



ALPE ADRIA – TECHNICKÉ PREDPISY 2013

AARR 0	VŠEOBECNÉ.	2
AARR 0.1	OCHRANNÉ OBLEČENIE A PRILBY.	2
AARR 0.2	ĎALŠIE VYBAVENIE.	2
AARR 0.3	POČET PNEUMATÍK NA PODUJATIE.	3
AARR 0.4	ŠTARTOVNÉ ČÍSLA A PODKLADY.	3
AARR 1	TRIEDA 125 CC SPORT PRODUCTION.	4
AARR 2	TRIEDA 125 CC GRAND PRIX.	10
AARR 3	TRIEDA MOTO3.	13
AARR 4	TRIEDA SUPERSPORT.	15
AARR 5	TRIEDA MOTO2.	15
AARR 6	TRIEDA SUPERSTOCK 600 A 1000.	16
AARR 7	TRIEDA SUPERBIKE.	26

AK INAK NIE JE UVEDENÉ, AKÁKOĽVEK ÚPRAVA JE ZAKÁZANÁ !

VŠETKO V PRAVIDLÁCH VYZNAČENÉ **HRUBÝM** JE NOVINKA PRE ROK 2013 !

AARR 0 VŠEOBECNÉ

Ak počas tréningu alebo preteku samotného Technický komisár zistí na motocykli chybu, ktorá by mohla predstavovať nebezpečenstvo pre ostatných jazdcov, musí okamžite o tomto okamžite informovať Riaditeľa preteku. Počas tréningov a po ukončení tréningov môžu byť vykonané náhodné technické kontroly v technickej zóne.

AARR 0.1 OCHRANNÉ OBLEČENIE A PRILBY

- a. Jazdci a spolujazdci musia mať oblečený kompletný kožený oblek s prídavnými koženými vypchávkami alebo inou ochranou na základných kontaktných bodoch, kolenách, lakťoch, pleciach, bokoch a pod.
- b. Podšívky a spodná bielizeň nesmú byť zo syntetického materiálu, ktorý by sa mohol roztaviť a poškodiť jazdca pokožku.
- c. Jazdci musia mať taktiež natiiahnuté kožené rukavice a čižmy, ktoré spolu s oblečením poskytnú kompletné pokrytie od krku dolu.
- d. Môžu byť použité náhradné materiály za kožu ale musia byť skontrolované Hlavným technickým komisárom.
- e. Použitie ochrany chrbta je vysoko odporúčané.
- f. Jazdci musia nosiť prilbu, ktorá je v dobrom stave, dobre sadne a je poriadne upevnená.
- g. Prilby musia byť typu – full face - plné zakrytie tváre a v súlade s jedným z uznávaných medzinárodných štandardov :
 - Europe ECE 22-05, 'P'
 - Japan JIS T 8133: 2007
 - USA SNELL M 2010
- h. Priezory musia byť vyrobené z nerozbitného materiálu.
- i. Jednorazové „tear-offs“ sú povolené.
- j. Všetky otázky týkajúce sa vhodnosti alebo podmienok jazdeckého oblečenia a/alebo prilby musia byť rozhodnuté hlavným technickým komisárom, ktorý smie, ak si to želá, pred finálnym rozhodnutím, konzultovať s výrobcami produktu.

AARR 0.2 ĎALŠIE VYBAVENIE

Dodatočné elektronické hardwarové vybavenie nemôže byť pridané. (Např. zberač dát, počítače, nahrávacie zariadenie atď.) Pridanie zariadenia pre infračervený (IR) prenos signálu medzi pretekajúcim jazdcom a jeho teamom, použité výhradne na meranie času kola, je povolené. Pridanie jednotky GPS za účelom merania času kola/skórovania je dovolené. Telemetria (diaľkové meranie) nie je dovolené počas celého podujatia. Povolený je len potenciometer alebo senzor, ktorý je pôvodnou súčasťou homologovaného motocykla. Páky riadidiel: motocykle môžu byť vybavené ochranou brzdovej páky, určenou na zabránenie náhodného aktivovania brzdovej páky riadidiel v prípade kolízie s iným motocyklom. Zadné bezpečnostné svetlo: Všetky motocykle môžu byť vybavené funkčným červeným svetlom pripevneným na zadnej strane sedadla na použitie počas „mokrých pretekov“ alebo pri nízkej viditeľnosti, ako vyhlásené v riaditeľom preteku.

AARR 0.3 POČET PNEUMATÍK NA PODUJATIE

Súťažiaci budú na podujatí používať len pneumatiky distribuované alebo schválené oficiálnym dodávateľom pneumatík. Všetky pneumatiky musia byť ľahko identifikovateľné farebným označením a numerickým systémom, aplikované oficiálnym dodávateľom pneumatík. Oficiálny dodávateľ pneumatík poskytne permanentnému technickému delegátovi AARR písomný opis týchto označení. Počas kvalifikačného tréningu, zahrievacieho kola a preteku nesmie žiaden motocykel vojsť na trať bez prednej a zadnej pneumatiky označenej na ľavej strane pneumatiky. Permanentný technický delegát môže, podľa svojho uváženia, požadovať výmenu pneumatík jedného alebo viacerých súťažiacich za vzorovú pneumatiku.

Označené pneumatiky z jedného podujatia môžu byť použité na ďalšie podujatie, ale musia byť znovu označené oficiálnym dodávateľom pneumatík.

Každý jazdec môže použiť maximálne tri (3) predné a štyri (4) zadné pneumatiky pre jednu triedu pre oba kvalifikačné tréningy, zahrievacie kolo a preteky (na podujatí s dvomi pretekmi, jedna predná a jedna zadná pneumatika navyše). Počet „mokrých“ pneumatík je voľný. Kvalifikačné pneumatiky sú zakázané. Zoznam oficiálnych dodávateľov pneumatík zverejní komisia AARR najneskôr 30 dní pred prvým podujatím.

AARR 0.4 ŠTARTOVNÉ ČÍSLA A PODKLADY

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

Veľkosti pre všetky predné čísla sú:

Minimálna výška:	140 mm
Minimálna šírka:	80 mm
Minimálna šírka ťahu:	25 mm

Veľkosti pre všetky bočné čísla sú:

Minimálna výška:	120 mm
Minimálna šírka:	60 mm
Minimálna šírka ťahu:	25 mm

Pridelené číslo a tabuľka pre jazdca musí byť upevnené na motocykli nasledovne: vpredu buď v strede kapotáže alebo mierne do jednej strany; na pravej a ľavej strane sedadla alebo kapotáže. Eventuálne cez vrch zadnej časti sedadla s hornou časťou čísla smerujúcou k jazdcovi. Toto číslo musí byť tej istej veľkosti ako predné číslo. Číslo musí byť viditeľné pre divákov a činovníkov z oboch strán trate.

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

1.1 - Špecifikácie motocykla

Pravidlá určujúce obmedzenia zmien homologovaných motocyklov sú v záujme bezpečnosti.

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

Motocykle musia byť homologované len pôvodným výrobcom, s výnimkou nových motocyklov od roku 2013. Pre tieto motocykle musí byť výrobcom uverejnená kompletná technická dokumentácia, vrátane tolerancií. Ako už naznačuje názov „Sport Production“, motocykle použité majú dovolené limitované modifikácie. Väčšina modifikácií je dovolená z bezpečnostných dôvodov.

Všetky motocykle musia byť v každom aspekte v súlade so všetkými požiadavkami pre Cestné preteky špecifikované v Technických pravidlách FIM pre cestné preteky.

Všetky časti motocykla musia pozostávať z produkcie roku, v ktorom bol motocykel homologovaný.

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

Triedy nad 80cc do 125cc max. 1 cylinder a max. 6 rýchlostí (v prípade CAGIVA MITO 7 rýchlostí podľa roku výroby).

1.2 – Hmotnosť

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

1.3 – Farby číselných tabuliek

Farby pre motocykle 125cc SP sú čierne pozadie s bielymi číslami, s hodnotami farebnej stupnice RAL začínajúcimi 9005 pre čiernu a 9010 pre bielu.

1.4 – Palivo

Všetky motocykle musia jazdiť na bezolovnatý benzín s maximálnym obsahom olova 0.005g/l a maximálny MON 90. (taktiež viď článok 2.10 Technických pravidiel FIM)

1.5 – Špecifikácie motocykla

Všetky položky, ktoré nie sú uvedené v nasledovných článkoch musia zostať, tak ako pôvodne vyrobené výrobcom pre homologované motocykle.

1.5.1 – Konštrukcia a zadná pod konštrukcia

Konštrukcia musí zostať tak ako pôvodne vyrobená výrobcom pre homologované motocykle. Bočné strany konštrukcie musia byť kryté chrániacou časťou z umelohmotného alebo kombinovaného materiálu. Tieto chrániče musia pasovať tvaru konštrukcie. Nič nemôže byť pridané privarením alebo strojovo odstránené z konštrukcie. Všetky motocykle musia mať na konštrukcii uvedené výrobné identifikačné číslo vozidla. Úchytky motora musia zostať tak ako pôvodne vyrobené výrobcom pre homologované motocykle. Zadná pod konštrukcia musí zostať tak ako pôvodne vyrobená výrobcom pre homologované motocykle. Vyčnievajúce, nedôrazné úchytky môžu byť odstránené iba na požiadanie hlavného technického komisára, ak on predpokladá, že môžu byť nebezpečné. Dodatočné sedadlové úchytky môžu byť pridané, ale žiadne nesmú byť odstránené. Priskrutkované príslušenstvo na zadnej pod konštrukcii môže byť odstránené. Farebná schéma nie je obmedzená, ale leštenie konštrukcie alebo pod konštrukcie nie je dovolené.

