

Českomoravská asociace motocyklového sportu

TECHNICKÉ ŘÁDY CAMS



TECHNICKÉ ŘÁDY „SILNICE“

Všeobecný technický řád

Doplňující specifikace pro volnou třídu do 600 CCM a 600+

Doplňující specifikace pro třídu SUPERMONO 800

Doplňující specifikace pro třídu SP 125 a 125 GP

Doplňující specifikace pro třídu Supertwin

Doplňující specifikace pro třídu SP 250 a 250 GP

Doplňující specifikace pro třídu SS 400 ccm

Doplňující specifikace pro třídu KLASIK

VERZE 2015

Českomoravská asociace motocyklového sportu schválila a vydala:
Národní „Technické řády SILNICE“ s platností od 1. 1. 2015
Zpracované Technickou komisí CAMS

Tímto vydáním se ruší všechny dosud vydané „Technické předpisy pro SILNICE.

Pro národní sportovní řády plně platí text sportovních řádů „Technické předpisy – SILNICE.
V případě výkladu sportovních řádů je rozhodující tento oficiální text.

Zkratky použité v textu:

FIM	Federation Internationale Motorcycliste (Mezinárodní motocyklová federace)
CT	Commission Technique (Technická komise FIM)
CCR	Silniční komise FIM
CCT	Motokrosová komise FIM
CER	Enduro a Gross-Country Rallies Commission
JURY	Rozhodčí sbor
NCO	Noise Kontrol Office (komisař pro měření hluku)
FMNR	Fédération Motorcycle National (Národní motocyklová federace)
FMN	Fédération Motorcycle National (Národní motocyklová federace)
FMS	Federace motocyklového sportu
EN	Evropská norma
DOT	Dapartement Američan des Transports (norma USA)
BS	Norma GB (V. Británie)
SNELL	Norma USA
HTK	Hlavní technický komisař
TK	Technický komisař

Zpracoval : TK Karel Zucha a Roman Rymeš

Publikace neprošla jazykovou úpravou

Vydává: Českomoravská asociace motocyklového sportu
Ostrovačická 936/65, 641 00 Brno - Žebětín



REJSTŘÍK

Všeobecný Technický řád	str.5
Sportovně produkční motocykly 125 ccm	str.15
GP 125 ccm	str.21
Volná nad 250 ccm do 600 ccm a 600+	str.24
SUPERMON 800	str.27
SUPER TWIN	str.30
Sportovně produkční motocykly 250ccm/250 ccm GP	str.34
Obrazová část	str.36

1.1 ÚVOD:

Výraz motocykl zahrnuje všechny dopravní prostředky, které mají méně než čtyři kola, jsou poháněna motorem a jsou určena v podstatě pro dopravu jedné nebo více osob, z nichž jedna je řidičem dopravního prostředku. Kola musí být za normálních okolností ve styku se zemí, vyjma přechodného okamžiku nebo určitých výjimečných okolností.

1.3 VOLNOST KONSTRUKCE:

Motocykl musí vyhovovat požadavkům předpisu FIM, Zvláštním ustanovením. Neexistují žádná omezení, pokud jde o značku, konstrukci nebo typ používaného motocyklu. Všechny motocykly sólo (Skupina A) musí být konstruovány takovým způsobem, aby byly plně ovladatelné jezdcem. Motocykly se sajdkárem (Skupina B) musí být konstruovány tak, aby byla možná i doprava spolujezdce.

1.5 KATEGORIE A SKUPINY:

Motocykly jsou rozděleny do kategorií, které musí být dodržovány Při všech závodech a pokusech o světový rekord.

V zásadě je zakázáno, aby různé kategorie, skupiny a třídy startovaly ve stejném závodě, pokud nestanoví Zvláštní ustanovení jinak.

Kategorie I

Motocykly poháněné prostřednictvím jednoho kola v dotyku se zemí.

