrobené a/nebo schválené výrobcem motocyklu) a **dostupná na komerční použití. 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.
- 6.7.2 Generátor, startér**
Žádné úpravy nejsou povoleny.
Není dovoleno v kterémkoli okamžiku odpojit dobíjecí okruh.
Startér musí pracovat obvyklým způsobem a být schopen kdykoli během podniku normálně nastartovat motor.
- 6.7.3 Dodatečná výbava**
Pokud není dodatečná výbava součástí homologovaného motocyklu, není možná její dodatečná montáž. (shromažďovač dat, počítačová jednotka nebo záznamové zařízení)
Původní tachometr a rychloměr mohou být změněny nebo přemístěny.
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.
Telemetrie není povolena.
Jediné povolené potenciometry a senzory jsou ty, které byly namontovány jako originální výbava na homologovaném motocyklu.
- 6.7.4 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 nebo nahrazena jinou
- 6.7.5 Baterie**
Baterie může být nahrazena jinou. Pokud je změněna, musí být její kapacita stejná nebo vyšší než je homologovaný typ baterie pro daný motocykl.
- 6.8. RÁM MOTOCYKLU A ZADNÍ POMOČNÝ 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) **vyraženým** 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 musí zůstat stejný, jak byl vyroben na homologovaném motocyklu.
Opravy a svařování je povoleno. Doplňkové podpěry sedla mohou být přidány, ale žádné nesmějí být odstraněny.
Vyčnívající konzoly, které nemají nosný charakter, mohou být odstraněny, pokud to nemá vliv na bezpečnost nebo stavbu motocyklu.
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 zadního pomocného rámu však není dovoleno.
Pro STOCKSPORT 1000: 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).

6.8.1 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.

Nesmějí 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).

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.

FIM 1000: původní povrchová úprava přední vidlice (trubky, nosníky) může být změněna. Dodatečná úprava povrchu je povolena.

6.8.2 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.

Může být doplněn upevňovací systém nebo body pro upevnění originálního zadního brzdového třmenu.

6.8.3 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 musejí zůstat originální tak, jak byl zhotoven výrobcem pro homologovaný motocykl.

Pružina zadního zavěšení (tlumiče) může být změněna.

Nesmějí 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).

Táhla zadního odpružení musejí zůstat originální tak, jak byla zhotovena výrobcem pro homologovaný motocykl.

6.8.4 Kola

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 ventilky.

6.8.5 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 unášecích čepů/nýtů kotouče je libovolný

Způsob upevnění unášeců 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 třmen a brzdovou desku 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 hadicích 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..

6.8.7

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 pro 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 trvale řádně upevněným integrálním krytem z Teflonu[®], 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.

6.8.8

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 vstřikovací jednotkou a ovladači vstřikování 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.

6.8.9

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 odvodušením musí být vybaveny jednocestným ventilem a vyústění odvodušením musí ústít do nádoby z vhodného materiálu o min. objemu 250 cm³.

Každá palivová nádrž musí být zcela vyplněna materiálem zpomalujícím hoření (např. bezpečnostní pěna s otevřenými buňkami, Explosafe®)

Dopňkové tepelně izolační materiály nádrže nejsou povoleny.

6.8.10

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, zepředu a zezadu musí odpovídat homologovanému vzhledu.

6.8.11

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 ϕ 25 mm. Tento otvor musí být při suchém závodě řádně uzavřen (zazátkován); k otevření může dojít pouze na příkaz ředitele závodu pokud je signalizován mokry 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, usměřujícím proudění k chladiči, ale vzhled z obou stran, zepředu i zezadu musí zůstat zachován stejný, jako u homologovaného motocyklu

6.8.12

Upevňovací prvky

Všechny sériové **šrouby** upevňovací prvky mohou být nahrazeny jinými. Titanové **šrouby** a 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.

- 6.8.13** **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 **s výjimkou držáku výfuku**
Ochranné kryty motoru, rámu, stupaček atd. mohou být vyrobeny z jiných materiálů, jako např. vláknové 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
- 6.8.14** **Následující položky MOHOU BÝT ODSTRANĚNY:**
Houkačka
Příslušenství sloužící ke kontrole emisí na airboxu a v jeho okolí (senzory O₂, kontrola vstřikování)
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.
Izolační deska mezi motorem a palivovou nádrží
- 6.8.15** **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.
- 6.8.16** **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.
- 7** **TŘÍDA SUPERBIKE**
Motocykly, které nejsou homologovány FIM jsou přípustné, pokud jsou homologovány alespoň jednou motocyklovou federací, která je členem AAMU,
Viz řády FIM Mistrovství světa silničních motocyklů Superbike a Supersport a jejich přílohy s výjimkami:

FIM 2.4.3 Minimální hmotnost

Minimální hmotnost motocyklů Superbike je **165 kg**.

FIM 2.4.7 Pneumatiky

Viz čl. 0.3

FIM 2.4.10 Rám motocyklu a připravený náhradní rám – během podniku může jezdec předvést při technické přejímce více než jeden kompletní motocykl**FIM 2.4.10.5 Kola**

Výjimka: Povoleným materiálem pro stavbu ráfků kol jsou hliníkové slitiny.

Průměr a šířka ráfků kol musejí zůstat stejné, jako původní na homologovaném motocyklu. Mohou být použity také následující rozměry:

SUPERBIKE	3,50" x 16,5" (17") vpředu	6,25" (6") x 16,5" (17") vzadu
	3,75" x 16,5" (17") vpředu	

Míting AAMU Silniční komise
Feldbach-Gniebing 27. říjen 2012

Günther Zaritsch	Prezident AAMU Silniční komise
Franz Zehethofer	AAMU Technický ředitel
Walter Glück	Technický člen
Janez Pintar	AMZS
Martin Hejduk	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)
Stocksport 600			
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
Supersport			
HONDA CBR 600 RR PC 40	161	107	40
Kawasaki ZX 600 RF	161	107	38
Suzuki GSXR 600	161	107	40
Triumph 675	161	107	44
Yamaha ZYF - R6	161	107	41
Stocksport 1000			
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	52
MV Agusta F4	178	102	48/43
Suzuki GSXR 1000 K9	177	102	44
Yamaha YZF – R1	187	102	45
Superbike			
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	52
MV Agusta F4	165	107	48/43
Suzuki GSXR 1000 K9	165	107	44
Yamaha YZF – R1	165	107	45