1.5.2 – Predná vidlica

Konstruktúra vidlice (os, podpery, spojky, atď.) musí zostať tak ako pôvodne vyrobená výrobcom pre homologované motocykle. Štandardné pôvodné interné časti vidlice môžu byť upravené. Neoriginálne tlmiče alebo ventily môžu byť nainštalované ale vonkajší vzhľad vidlice musí zostať tak, ako je homologované. Kapotáž vidlice môže byť upravovaná alebo zmenená pridávaním nastavovačov pruženia. Akákoľvek kvalita a akékoľvek množstvo oleja môže byť použité v predných vidliciach. Výška a poloha prednej vidlice vo vzťahu k hlave vidlice je voľná. Vyššie a nižšie vidlicové držiaky musia zostať tak ako pôvodne vyrobené výrobcom pre homologované motocykle. Tlmič riadenia môže byť pridaný alebo vymenený za neoriginálny tlmič. Tlmič riadenia nemôže byť použitý ako zámok obmedzujúci riadenie.

1.5.3 – Zadná vidlica (výkyvné rameno – swing arm)

Každá časť zadnej vidlice musí zostať tak ako pôvodne vyrobená výrobcom pre homologované motocykle (vrátane čapu výkyvnej vidlice a nastavovania zadnej osky). Výkyvné rameno môže byť upravené, aby mohol byť dočasne zaistený kaliber zadnej brzdy na pre lepšie zváranie vŕtanie alebo použitie „Helicoil“. Podporné úchytky stojana zadného kolesa môžu byť pridané na zadnú vidlicu privarením alebo priskrutkovaním. Úchytky musia mať zaoblené okraje (s veľkým rádiusom) viditeľné zo všetkých strán. Upevňujúce skrutky musia byť skryté. Z bezpečnostných dôvodov je povinné použiť chránič reťaze z plastového pevného materiálu upevneného takým spôsobom, aby sa zabránilo zachycovaniu medzi spodnej časti obehú reťaze a posledným ozubeným reťazovým kolesom na zadnom kolese.

1.5.4 – Systém zadného perovania - zavesenie

Zadný perovací celok (tlmič nárazov a jeho pružiny) môže byť upravený alebo vymenený, ale pôvodné príslušenstvo rámu a zadnej vidlice musí byť použité a spoj zadného perovania musí zostať tak, ako pôvodne vyrobený výrobcom pre homologované motocykle.

1.5.5 – Kolesá

Kolesá musia zostať tak, ako pôvodne vyprodukované výrobcom v čase predaja do distribučnej siete pre homologované motocykle. Merač rýchlosti môže byť odstránený a nahradený rozpierkou. Žiadne úpravy na prednej alebo zadnej osi kolesa ani žiadneho upevnenia alebo uloženia montovaného hrotu predného alebo zadného strmeňa nie sú dovolené. Podložky môžu byť upravené. Úpravy kolies na udržanie podložiek na mieste sú dovolené. Ak pôvodný dizajn zahŕňa tlmič záberu na zadnom kolese, musí zostať tak, ako bol pôvodne vyrobený pre homologované motocykle. Priemer kolesa a šírka ráfikov musí zostať tak, ako bolo pôvodne homologované.

1.5.6 – Brzdy

Brzdové disky musia zostať tak ako pôvodne vyrobené výrobcom pre homologované motocykle. Predné brzdové disky môžu byť upravené na plávajúce za podmienky, že sú použité originálne disky a upevňovacie body. Predné a zadné brzdové strmene (podložka, nosník, záves), musia zostať tak ako pôvodne vyrobené výrobcom pre homologované motocykle. Zadný brzdový strmeň môže byť „napevno“ namontovaný na zadnej výkyvnej vidlici ale musia byť použité rovnaké upevňovacie body, ako na homologovaných motocykloch. Úprava týchto častí je dovolená. Zadná výkyvná vidlica môže byť upravená pre upevnenie brzdového strmeňa zváraním, vŕtaním alebo šraubovým spojením. Hlavný brzdový valec prednej a zadnej brzdy, musí zostať tak, ako bol pôvodne vyrobený výrobcom pre homologované motocykle. Predná a zadná nádrž brzdnej kvapaliny môže byť vymenená za výrobok z produkcie príslušenstva. Predné a zadné hydraulické brzdové potrubia a hadičky môžu byť vymenené. Rozdvojenie predných brzdových trubiek (hadičiek) pre oba predné brzdové strmene, musí byť urobené nad dolným mostíkom vidlice (trojitá svorka). „Rýchle“ (alebo „suchá - brzda“) konektory na brzdových hadičkách sú povolené. Predné a zadné brzdové podložky môžu byť vymenené. Čapy doštičiek brzdových podložiek môžu byť upravené pre ich rýchlu výmenu. Dodatočná montáž chladenia brzd nie je povolená.

1.5.7 – Pneumatiky

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

1.5.8 – Stúpačky/nohami ovládané časti

Stúpačky môžu byť premiestnené, ale úchytky musia byť pripevnené na konštrukciu na pôvodných upevňovacích bodoch. Spojenie nohami ovládaných častí môže byť upravené. Pôvodné upevňovacie body musia zostať. Ich dva pôvodné body upevnenia (na nohami ovládaných častiach a na páke riadenia) musia zostať pôvodné. Zariadenia na podporu odľahčenia stúpačiek sú povolené. Stúpačky môžu byť upevnené na pevno alebo môžu byť sklápacie, ktoré musia mať zariadenie na ich vracanie do normálnej polohy. Koniec stúpačky musí mať aspoň 8 mm pevný sférický rádius. Nesklápacie stúpačky musia mať koniec (upchávky), ktorý je stále pripevnený, vyrobený z umelej hmoty, teflónu alebo ekvivalentného typu materiálu (minimálny rádius 8mm). Povrch upchávky musí byť navrhnutý tak, aby dosahoval širšiu možnú plochu. Hlavný technický komisár má právo zamietnuť akúkoľvek upchávku nevyhovujúcu bezpečnostným zámerom.

1.5.9 – Riadidlá a ručne ovládané časti

Riadidlá môžu byť vymenené (nezahrňa to hlavný brzdný cylinder). Riadidlá a ručne ovládané časti môžu byť premiestnené. Rukoväť plynu môže byť upravená alebo zamenená. Spojková a brzdová páčka môže byť vymenená za neoriginálnu. Vypínače môžu byť zmenené ale hlavný spínač zapalovania musí byť umiestnený na riadidlách.

1.5.10 – Kapotáž/blatníky

- a) Kapotáž, predné blatníky a karoséria môžu byť vymenené za presné kópie pôvodných častí, ale musia vyzeráť tak ako pôvodné vyrobené výrobcom pre homologované motocykle, s nepatrnými rozdielmi. Materiál môže byť zmenený. Použitie uhlíkového vlákna, Kevlaru alebo materiálov z uhlíkovej zmesi nie je dovolené.
- b) Celková veľkosť a rozmery musia byť rovnaké ako pôvodné časti.
- c) Čelný štít môže byť vymenený za presnú kópiu a musí byť vyrobený z priehľadného materiálu. Výšková tolerancia horného okraju: + 40mm merané vertikálnou vzdialenosťou od horného mostíka prednej vidlice.
- d) Motocykle, ktoré neboli pôvodne vybavené so kapotážou, nemajú dovolené pridávať kapotáž v akejkoľvek forme, s výnimkou predpísaného dolného prúdnicového krytu tak, ako opísané v bode. Toto zariadenie nemôže presahovať nad čiaru nakreslenú horizontálne od nápravy po nápravu.
- e) Pôvodné prichytenie prístrojov ku kapotáži môže byť nahradené iným. Ostatné upevnenia kapotáže môžu byť nahradené inými alebo zmenené.
- f) Pôvodné vzduchové potrubie medzi kapotážou a puzdrom čističa vzduchu musí byť zachované tak, ako homologované, ako predné sieťky. Uhlíkové vlákna a iné exotické materiály sú zakázané. Mriežky a sieťky, kryjúce vstup do tohto potrubia na prednej kapotáži môžu byť odstránené.
- g) Spodná časť kapotáže musí byť skonštruovaná tak, aby pri úniku oleja alebo iných prevádzkových kvapalín, bola schopná zachytiť najmenej polovicu obsahu náplní motocykla (minimálne 2 litre).
- h) Spodná časť kapotáže (vaňa), musí byť v spodnej časti vybavená výpustným otvorom o priemere 25mm. Tento otvor musí byť pri suchom preteku riadne uzavretý a otvorený môže byť iba na príkaz riaditeľa preteku ak je signalizovaný mokrý pretek.
- i) Predný blatník môže byť nahradený presným duplikátom pôvodného blatníku. Predný blatník môže byť umiestnený vyššie na dosiahnutie väčšej vôle medzi kolesom a blatníkom.
- j) Ak je súčasťou zadného krytu blatníku kryt reťaze, môžu byť jeho rozmery zmenené tak, aby bola možná montáž väčšieho reťazového kolesa.
- k) Všetky vonkajšie, exponované hrany musia byť zaoblené.

1.5.11 – Palivová nádrž

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

1.5.12 – Sedadlo

Sedlo môže byť vymenené, je však zakázané používanie materiálov, ktoré obsahujú karbón ak Kevlar, pokiaľ už nie sú súčasťou v homologizovanom motocykli. Je možné robiť úpravu dvojsedla na sólo a s ním spojenej zadnej časti kapotáže. Vzhľad spredu, zozadu a z obidvoch strán musí zodpovedať akýmkoľvek homologovaným tvarom. Zadná časť kapotáže sedla sa musí upraviť tak, aby bol zabezpečený dostatok miesta pre predpísané umiestnenie štartovacieho čísla.

1.5.13 – Káblový zväzok

Originálne káble (drôty) môžu byť modifikované nasledovne: nepoužité káble slúžiace na navigáciu, trúbenie, zapaľovanie, uzamykanie, atď., môžu byť odpojené a/alebo odstránené (strihanie nie je dovolené, ale odpojenie áno).