Kategorie II

Speciální motocykly poháněné prostřednictvím jednoho nebo více kol v dotyku se zemí, které ale nesplňují podmínky Kategorie I.

Kategorie III

Elektrická vozidla

Kategorie IV

Speciální dopravní prostředky, které nejsou poháněny prostřednictvím kol v dotyku se zemí.

Tyto kategorie jsou rozděleny do skupin:

Kategorie I

Skupina A1 - Motocykly sólo

Dvoukolové dopravní prostředky vytvářející na zemi pouze jednu stopu.

Skupina A2 - Skútry

Motocykly se speciální charakteristikou.

Skútr je dopravní prostředek se dvěma koly, vybavený sedadlem pro řidiče a mající volný prostor před sedlem pro nohy jezdce.

Charakteristika skútru je následující:

Skútr musí být vybaven ochranným krytem nohou o minimální šířce 400 mm. Ochranný kryt nohou musí začínat pod řídítky a pokračovat směrem dolů a dozadu po obou stranách sedla a tvořit platformu o minimální délce 250 mm s dostatečnou plochou pro chodidla jezdce. V prostoru mezi sedlem a řídítky nesmí být žádné překážky. Jezdci musí být umožněno přitisknutí kolen k sobě. Při normálním poslu s oběma chodidly na platformě. průměr ráfku kol nesmí překročit 400 mm bez ohledu na obsah motoru.

Skútr musí být vybaven startovacím zařízením. Elektrické vybavení a osvětlení musí odpovídat Mezinárodní konvenci pro silniční dopravní prostředky.

Skupina A3 – Automat 50 ccm

Motocykly poháněné motorem o objemu do 50 ccm s automatickou převodovkou.

Skútr musí mít klikovou skříň/kyvnu vidlici konstruovanou jako jednu pevnou jednotku. Převod musí být skutečně pomocí plynulého variátorového převodu (CVT).

Skupina B1

Dopravní prostředky se třemi koly, tvořícími na zemi dvě stopy a sestávající se z motocyklu, tvořícího jednu stopu a ze sajdkáru pro spolujezdce, tvořícího druhou stopu.

Skupina B2 - Motocykly s trvale upevněným postranním vozíkem (sidecar)

Dopravní prostředky se třemi koly, tvořícími na zemi dvě nebo tři stopy ve směru jízdy, s trvale připojeným postranním vozíkem, tvořícím s motocyklem úplnou integrální jednotku. Při třech stopách nesmí být stresové čáry dvou stop tvořených motocyklem vzdáleny od sebe více než 75 mm. Stopa je určena podélnou stresovou čarou jednotlivých kol dopravního prostředku ve směru jízdy.

Skupina B3 - Tříkolky

Tříkolové dopravní prostředky, tvořící na zemi tri stopy, které jsou úplnou integrální jednotkou a poskytují místo pro jezdce a spolujezdce. Tříkolka je motocykl se třemi koly, lišící se od sajdkáru tím, že dvě z kol jsou montována v téže vodorovné geometrické ose. Tato kola mohou být v přední nebo zadní části vozidla a musí zajišťovat stabilitu vozidla.

Spolujezdec může být po straně jezdce, nemusí však být oba v jedné rovině. Spolujezdec může být také za jezdce. Řízení musí být říditky o délce min. 500 mm nebo volantem o minimálním průměru 300mm.

Nejsou-li kola umístěna uvnitř karosérie, musí být chráněna blatníky.

Rozměry pneumatik a průměry kol předepsané pro sidecar platí rovněž pro Tříkolky.

Kategorie II

Skupina C - Speciální motocykly se dvěma koly

Skupina D - Speciální motocykly se třemi koly

Skupina E - Sněžné skútry

Skupina F - Sprintery a dragstery

Skupina G - Čtyrkolky

Skupina H - -

Skupina I - -

Kategorie III

Skupina J - Elektrická vozidla (viz cl. 01.82)

Kategorie IV

Skupina Y – Speciální motocykly se dvěma koly

Maximálně dvě kola (stabilizátoru nebo skluznic) mohou být namontovány na dopravní prostředek pouze jako stabilizační prostředky při malých rychlostech. Tyto stabilizační prostředky musí být zataženy při pokusu o rekord.