1.5.14 – Elektrická inštalácia

Rozmiestnenie rôznych častí môže byť zmenené. Elektrické ovládače na riadidlách môžu byť odstránené. Vypínač zapaľovania musí byť na riadidlách pevne fixovaný. **Môžete použiť akúkoľvek Riadiacu jednotku motora (ECU – Electronic Control Unit).** Mechanizmus, ktorý by umožňoval zásahy do pôvodnej homologovanej „palivovej mapy“ alebo do časovania zapaľovania počas preteku, nie je povolený. Je prísne zakázané meniť časovanie zapaľovania prepichnutím (zväčšením) upevňovacích otvorov snímača alebo redukováním diametra upevňovacích skrutiek.

Napájací okruh batérie môže byť počas preteku rozpojený. Odmontovanie štartovacej skrinky je dovolené. V elektrickom zariadení je povolené odstrániť pomocné elektrické káble spolu so všetkými časťami, ktoré umožňujú fungovanie a aktiváciu, vrátane kotúčovej prevodovky (flywheel gear). Motocykel by mal byť vybavený – okrem vypínača - odpojovacieho tlačítka – „trhacím“ odpojovačom spojeným s jazdcom, ktorý - v prípade pádu – rozpojí hlavný elektrický okruh, pokiaľ je na motore upevnené elektrické čerpadlo pre dodávku paliva do karburátoru alebo vstrekovača.

1.5.15 – Vzduchový filter

Vložka vzduchového filtra môže byť odstránená. Box vzduchovej schránky môže byť odstránený alebo použitý pri úplnom alebo čiastočnom zachovaní upevňovacích prvkov. Je povolené pridať do boxu filtra prípadné spojenia, ktoré spoja vetracie otvory, karburátor a palivovú nádrž. Je povolené zmeniť časti pôvodného boxu filtra tak, že bude môcť slúžiť ako vzduchový transportér.

1.5.16 – Karburátor

Aj na starších modeloch motocyklov je povolené použiť karburátor, ktorý bolo homologizovaný na novších modeloch motocyklov tej istej značky. Maximálny priemer musí byť 28mm. Trysky, pružiny a ihly môžu byť menené. Dávkovacie otvory nesmú byť menené. Elektronické alebo mechanické zariadenia pre studený štart (sytič a pod.), môžu byť vyradené z funkcie ale musia zostať namontované. Hrdlo (trubica) karburátora môže byť upravená, odstránená alebo nahradená. Počet a hrúbka misky pružiny ventilu je ľubovoľná. Zátky môžu byť upravené, odstránené alebo nahradené.

1.5.17 – Systém mazania a chladiaci systém

Systém mazania je ľubovoľný. Je povolené odstrániť olej – benzínový miešač (mixer) a všetky jeho časti. Uzáver chladiča je ľubovoľný, môžete odstrániť expanznú nádobu s hadicou. Môže byť nainštalované ochranné pletivo a vzduchový transportér, ktoré budú pripojené ku chladiču, za účelom lepšieho chladenia. Súprava vzduchového transportéra pod spodným plechom vidlice môže byť upravená alebo nahradená. Odstránenie termostatického ventilu je povolené. Inštalácia teplomera na meranie teploty vody je taktiež povolená.

1.5.18 – Valce, hlava valcov, piest

Žiadne úpravy okrem dole popísaných nie sú dovolené. Valce nesmú byť nahrádzané a musia zostať originály. Valec môže byť opracovaný iba v rámci konštruktérskych limitov. Počet a veľkosť kanálov vo valci musí zostať ako bolo u originálu. Veľkosť, tvar výfukového kanálu, odsávania a vstupných kanálikov je ľubovoľný. Leštenie výfukového kanálu je povolené v záujme zníženia usádzania zvyškov spaľovania. Vyrovnávanie valcov je zakázané za predpokladu, že stupeň stlačenia – kompresný pomer ostane nezmenený. Je povolené inštalovať antidekonačný krúžok akéhokoľvek materiálu na tom istom valci. Styčné plochy valca a kľukovej skrine, môžu byť opracované tak, aby spojenie skrine s valcom plynulé, ale skriňa musí zostať v originálnej verzii bez žiadnej úpravy.

Hlava valca : kompresný pomer nesmie presiahnuť hodnotu 13, 5:1. Meranie objemu spaľovacieho priestoru bude uskutočňované s valcom v zvislej polohe (bez zapaľovacej sviečky), s piestom na hornej úvratí. Otvorom pre sviečku bude nalievajú do spaľovacieho priestoru olej, pokiaľ nedosiahne po posledný závit. Následne bude olej odsatý, aby sa zistil jeho objem.

Pre kompresný pomer platí $R = (V_c + C) : V_c$, kde V_c je objem spaľovacieho priestoru a C zdvihový objem. Je možné použiť kalibrovacie zariadenie, umiestnené miesto sviečky, na presnejšie určenie objemu kvapaliny v spaľovacom priestore. Hĺbka otvoru pre sviečku bude považovaná za rovnakú ako je pri homologovanej hlave valca. (Objem vlákna – 2.3-2.4cc.). Na hornú plochu valca je možné použiť tesniaci krúžok z ľubovoľného materiálu. Hlavu valca je možné opracovať kvôli zmene kompresie. Spaľovací priestor môže byť leštený, ale jeho tvar musí zostať rovnaký, tak ako je homologovaný. Na hlave a na skrutkách valca musia byť spravené diery pre prípadné inštalácie. Piest môže byť pôvodný alebo jeden zo súpravy, oba musia byť jasne indikované v homologizovanom liste.

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

Nie sú povolené žiadne zmeny (vrátane lakovania, leštenia a odľahčovania). Montáž hliníkových alebo bronzových puzdier pre renováciu miest ložísk hriadeľov je povolené. Tieto puzdrá musia byť valcovitého tvaru a maximálneho priemeru 70 mm. Veľkosť ložísk musí ostať pôvodná.

1.5.20 – Spojka

Nie sú povolené žiadne úpravy. Povolená je výmena trecej a unášacej lamely, ale ich počet musí zostať zachovaný. Povolená je výmena pružiny za inú. Nie je povolená výmena systému spojky. Tretia spojka s tlmičom spätného rázu môže byť použitá len v prípade, že sa jedná o štandardnú výbavu homologovaného modelu. Finálny náhon (náhon, reťazové koleso náhonu, reťaz) je ľubovoľný.

1.5.21 – Generátor

Nie sú povolené žiadne úpravy.

1.5.22 – Výfukový systém

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

1.5.23 – Upevňovacie prvky

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

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

- o Použité môžu byť ľubovoľné mazadlá a brzdové kvapaliny
- o Zapaľovacie sviečky všetkých typov
- o Ľubovoľné duše (ak sú použité) a ventily pre pneumatiky
- o Vyvažovacie závažia kolies môže byť odstránené, zmenené alebo pridané
- o Tesnenia a tesniace materiály (s výnimkou tesnenia hlavy valca)
- o Ľubovoľné farebné riešenie a polepy vonkajšej plochy

1.5.25 – ODSTRÁNENÉ MÔŽU BYŤ nasledovné položky :

- o Prístroje, ich držiaky a im príslušné vodiče
- o Zvuková signalizácia – húkačka
- o Schránka na náradie
- o Tachometer
- o Rýchlomer
- o Spínač svetiel
- o Spínač zvukovej signalizácie – húkačky
- o Spínač smerových ukazovateľov
- o Ventilátor chladiča a jeho káble
- o Kryt reťaze (ak nie je súčasťou zadného blatníku)
- o Príslušenstvo upevnené šraubovými spojmi na zadnom pomocnom ráme

1.5.26 – ODSTRÁNENÉ MUSIA BYŤ nasledovné diely :

- o Hlavný svetlomet, zadný svetlomet, smerovky (ak nie sú zakomponované do kapotáže). Vzniknuté otvory musia byť zakryté vhodným materiálom
- o Spätné zrkadlá
- o Držiak registračnej značky
- o Držiak ochrannej prilby a úchytky pre pripevnenie batožiny
- o Stúpačky spolujazdca
- o Držiaky (madlá) pre spolujazdca
- o Ochranné rámy, centrálny a bočný stojan, (ich pevné úchyty musia zostať zachované)

1.5.27 – Nasledujúce prvky MUSIA BYŤ UPRAVENÉ :

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

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

AARR 1 TRIEDA 125 CC GRAND PRIX

2.1 - Špecifikácia triedy 125 GP

125 nad 80cc do 125cc – max. 1 valec

2.2 - Motor

Motor môže byť len dvojtaktný. Motor musia mať klasické nasávanie. Kubíkový objem motora bude určený zdvihovým objemom valca, t.j. plocha otvoru valca vynásobená zdvihom valca.

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

D=diameter

S=Stroke

Tolerancia pri meraní objemu nie je prístupná!

Objem motora sa musí merať pri vonkajšej teplote.

2.3 - Riadiace rýchlosti

Maximálny počet riadiacich rýchlostí je 6.

2.4 - Váha

Minimálna váha pre triedu 125GP je: 136 kg. Toto je pre motocykel a jazdca v plnom jazdeckom odeve s prilbou. Záťaž môže byť pridaná pre dosiahnutie minimálnej váhy. Následne bude váha motocykla + jazdec meraná spôsobom: motocykel + jazdec, s pripevnenou nádržou na palivo vrátane normálnej úrovne oleja a vody a všetkých prídavných zariadení pripevnených na motocykli, napr. zariadenia časomieri, kamera, elektronické meranie na diaľku, atď. Počas tréningov a na konci jazdy môžu byť vykonané náhodné kontroly váhy v priestore určenom na váženie motocyklov.

2.5 - Palivová nádrž

Palivové uzávery musia byť nepriepustné a mať pevné uzatváracie zariadenie. Odvzdušňovacie potrubia palivovej nádrže musia mať spätný ventil. Odvzdušňovacie potrubia palivovej nádrže viesť do vhodnej nádrže minimálneho objemu 200cc a maximálneho objemu 250cc. Palivová nádrž akéhokoľvek konštrukčného typu musí byť vyplnená materiálom spomaľujúcim horenie. Okrem prípadu, že je palivová nádrž pripevnená na ráme pomocou skrutiek, všetky vedenia paliva do motora/systému karburátora by mali mať samostatné odtrhnutie tesnenia ventilu. Tento ventil musí byť oddeliteľný pri menej ako 50% zatiahnutí potrebných k prerušeniu akejkoľvek časti palivového vedenia alebo zariadenia alebo na vytiahnutie z palivovej nádrže.

2.6 - Bezpečnostné a konštrukčné kritéria

2.6.1 - Otočné regulátory plynu

Otočné regulátory plynu musia byť po uvoľnení samouzatváracie.

2.6.2 - Riadenie

Riadidlá musia mať minimálnu šírku 450mm a ukončenia musia byť pokryté gumou alebo jednoliatie. Šírka riadidiel je definovaná ako šírka meraná medzi vonkajšou stranou rukoväte alebo otočného regulátora plynu. Riadenie musí mať minimálne 15 pohybových stupňov riadenia po oboch stranách stredovej čiary. Musia byť zabezpečené prekážky riadenia vo vzdialenosti najmenej 30 mm medzi riadidlami a rámu palivovej nádrže a/alebo karosérie v prípade uzamknutia riadenia. Motocykle musia mať funkčné tlačidlo pre vypnutie motora, ktoré musí byť ľahko dosiahnuteľné a kontrolovateľné.

2.6.3 - Brzdy

Motocykle musia mať minimálne jednu brzdu na každom kolese, ktorá je nezávisle ovládaná. Sú povolené len brzdne disky zo železného materiálu.

2.6.4 - Výfuk

Výstup z výfuku nesmie presahovať vertikálnu čiaru okraja zadnej pneumatiky. Z bezpečnostných dôvodov musia byť odkryté hrany výfuku zaoblené, aby sa vyhlo akýmkoľvek ostrým hranám.

2.6.4.1 - Úroveň hluku

Maximálna povolená úroveň hluku je vždy 105dB/A. Vzhľadom na podobnosť zdvihu piestu v rôznych konfiguráciach motora v objemových triedach, bude meranie hluku vykonané pevnou RPM, 7000 RPM.

2.6.5 - Stupačky

Stupačky musia mať okrúhle zakončenia s minimálnym pevným guľovým polomerom 8 mm.

2.6.6 - Riadidlá – rukoväť

Riadidlá nesmú merať viac ako 200 mm – merané od otočného bodu.

2.6.7 - Karoséria

Čelné hrany a hrany všetkých ostatných odhalených častí musia byť zaoblené. Maximálna šírka karosérie nesmie presiahnuť 600 mm. Šírka sedadla alebo akejkoľvek časti ku koncu karosérie nesmie presiahnuť 450 mm (okrem výfuku). Karoséria nesmie presiahnuť zvislú čiaru predného okraja prednej pneumatiky a vertikálnu líniu zadného okraja zadnej pneumatiky. Pri pohľade z boku musí byť viditeľné:

- A) Minimálne 180 stupňov zadného kolesa.
- B) Celé predné koleso, okrem častí zakrytých blatníkom, vidlicu alebo odnímateľných častí pre privod vzduchu.
- C) Jazdca, sediaceho v normálnej pozícii okrem predlaktia.

Poznámka: Pre vyhnutie sa hore uvedených pravidiel nie je možné použiť priehľadný materiál. Žiadna časť motocykla nemôže presiahnuť vertikálnu líniu zadnej pneumatiky. Sedačka musí mať v mieste sedenia jazdca maximálnu zvislú výšku (približne) 150 mm. Meranie sa vykoná v mieste sedenia jazdca pod uhlom 90° (okrem čalúnenia a obalu). Toto meranie nezahŕňa kamery pripevnené k sedadlu.

Blatníky nie sú povinné, ak sú pripevnené, nemôžu presiahnuť nasledovné:

- A) Čiaru smerom nahor a vpred pod 45° uhlom od vodorovnej čiaru cez os kolies.
- B) Pod horizontálnu čiaru a do zadnej časti prednej osi kolies.

Za blatník sa nepovažuje: držiak blatníka, kryt, os kolesa, kryt brzdového kotúča. „Wings“ môžu byť pripevnené ak bude dokázané, že sú neoddeliteľnou súčasťou krytu alebo sedadla a nepresahujú šírku krytu alebo sedadla alebo výšku riadidiel. Akékoľvek ostré rohy musia byť zaoblené. Pohybové aerodynamické zariadenia sú zakázané.

2.6.8 - Odklon

Nezaťažený motocykel musí byť možné nakloniť pod uhlom 50° vertikálne bez dotyku zeme (okrem pneumatiky). Musí byť možné nastavenie 15mm okolo obvodu pneumatiky pri všetkých polohách nastavenia motocykla a zadného kolesa.

2.6.9 - Odvetrávanie

Akékoľvek odvetrávanie motora alebo prevodovky musí byť ukončené do vhodnej nádoby s minimálnou kapacitou 250 ccm. Pre každé odvetrávanie musí byť samostatná nádoba.

2.6.10 - Materiály

Použitie titánu v konštrukcii rámu, na prednej vidlici, riadidlách a osi je zakázané. Pri osi kolies je zakázané i použitie ľahkej zliatiny.

2.6.11 - Kryt reťaze

Kryt musí byť namontovaný tak, aby zabránil zachyteniu medzi dolným behom reťaze a posledným diskom zadného kolesa.

2.6.12 - Perovanie a tlmiče

Elektronicky riadené odpruženie, svetlá výška podvozku motocykla a systémový tlmič riadenia nie sú povolené. Úprava odpruženia a systémového tlmiča riadenia len využitím ľudskej sily a mechanických/hydraulických nastavovačov.

2.7 - Ráfiky

Maximálna šírka ráfiku je nasledovná:

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

2.8 - Čísla a podklady pre čísla

Farby pre motocykle 125cc SP sú čierne pozadie s bielymi číslami, s hodnotami farebnej stupnice RAL začínajúcimi 9005 pre čiernu a 9010 pre bielu.

2.9 - Palivo, olej, chladiace zmesi

Všetky motocykle musia byť plnené bezolovnatým benzínom a musia spĺňať podmienky FIM GP pravidiel (FIM čl. 01.63).

3.1 - Motor/špecifikácia motora

Len 4-taktné motory s vratnými piestami. Objem motora: maximálne 250cc. Len jeden valec. Maximálna veľkosť vrtu: 81 mm, oválne piesty nie sú povolené (pozri č. 2.3.1 FIM GP pravidiel). Motory musia byť normálne aspirované, bez super alebo turbo-napíňania (super/turbo charging). Maximálne jeden zapaľovač. Pneumatické a/alebo hydraulické systémy ventilov nie sú povolené. Časovanie ventilov sa musí riadiť jedným reťazcom. Okamžitý stredný pohon, ktorý sa točí len na jednu nápravu je povolený. Variabilné časovanie ventilov a/alebo variabilný systém zdvihu ventilov nie je povolený.

3.2 - Prívod a palivový systém

Systém traktu priemernej dĺžky sania nie je povolený. Je povolený len jeden ventil na kontrolu požadovanej sily jazdca, ktorý môže byť kontrolovaný len mechanicky, teda jazdcom. Žiadne iné zariadenia nie sú v sacom trakte pred ventilom sania motora povolené (okrem vstrekovačov a nečinného kontrolného obtoku vzduchu). Žiadne prerušenia mechanického spojenia medzi požiadavkou jazdca a riadidlami na plyn nie sú povolené. Nastavenie otáčok voľnobehu (vrátane brzdenia motora) použitím systému bypass vzduchu a kontrolované Riadiacou jednotkou motora ECU je povolené (viď taktiež bod 5.4)* Maximálna veľkosť takéhoto systému je 12mm ekvivalentného priemeru, kontrolné systémy môžu zahŕňať motýľový typ (butterfly-type) kontrolného ventilu. Vstrekovače paliva musia byť umiestnené pred vstupom ventilov do nasávania motora. Je povolený maximálny počet 2 vstrekovačov paliva a 2 vodičov vstrekovačov paliva. Relatívny tlak paliva nesmie prekročiť 5,0 bar. Okrem plynov odvzdušňovača olejovej vane motora sú len vzdušné alebo olejovo vzdušné zmesi povolené v trakte sania a spaľovacej komore. Môže byť použitý len normálny bezolovnatý benzín od oficiálneho dodávateľa s maximálnym obsahom olova 0,005g/l a maximálnej MON 90 (viď FIM 2.10.1). Môže byť použité palivo akejkolvek kvality.

3.3 - Odsávací systém

Odsávacie systémy variabilnej dĺžky nie sú povolené. V odsávacom systéme nie sú povolené pohyblivé časti (ako ventily a priečky). Kontrola hluku bude vykonaná podľa čl. 2.14 pravidiel FIM GP. Test rpm: 5,000. Maximálna povolená hladina hluku: 105 dB/A.

3.4 - Transmisia

Povolených je max. 6 rýchlostí prevodovky. Elektromechanické alebo elektrohydraulické ovládanie spojky nie je povolené.

3.5 - Zapaľovanie, elektronika a záznam dát

Použitie ECU je ľubovoľné. Systém riadenia trakcie nie je povolený. Použitie systému na zaznamenávanie dát je ľubovoľný.

3.6 - Váha

Minimálna váha v triede Moto3 je 148 kg – pre motocykel a jazdca v plnom jazdeckom oblečení a prilbe.

3.6 - Podvozok

Podvozok musí mať dizajn a konštrukciu, ktorú povoľujú technické pravidlá FIM GP. Brzdové kotúče musia byť vyrobené z železných materiálov, železných zliatin. Závesné systémy musia byť tradičného pasívneho, mechanického typu. Aktívne alebo poloaktívne systémy a/alebo elektronická kontrola týchto systémov a výšky jazdy nie je povolená. Pruženie musí byť zabezpečené cievkami zo železných materiálov (železných zliatin). S odkazom na článok 2.7.7.9 pravidiel FIM GP minimálna schopnosť spodnej kapotáže zachytiť rozliate tekutiny motora je 2,5 litra pre triedu Moto3.

3.7 - Kolesá a pneumatiky

Povolené materiály pre konštrukciu kolies sú magnéziové a hliníkové zliatiny. Povolené rozmery ráfika kola sú len:

Predný 2,50" x 17"	Zadný 3.50" x 17"
--------------------	-------------------

3.8 - Materiály a konštrukcia

Materiály konštrukcie musia spĺňať pravidlá čl. 2.7.10 FIM GP. Vačkové hriadele, kľukové hriadele a piestne čapy musia byť vyrobené zo železných zliatín. Pridanie iného materiálu je povolené v kľukovom hriadeli za účelom vyrovnania. Úchytky motora, bloky valcov a hlavičky valcov musia byť vyrobené z hliníkovej zliatiny. Piesty musia byť vyrobené z hliníkovej zliatiny. Ojnice, ventily a ventilové pružiny musia byť vyrobené buď zo zliatiny železa alebo zliatín na báze titánu.

Definície:

„X zliatiny“ a „X materiály“ obsahujú prvok X (t.j. Fe – železo, alebo zliatiny na báze železa alebo ocele) musia byť najtvrdšie prvky v zliatine, na báze % w/w.

3.9 - Všeobecné pravidlá

Počet motocyklov: Tím môže predviesť jeden motocykel na každého jazdca ku technickej prebierke. Nahradenie/výmena motocykla môže byť realizovaná len splnením pravidiel v čl. 1.15.3 FIM GP pravidiel.

3.10 - Čísla a podklady pre čísla

Farby pre motocykle 125cc SP sú čierne pozadie s bielymi číslami, s hodnotami farebnej stupnice RAL začínajúcimi 9005 pre čiernu a 9010 pre bielu.

AARR 4 TRIEDA SUPERSPORT (SSP)

Pozri FIM MS CPM pravidlá pre Superbike a Supersport a jeho prílohy.

FIM 2.5.7 - Pneumatiky

Vid' článok AARR 0.3

FIM 2.5.7 - Motory

Celkový počet motorov, ktoré môže použiť jazdec je neobmedzené.

FIM 2.5.10 - Hlavný rám a pred zostavený náhradný rám

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

AARR 5 TRIEDA MOTO2

Návrhy technických pravidiel musia byť predložené komisii AA RR do 30.04.2013.

AARR 6 TRIEDA SUPERSTOCK 600/1000

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

ČOKOL'VEK, ČO NIE JE DOVOLENÉ A PREDPÍSANÉ V TOMTO PORIADKU, JE PRÍSNE ZAKÁZANÉ

Motocykle smú byť homologované iba pôvodným výrobcom. Motocykel môže byť spôsobilý na pretekanie v triede STOCKSPORT na dobu maximálne 5 rokov. Ako už sám názov STOCKSPORT naznačuje, sú pri používaných motocykloch povolené iba obmedzené úpravy. Väčšina povolených úprav je dovolená z bezpečnostných dôvodov. Motocykle STOCKSPORT musia byť homologované FIM (čl. FIM 2.9.) a musia spĺňať v každom ohľade všetky požiadavky kladené na cestné preteky motocyklov tak, ako je uvedené v Technických predpisoch pre Medzinárodné preteky cestných motocyklov FIM s výnimkou prípadov, kedy je odchýlka uvedená v homologizácii motocykla. Vzhľad motocyklov SUPERSTOCK 600/1000 spredu, zozadu a po bokoch (ako bol pôvodne vyrobený výrobcom). Zhodnosť vzhľadu výfukovej sústavy je z tejto povinnosti vyňatá.

6.1 – Špecifikácie triedy STOCKSPORT 600/1000

SUPERSTOCK 600

4 valce	od 400 do 600ccm	štvortaktné
3 valce	od 400 do 675ccm	štvortaktné
2 valce	od 400 do 750ccm	štvortaktné

SUPERSTOCK 1000

3 a 4 valce	od 750 do 1000ccm	štvortaktné
2 valce	od 850 do 1200ccm	štvortaktné

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

6.2 – Minimálna hmotnosť

Suchá hmotnosť homologovaného motocykla je definovaná ako celková hmotnosť prázdneho motocykla tak, ako je vyrobený výrobcom (po odstránení paliva, tabuľky ŠPZ, náradia a hlavného stojanu – ak je montovaný). Na potvrdenie suchej hmotnosti je nutné zvážiť a porovnať najmenej tri (3) motocykle. Výsledok je zaokrúhlený na najbližšie celé číslo. Motocykel Superstock 600: minimálna hmotnosť = suchá hmotnosť mínus 12 kg.

Motocykel Superstock 1000: minimálna hmotnosť = suchá hmotnosť mínus 12 kg. **V žiadanom prípade nemôže byť minimálna hmotnosť motocykla SStk 1000 menej ako 165 kg.** Pri záverečnej kontrole po preteku musí byť kontrolovaný motocykel zvážení v stave, v akom dokončil preteky. Kedykoľvek počas preteku nesmie byť hmotnosť celého motocykla (vrátane palivovej nádrže) menej ako minimálna hmotnosť. **Nie je žiadna tolerancia minimálnej hmotnosti.** Pre motocykle 1200 cm³ 2-valec, homologované po 1. Januári 2008, platí pravidlo o handikepe podľa FIM 2.4.2.

6.3 – Štartovné číslo

SUPERSTOCK 600: červený podklad so žltými číslicami, použijú sa farby podľa RAL začínajúc 3020 pre červenú a 1003 pre žltú.

SUPERSTOCK 1000: červený podklad s bielymi číslicami, použijú sa farby podľa RAL začínajúc 3020 pre červenú a 9010 pre bielu.

6.4. – Palivo

Všetky motory motocyklov musia používať bežný bezolovnatý benzín s maximálnym obsahom olova 0,005 g/l a max. MON 90 (pozri FIM Technické pravidlá čl. 2.10).

6.5. – Pneumatiky

V zmysle článku FIM 2.7.6.

Rozmer pneumatiky pre SUPERSTOCK 600:

Komisia AA RR sa rozhodla akceptovať maximálny rozmer pneumatiky 190/55/17 na celú sezónu.

Rozmer pneumatiky pre SUPERSTOCK 1000:

Komisia AA RR sa rozhodla akceptovať maximálny rozmer pneumatiky 200/55/17 na celú sezónu.

6.6. – Motor

6.6.1 – Systém vstrekovania paliva

- Systémy vstrekovania paliva pojednávajú o škrtiacich klapkách, vstrekočoch paliva, sacích zariadeniach variabilnej dĺžky, palivovom čerpadle, regulátore tlaku paliva.
- Pôvodný homologovaný systém vstrekovania paliva musí byť použitý bez akýchkoľvek úprav.
- Hrdlo (bell mouth) musí zostať, ako pôvodne vyrobené výrobcom homologovaných motocyklov.
- Vstrekoče paliva musia byť stockové a nezmenené od pôvodnej špecifikácie a výroby.
- Škrtiče (butterflies) nemôžu byť menené alebo modifikované.
- Variabilné sacie zariadenia nemôžu byť pridávané, ak nie sú súčasťou homologovaného motocykla a musia zostať identické a fungovať tým istým spôsobom ako homologovaný systém. Všetky časti variabilného sacieho zariadenia musia zostať presne ako homologované.
- Vzduch a vzduchovo-palivová zmes môže ísť len do spaľovacej komory.
- Elektronicky kontrolovaný ventil, známy pod názvom „ride-by-wire“, môže byť použitý len ak homologovaný model je vybavený tým istým systémom. Software môže byť modifikovaný, ale všetky bezpečnostné systémy a postupy od pôvodného výrobcu musia byť zachované.

6.6.2 – Hlava valcov

- Žiadne modifikácie nie sú povolené.
- Žiaden materiál nesmie byť pridaný alebo odobratý z hlavy valcov.
- Tesnenie hlavy valcov môže byť zmenené.
- Ventily, vedenie ventilov, ventilové sedlá a tanieriky ventilových pružín vrátane pružín a poistiek, zdvihátko, klínky ventilov, vymedzovacie podložky, tesniace krúžky, musia zostať také, aké sú dodávané výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla.

6.6.3 – Vačkový hriadeľ

- Nie sú povolené žiadne úpravy.
- Pri technickej kontrole bude meraný zdvih vačky (priame ovládanie ventilov) alebo zdvih ventilu (nepriame ovládanie ventilov).
- Časovanie vačkového hriadeľa je ľubovoľné, ale nie je povolené žiadne obrábanie hriadeľa a jeho ozubení.

6.6.4 – Rozvodové kolesá vačkového hriadeľa alebo riadiacej páky

Nie sú povolené žiadne rozmerové úpravy.

6.6.5 – Valce

Nie sú povolené žiadne úpravy.

6.6.6 – Piesty

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

6.6.7 – Piestne krúžky

Nie sú povolené žiadne úpravy.

6.6.8 – Piestne čapy a ich zaistenie

Nie sú povolené žiadne úpravy.

6.6.9 – Ojnice

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

6.6.10 – Kľukový hriadeľ

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

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

- Žiadne modifikácie kľukovej skrine nie sú povolené (ani lakovanie, leštenie a odľahčovanie).
- Bočné kryty môžu byť zmenené, upravené alebo nahradené. Ak je kryt zmenený alebo upravený, musí mať prinajmenšom rovnakú odolnosť voči nárazu ako pôvodný kryt. Ak je nahradený, musí mať rovnakú alebo vyššiu váhu a celková váha krytu nemôže byť menšia ako váha pôvodného krytu.
- Všetky bočné kryty motorových skríň, ktoré obsahujú olej a ktoré by pri páde mohli prísť do kontaktu so zemou, musia byť zabezpečené druhým krytom **z kovu, ako hliníková zliatina, nehrdzavejúca oceľ, oceľ alebo titán. Je možné použiť aj hliníkové alebo oceľové platne alebo koše ako dodatok týchto krytov.**
- Všetky tieto prvky musia byť odolné proti náhlemu odretiu a nárazu.
- **Kryty schválené FIM budú povolené bez rozdielu materiálu.**
- **Tieto kryty musia byť riadne a bezpečne upevnené na kľukovú skriňu so skrutkami krytu z pôvodných krytov motorových skríň.**
- **Hlavný technický komisár má právo zakázať akýkoľvek kryt, ak sa ukáže že kryt nie je efektívny.**
- **Nie je povolené pridať pumpu na vytvorenie vákua v kľukovej skrini. Ak je vákuová pumpa nainštalovaná na homologovanom motocykli, potom môže byť použitá tak ako homologovaná.**
- **Nie je povolené spájať kľukovú skriňu s výfukovým systémom na vytvorenie vákua v kľukovej skrini.**

6.6.12 Prevody/prevodovka

- **Žiadne modifikácie nie sú povolené.**
- Je možné pridať vonkajší mechanizmus rýchloradenia (vrátane vodičov a ovládania). Iné úpravy prevodovky alebo radiaceho mechanizmu nie sú povolené.
- Je povolené zmeniť sekundárny prevod; reťazové kolesá a reťaz sú ľubovoľné.
- Kryt reťazového kolesa môže byť upravený alebo odstránený.
- **Kryt reťaze, ak nie je zabudovaný do zadného blatníku, môže byť odstránený.**

6.6.13 – Spojka

Len pre AA: Spojka môže byť vymenená za „anti hopping“ spojkový systém.

Je povolené vymeniť trecie a unášacie lamely, ale ich počet musí zostať zachovaný.

6.6.14 – Olejové čerpadlo a vedenie oleja

Žiadne modifikácie nie sú povolené.

Môže byť zmenené alebo upravené iba olejové potrubie. Olejové potrubie pre vedenie tlakového oleja, pokiaľ je nahradené, musí byť zo špeciálnej tlakovej hadice spevnené kovovým kordom s nalisovanými alebo našraubovanými koncovkami.

6.6.15 – Chladič vody a oleja

- Je možné použitie ochrannej mriežky pred vodným a/alebo olejovým chladičom.
- Je dovoľená zámena trubky spájajúcej chladič s motorom za inú, rovnako bezpečnú, ale systém musí zostať zachovaný, s pôvodnými chladičmi a nádobkami. Ventilátor chladenia a vodiče môžu byť odstránené. Tepelné spínače, senzory teploty a termostat (v rámci chladenia) môžu byť odstránené. Viečko chladiča je ľubovoľné.

Len pre SSt 1000:

Nádobky môžu byť zmenené, ale musia byť upevnené bezpečným spôsobom. Môže byť pridaný ďalší chladič vody, ale nesmie zmeniť zväčšenie motocykla zpredu, zozadu a z profilu. Na upevnenie chladiča môžu byť použité ďalšie upínače.

6.6.16 – Teleso čističa vzduchu (Airbox)

- Teleso čističa vzduchu musí zostať v nezmenenom stave tak, ako ho dodáva výrobca pre daný typ a model homologovaného motocykla. Všetky otvory musia byť utesnené.
- Čistiacu vložku (filter) je možné upraviť alebo nahradiť inou.
- Všetky motocykle musia mať uzatvorený odvodušňovací systém, to znamená, že všetky odvzdušňovacie hadice vedúce z motora a rýchlostnej skrine, musia byť zaistené do telesa čističa vzduchu.
- **Ďalšie tepelno-izolačné materiály na telese čističa vzduchu nie sú povolené.**

6.6.17 – Vedenie paliva

- Rúrky a hadice z palivovej nádrže do rozvodnej rúrky vedúce palivo môžu byť vymenené, ale palivový kohútik pri nádrži musí zostať tak, ako bol pôvodne zhotovený pre homologovaný motocykel.
- Na spojenie hadíc je možné použiť rýchlospojky.
- Hadice pre odvetrávanie nádrže môžu byť zamenené.
- Môžu byť pridané palivové filtre.
- Je možné upraviť alebo zmeniť regulátor tlaku dodávaného paliva.

6.6.18 – Výfukový systém

- Výfukový systém – potrubie, vnútorné diely usmerňujúce plyny a tlmiče výfukov môžu byť zmenené alebo upravené. Katalyzátory môžu byť odstránené.
- Počet koncoviek/tlmičov musí zostať rovnaký ako je na homologovanom motocykli. Tlmiče musia byť na rovnakej strane homologovaného motocykla ako pôvodné.
- Maximálny hlukový limit je 102 dB/A s toleranciou +3 dB/A po preteku.
- Umiestnenie tlmičov výfukov musí byť rovnaké ako pri homologovanom motocykli.
- Bandážovanie alebo obaľovanie výfukového potrubia nie je povolené; obalené môžu byť iba tie miesta, ktoré sú v bezprostrednej blízkosti nôh jazdca alebo kapoty ako ochrana proti teplote. Pre zvýšenie bezpečnosti musia byť otvorené konce výfukov zaoblené.

6.7 – Električka a elektronika

6.7.1 – Zapalovacia a riadiaca jednotka (ECU)

Centrálňa jednotka (ECU) môže byť premiestnená. Riadiaca jednotka ECU musí byť:

- i. pôvodný systém tak ako homologovaný a vnútorný softvér možno zmeniť.
 - ii. možno použiť model ECU (vyrobený a/alebo schválený výrobcom zariadenia **a dostupný na komerčné použitie**). **Na pripojenie ECU a pôvodného drôtu možno použiť špeciálny konektor. Cena celého systému (vrátane softvéru) nemôže byť vyššia ako 1,5 násobok ceny pôvodného systému.**
 - iii. Okrem možností a) a b) uvedených vyššie možno k štandardnej produkcii ECU pridať externé zapalovanie a/alebo vstrekovací modul, ale ich celková predajná cena nemôže byť vyššia ako celé zariadenie ECU.
- Centrálňa jednotka ECU môže byť premiestnená.

Zapalovacie sviečky môžu byť vymenené.

6.7.2 – Generátor, štartér

- Nie sú povolené žiadne úpravy.
- **Nie je povolené prerušiť nabíjací okruh.**
- Štartér musí pracovať obvyklým spôsobom a byť schopný kedykoľvek v priebehu podujatia normálne naštartovať motor.

6.7.3 – Výbava

- Doplnkové vybavenie, ktoré nie je namontované na pôvodnom homologovanom motocykle, nesmie byť dodatočne montované (napr. „zhromažďovanie údajov, počítačová jednotka alebo záznamové zariadenie“).
- Pôvodný rýchlomer a tachometer môže byť upravený alebo vymenený.
- Prídavné zariadenie pracujúce na infračervenom prenose signálu medzi pretekajúcim jazdcom a jeho tímom, slúžiace výhradne k meraniu časov prejazdu kôl, je povolené. Je povolené na tento účel použiť aj jednotku GPS.
- Telemetria nie je dovolená.
- Jediné povolené potenciometre a senzory sú tie, ktoré boli namontované ako originálna výbava na homologovanom motocykli.

6.7.4 – Elektrická inštalácia

- Hlavný káblový zväzok môže byť upravený podľa nasledovných pokynov :
- Káblový zväzok môže byť nahradený „kitovým“ zväzkom, dodávaným pre ECU a vyrobeným alebo schváleným výrobcom motocykla.
- Spínacia skrinka spolu so súvisiacimi vodičmi môže byť premiestnená alebo vymenená.

6.7.5 - Batéria

Batériu možno vymeniť. Pri výmene musí zostať nominálna kapacita rovnaká alebo vyššia ako má homologovaný typ.

6.8 - Konštrukcia rámu a zadný pomocný rám

- Rám musí zostať taký, ako bol vyrobený výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla. Boky rámu môžu byť kryté ochrannými prvkami z karbónu alebo uhlíkových vlákien – tieto prvky však musia byť tvarovo zhodné s tvarom rámu.
- Na rám sa nesmie nič pridávať priváraním alebo opracovávaním odstraňovať.
- Rám musí mať od výrobcu **vyrazené** identifikačné číslo vozidla (VIN) na ráme (číslo rámu), s výnimkou prípadov výmeny rámu za náhradný.

- Všetky upevňovacie prvky motora musia zostať také, ako boli zhotovené výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla.
- Zadný pomocný rám **musí zostať tak ako pôvodne vyrobený výrobcom pre homologované motocykle. Opravy a zváranie sú povolené.** Doplnkové podpery sedla môžu byť pridané, **ale žiadne nesmú byť odstránené.** Nenamáhané vyčnievajúce konzoly zadného pomocného rámu môžu byť odstránené, ak to neovplyvní bezpečnosť konštrukcie. Príslušenstvo pripevnené k zadnému pomocnému rámu môže byť odstránené.
- Vŕtanie otvorov do hlavného a pomocného rámu je možné len pre pripevnenie povolených komponentov (držiačky kapotáže, tlmiče riadenia a pod.)
- Farebné riešenie rámu je ľubovoľné, leštenie hlavného a pomocného rámu však nie je dovolené.
- **SStk 1000: Zadný pomocný rám môže byť zmenený alebo upravený, ale typ materiálu musí zostať taký ako homologovaný alebo vyššej špecifickej váhy. (FIM)**

6.8.1 – Predné vidlice

- Konštrukcia vidlice (vreteno, podpery, mostíky, driel a pod.) musí zostať tak, ako bola pôvodne vyrobená výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla.
- Je povolené zameniť štandardné vnútorné diely vidlice.
- Môžu byť použité ľubovoľné diely tlmičov vidlice, ale vonkajší vzhľad vidlice musí zostať zachovaný rovnaký, ako má homologovaný motocykel.
- Nesmú sa použiť žiadne elektronicky kontrolované závesné diely. Ak sú použité pôvodné elektronické závesné diely, musia byť celé štandardné (všetky mechanické alebo elektronické časti musia zostať ako homologované.) Pôvodný elektronický systém musí správne fungovať v prípade elektrickej/elektronickej chyby. V opačnom prípade nemôže byť homologovaný pre súťaž FIM/UEM AA podujatia.
- Zátky rúriek prednej vidlice môžu byť upravené alebo zmenené pre dodatočnú montáž podložiek zvyšujúcich predpätie pružín.
- Môžu byť upravené, zmenené alebo odstránené tesnenia proti prachu v prípade, že vidlica zostane celkom utesnená.
- Môže byť použité akokoľvek množstvo a kvalita oleja pri predných vidliciach.
- Výška a postavenie prednej vidlice vo vzťahu k vrcholu vidlice sú ľubovoľné.
- Horné a spodné svorky vidlice (trojitá svorka), mostíky a čap vidlice musia zostať také, ako boli zhotovené výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla.
- Je povolená dodatočná montáž tlmiča riadenia predávaného ako náhradný diel.
- Tlmič riadenia nesmie nahrádzať pevné dorazy riadenia.
- **FIM 1000: pôvodná povrchová úprava vidlicových rúriek môže byť zmenená. Dodatočné povrchové úpravy sú povolené.**

6.8.2 – Zadná výkyvná vidlica

- Všetky diely zadnej výkyvnej vidlice musia zostať také, ako boli zhotovené výrobcom (vrátane čapu výkyvnej vidlice a napínačov reťaze) pre daný typ a model homologovaného motocykla.
- Na zadnú časť vidlice sa môžu namontovať privarením alebo prišraubovaním držiaky montážneho stojanu. Konzoly musia mať hrany zaoblené veľkým polomerom (zo všetkých strán). Upevňovacie šraubky musia byť zapustené.
- **Na zadnú výkyvnú vidlicu môže byť pridaný kotviaci systém alebo bod(y), aby sa zadný brzdový strmeň nehýbal.**

6.8.3 – Systém zadného perovania – zavesenie

- Zadná pružiacia a tlmiaca jednotka (tlmič a pružina) môžu byť zmenené alebo vymenené. Pôvodné uchytenie tlmiča/tlmičov k rámu a zadnej vidlici (výkyvnému ramenu) a tiahla perovania musia však zostať tak, ako boli pôvodne zhotovené výrobcom pre homologovaný motocykel.
- Pružina zadného zavesenia (tlmiča) môže byť zmenená.
- Nesmú sa použiť žiadne elektronicky kontrolované závesné diely. Ak sú použité pôvodné elektronické závesné diely, musia byť celé štandardné (všetky mechanické alebo elektronické časti musia zostať ako homologované).
- **Tiahla zadného perovania musia zostať tak, ako boli pôvodne vyrobené výrobcom homologovaného motocykla.**

6.8.4 – Kolesá

- Kolesá musia zostať v takom prevedení, v akom boli pôvodne zhotovené výrobcom.
- Pohon rýchlomeru môže byť odstránený a nahradený rozpierkou.
- Nie je povolená žiadna zmena prednej alebo zadnej osi ani upevnenie alebo uloženie predného alebo zadného brzdového strmeňa. Upravené môžu byť podložky. Úprava kolies z dôvodu vloženia podložiek je možná.
- Ak je zadné koleso vybavené tlmičom záberu, musí zostať zachovaný tak, ako je dodávaný výrobcom pre homologovaný motocykel.
- Priemery a šírky ráfikov musia zostať také, ako boli zhotovené výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla.
- Priemery a šírky ráfikov musia zostať také, ako boli zhotovené výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla.
- Vyvažovacie závažia kolies môžu byť odstránené, zmenené alebo pridané.
- Ľubovoľné duše (ak sú použité) a ventily pre pneumatiky môžu byť použité.

6.8.5 – Brzdy

- o Brzdové kotúče a nosník musia byť z rovnakého materiálu **a rovnakého tvaru** ako homologovaný disk a nosník. Keď je „vlnový“ typ disku homologovaný ako pôvodná časť, „vlnový“ tvar náhradného disku musí zostať presne taký istý ako je homologovaný disk. „Vlnový“ typ disku môže byť nahradený okrúhlym diskom. Vonkajší a vnútorný priemer brzdového kotúča musí zostať presne taký istý ako je homologovaný disk.
- o Hrúbka brzdového kotúča sa môže zvýšiť o 20 % a musí zapadnúť do homologovaného brzdového strmeňa bez akejkoľvek úpravy.
- o Počet plavákov je neobmedzený.
- o Upevnenie nosníka na kolese musí zostať rovnaký ako na homologovanom disku.
- o Proti blokovací systém (ABS) môže byť odpojený a jeho ECU môže byť demontovaná.
- o Koleso kotúča ABS môže byť odstránené, upravené alebo nahradené.
- o Predné a zadné brzdové strmene (podložka, nosník a záves), musí zostať v pôvodnom prevedení tak, ako boli homologované.
- o Zadný brzdový strmeň môže byť „pevne“ montovaný na zadnej výkyvnej vidlici, musia však byť použité rovnaké upevňovacie body ako na pôvodnom homologovanom motocykli. Úprava týchto dielov je možná. Zadná výkyvná vidlica môže byť upravená.
- o Predný a zadný hlavný valec musí ostať taký, ako bol pôvodne vyrobený výrobcom pre homologizovaný motocykel.
- o Hlavný predný valec môže byť zmenený.

- o Nádržky brzdovej kvapaliny pre prednú a zadnú brzdu môžu byť nahradené výrobkom z produkcie príslušenstva. Brzdové potrubia a hadičky môžu byť zmenené ak rozdvojenie predných brzdových trubiek (hadičiek) pre obidva predné brzdové strmene je umiestnený nad dolným mostíkom prednej vidlice (trojitá svorka).
- o Na hadičkách je povolené použitie rýchlo spojok.
- o Brzdové doštičky prednej a zadnej brzdy môžu byť zmenené. Čapy doštičiek môžu byť upravené pre rýchlu výmenu doštičiek.
- o Je povolené použitie nastavovacieho prvku pre ovládaciú páčku.
- o Dodatočná montáž chladenia brzd nie je povolená.

6.8.7 – Pedále, stúpačky

- o Umiestnenie stúpačiek, pedálu zadnej brzdy a riadiacej páky môže byť zmenené; konzoly musia byť uchytené na pôvodných miestach. Musia zostať zachované dva upevňovacie body (pre stúpačku, nožnú páku a na riadiacom hriadelí). Môže byť upravené prepákovanie nožných pák.
- o Stúpačky môžu byť pevné alebo sklopné – ak sú sklopné, musia byť opatrené zariadením, ktoré ich samočinne vráti do pôvodnej polohy a konce musia mať zaoblené polomerom 8 mm.
- o Pevné stúpačky musia byť na konci opatrené integrálnym krytom z Teflonu, tvrdej gumy alebo zodpovedajúceho materiálu (hliníková zliatina) a konce musia byť zaoblené polomerom min. 8 mm.
- o Zátka musí mať dostatočne veľkú plochu, zodpovedajúcu stúpačke, aby sa zabránilo možnému poraneniu jazdca v prípade pádu.
- o Hlavný technický komisár môže odmietnuť zátku nezodpovedajúcu týmto požiadavkám.

6.8.8 – Predná rukoväť a riadiace páčky (ovládacie prvky)

- o Predná rukoväť môže byť vymenená (**nevstáhuje sa na hlavný brzdový valec**).
- o Predná rukoväť a ovládacie prvky (riadiace páčky) môžu byť premiestnené.
- o Otočná rukoväť môže byť upravená alebo nahradená inou.
- o Zostava ovládania paliva, vrátane súvisiacich káblov, môže byť upravená alebo zmenená, ale spojenie s jadrom ovládania paliva a ovládačmi regulácie paliva musí ostať ako homologizované.
- o Vypínače môžu byť zmenené, ale ovládanie štartéru a vypínač zapalovania musia byť umiestnené na riadidlách.
- o Páčky spojky a brzdy môžu byť zamenené trhovým výrobkom.
- o Je dovolené použiť zriaďovací prvok pre páčku prednej brzdy.

6.8.9 – Palivová nádrž

- o Uzáver palivovej nádrže môže byť zmenený alebo nahradený iným, vhodným pre homologovaný motocykel, za šraubovací rýchlo uzáver.
- o Uzatvárací kohútik nádrže musí zostať pôvodný, ako bol vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel.
- o Nádrž môže byť zakrytá ochranným krytom vyrobeným z kompozitného materiálu. Tento kryt musí tvarovo zodpovedať použitej nádrži.
- o Nádrže s odvodušnením musia byť vybavené jednocestným ventilom a vyústenie odvodušnenia musí ústiť do nádoby z vhodného materiálu s minimálnym objemom 250 ccm³.
- o Každá palivová nádrž musí byť úplne vyplnená bezpečnostnou penou (napr. Explosafe).
- o **Dodatočné tepelno-izolačné materiály na palivovej nádrži nie sú povolené.**

6.8.10 – Sedadlo

Sedadlo, jeho základňa a súvisiace konštrukcie môžu byť nahradené inými, rovnakého vzhľadu ako pôvodné, dodané výrobcom na homologovanom motocykli. Pôvodný systém upevnenia sedla (s podložkami, sponami, gumovými podložkami atď.) môže byť odstránený. Zadná časť sedadla môže byť upravená na sólo sedadlo. Vzhľad z oboch strán, spredu aj zozadu musí zodpovedať homologovanému vzhľadu.

6.8.11 – Kapotáž, blatníky

- a. Kapotáž a kryty trupu môžu byť nahradené presným duplikátom pôvodných, ale musia vzhľadovo zodpovedať, s nepatrnými rozdielmi vynútenými súťažným použitím (upevňovacie body, spodný diel kapotáže a pod.). Materiál môže byť zamenený. Pre výrobu kapotáže však nie je povolené použitie karbónových materiálov s nasledovnými výnimkami: špeciálne výstupy z kevlaru, kevlar-uhlíku sú povolené okolo otvorov a iných ťažko namáhaných miest.
- b. Kapotáž musí byť rozmerovo zhodná s homologovaným modelom a typom.
- c. Priehľadný ochranný štít môže byť vymenený za duplikát vyrobený z priehľadného materiálu. Výška hornej hrany má toleranciu oproti originálu + 40 mm (FIM +/- 15 mm) meranú v zvislom smere od horného mostu predných vidlíc.
- d. Motocykle nevybavené pôvodne kapotážou sa nemôžu kapotážou dodatočne vybavovať, a to v žiadnej forme, len s výnimkou predpísaného dolného prúdnicevého krytu, tak ako je uvedené v bode g) a h). Táto kapotáž nesmie výškovo presiahnuť rovinu danú horizontálnou spojnicou osí kolies.
- e. Pôvodné prichytenie prístrojov ku kapotáži môže byť nahradené iným. Ostatné upevnenia kapotáže môžu byť nahradené inými alebo zmenené.
- f. Pôvodné vzduchové potrubie medzi kapotážou a puzdrom čističa vzduchu môže byť zmenené alebo nahradené iným. Karbónové materiály alebo iné exotické materiály nie sú povolené. Mriežky a sieťky kryjúce vstup do tohto potrubia na pôvodnom homologovanom motocykli môžu byť odstránené.
- g. Spodná časť kapotáže musí byť konštruovaná tak, aby pri úniku oleja alebo iných prevádzkových kvapalín bola schopná zachytiť najmenej polovicu obsahu náplní motocyklu. Minimálny obsah tohto zariadenia (vane) je 5 litrov. Spodná hrana otvorov musí byť min. 50 mm nad dnom vane.
- h. Spodná časť kapotáže (vaňa) musí byť vpredu na dne opatrená aspoň jedným otvorom s minimálnym priemerom 25 mm. Tento otvor musí byť pri preteku za sucha riadne uzatvorený; k otvoreniu môže dôjsť iba na príkaz riaditeľa preteku, ak je signalizovaný pretek za mokra. (tabuľa s nápisom „WET RACE“).
- i. Predný blatník môže byť nahradený presným duplikátom pôvodného blatníka. Predný blatník môže byť umiestnený vyššie, aby sa dosiahlo väčšej vôle medzi kolesom a blatníkom.
- j. Zadný blatník upevnený na zadnej výkyvnej vidlici, ktorý je zároveň aj krytom reťaze, môže byť upravený alebo zmenený, ale jeho pôvodný tvar musí zostať zachovaný.
- k. Motocykel môže byť vybavený vzduchovým vedením usmerňujúcim prúdenie ku chladiču, ale vzhľad z oboch strán - spredu aj zozadu - musí zostať zachovaný rovnaký ako pri homologovanom motocykli.

6.8.12 – Upevňovacie prvky

- o Všetky štandardné upevňovacie prvky môžu byť nahradené inými. Titánové upínacie prvky nemôžu byť použité. Veľkosť a tvar musia byť rovnaké alebo väčšie než pri pôvodných dieloch, ktoré sú nimi nahradené.
- o Spony môžu byť prevrtnané pre spojenie so zaistovacím lankom. Vrtanie nesmie byť použité za účelom zníženia hmotnosti.
- o Upevňovacie prvky kapotáže môžu byť zmenené za rýchloupínacie.
- o Hliníkové spony môžu byť použité v oblastiach nepredstavujúcich nosný diel konštrukcie.

6.8.13 – Nasledovné položky môžu byť upravené alebo nahradené inými, vhodnými pre homologovaný motocykel :

- o Môžu byť použité ľubovoľné mazivá a brzdové kvapaliny
- o Zapaľovacie sviečky
- o Ľubovoľné duše (ak sú použité) a ventily pre pneumatiky
- o Vyvažovacie závažie kolies môže byť odstránené, zmenené alebo pridané.
- o Tesnenie a tesniaci materiál.

- o Prístroje a ich držiaky a ostatné súvisiace káble.
- o Ľubovoľné farebné riešenia a polepy vonkajších plôch.
- o Materiál pre pripojenie neoriginálnych dielov (kapotáže, tlmiče výfuku) k rámu (alebo motoru) nesmú byť vyrobené z titánu alebo kompozitného materiálu spevneného vláknami (**s výnimkou výfukovej úchytky**).
- o Ochranné kryty motora, rámu, stúpačiek, atď, môžu byť vyrobené z iných materiálov, ako napr. uhlíkové komponenty, nesmú ale nahrádzať pôvodné diely montované na homologovanom motocykli.
- o Doporučuje sa, aby boli motocykle vybavené červeným svetlom na prístrojovom paneli. Toto svetlo musí svietiť ak dôjde k zníženiu tlaku oleja.

6.8.14 – Nasledovné diely MÔŽU BYŤ odstránené :

- Zvuková signalizácia – klaksón
- Emisné kontrolné zariadenia (proti-znečisťovaniu) v alebo okolo telesa čističa vzduchu (airbox) a motora (senzory O₂, zariadenia vstrekovania vzduchu)
- Tachometer
- Rýchlomer
- Spínač svetiel
- Spínač húkačky
- Spínač smerových svetiel
- Ventilátor chladiča a jeho káble
- Kryt reťaze (ak nie je zabudovaný do zadného blatníku). Ak je pôvodný kryt odstránený, musí byť namontované iné zariadenie, plniace túto funkciu, pre zaistenie bezpečnosti traťových maršálov pri manipulácii s motocyklom.
- Šraubovými spojmi upevnené príslušenstvo na zadnom pomocnom ráme.
- Izolačná doska medzi motorom a palivovou nádržou.

6.8.15 – Nasledovné diely MUSIA BYŤ ODSTRÁNENÉ :

- Hlavný svetlomet, zadný svetlomet, ukazovatele smeru (ak nie sú zakomponované do kapotáže). Vzniknuté otvory musia byť zakryté vhodným materiálom.
- Spätné zrkadielka
- Držiak registračnej značky
- Toolkit
- Držiak ochrannej prilby a trne pre pripevnenie batožiny
- Stúpačky spolujazdca
- Držiaky (madlá) pre spolujazdca.
- Ochranné rámy, centrálny a bočný stojan, ich pevné úchyty musia zostať zachované.

6.8.16 – Nasledovné prvky MUSIA BYŤ UPRAVENÉ :

- Motocykel musí byť vybavený funkčným vypínačom/tlačítkom zapalovania, umiestneným na ľavej alebo pravej strane riadidiel v dosahu ruky jazdca položenej na rukoväti riadidiel. Vypínač alebo tlačítko musí bezpečne zastaviť chod bežiaceho motora.
- Ovládanie plynu sa musí samočinne vrátiť do voľnobežného režimu, ak z neho jazdec pustí ruku.
- Všetky vypúšťacie zátky, šraubky, svorníky zasahujúceho do priestoru olejových náplní a vonku montovaných olejových filtrov musia byť riadne zaistené drôtom.
- Všetky motocykle musia mať uzatvorený odvodušňovací systém. Všetky odvodušňovacie hadice musia byť prepojené a musia ústiť do air-boxu.
- Všetky odvodušňovacie trubice musia ústiť do už existujúcich vývodov. Pôvodný uzatvorený systém musí zostať zachovaný, nie sú možné žiadne emisie do ovzdušia.

Pozri poriadky FIM Majstrovstvá sveta cestných motocyklov Superbike a Supersport a ich prílohy.
Motocykle, ktoré nie sú homologované FIM sú prípustné, pokiaľ sú homologované aspoň jednou motocyklovou federáciou, ktorá je členom AAMU.

FIM 2.4.3 Minimálna hmotnosť

Minimálna hmotnosť bude **165** kg.

FIM 2.4.7 Pneumatiky

Vid' článok AARR 0.3

FIM 2.4.10 Hlavný rám a pred zostavený náhradný rám

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

FIM 2.4.10.5 Kolesá

Mimo: Len kolesá vyrobené z hliníkovej zliatiny sú povolené.

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

Stretnutie komisie ALPE ADRIA ROAD RACING

Feldbach – Gbiebing, 27.10.2012

Günther Zaritsch

AAMU Prezident komisie Road Racing

Franz Zehethofer
AARRC Technický riaditeľ

Walter Glück
Technický člen

Janez Pintar
AMZS

Martin Hejduk
OeAMTC

Ladislav Šnegoň
SMF

Jazek Molik
PZM

+ prílohy - rozpis tabuliek motocyklov (viď anglická verzia dokumentu)