1.6. TŘÍDY:

Jednotlivé skupiny jsou dále rozděleny do objemových tříd podle objemu válců, jak je uvedeno dále. Tyto objemové třídy musí být dodrženy pro všechny podniky a pokusy o světový rekord.

Kategorie I

Skupina A1 a A2

Třída	Objem nad	Objem do
50	-	50
85	50	85
100	85	100
125	100	125
175	125	175
250	175	250
350	250	350
500	350	500
750	500	750
SUPERMONO	Čtyřdobý jednoválec	800

1000	750	1000
1300	1000	1300
Bez omezení	1300	volný

Skupina A3

50	-	50
----	---	----

Skupiny B1, B2 a B3

Stejně jako ve skupinách A1 a A2 nad 175 ccm

Kategorie II

Skupiny C a D

Předpisy pro objemové třídy těchto skupin budou vydávány pro každý předložený případ.

Skupina F

Sprintery a dragstery s motory o maximálním objemu 3000 ccm.

Třída 2000: přes 1300 ccm do 2000 ccm

Třída 3000: přes 2000 ccm do 3000 ccm

2.1 MĚŘENÍ OBJEMU VÁLCŮ:

2.1.1 Motor s vratným pohybem - Ottův cyklus

Objem každého válce motoru se vypočte podle geometrického vzorce pro objem Válce. Průměr je dán vrtáním a výška je určen zdvihem pístu od jeho nejvyššího do nejnižšího bodu:

$$\text{Objem} = \frac{D^2 \times 3.1416 \times C}{4}$$

kde **D** = vrtání a **C** = zdvih.

Není-li vrtání válce kruhové, plocha průřezu musí být stanovena vhodnou geometrickou metodou nebo výpočtem a pak násobena zdvihem pro stanovení objemu.

Pro měření vrtání válce je dovolena tolerance 1/10 mm. Jestliže při měření s touto tolerancí objem válců překročí limit objemu pro danou třídu, je nutné provést nové měření studeného motoru (při pokojové teplotě) s tolerancí 1/100 mm.

2.1.2 Rotační motory

Objem motoru, podle něhož se určí, ve které třídě bude motocykl startovat se určí takto:

$$\text{Objem} = \frac{2 \times V}{N}$$

kde **V** = celkový objem všech komor, ze kterých se skládá motor

a **N** = počet otáček motoru, nutných pro dokončení jednoho cyklu v komoře

Tento motor je klasifikován jako motor čtyřdobý.

System Wankel

Pro výpočet objemu motoru systému Wankel s trojbokým pístem se použije následující vzorec: **Objem = 2 x V x D**

kde **V** = objem jedné komory a **D** = počet rotoru.

Tento motor je klasifikován jako motor čtyřdobý.

2.2 PŘEPLNOVÁNÍ:

Přeplňování pomocí zařízení jakéhokoli druhu je zakázáno pro všechny podniky s výjimkou pokusu o rekord, závody dragsteru a sprinteru.

Přímé vstřikování paliva není považováno za Přeplňování.

Dvou- nebo čtyřdobý motor spadající do kterékoli z uznávaných tříd dané objemem pracovního prostoru motoru, nebude považován za přeplňovaný, jestliže v průběhu jednoho pracovního cyklu celkový objem zařízení (jednoho nebo více) pro plnění, změřený geometricky, včetně objemu pracovního válce (je-li použit pro plnění paliva), nepřekračuje maximální objem příslušné třídy.

2.3 TELEMETRIE:

Informace nesmí být žádným způsobem přenášeny na anebo z jedoucího motocyklu. Na stroji může být umístěno oficiální signalizační zařízení.

zařízení pro automatické měření průjezdu kol se nepovažují za „telemetrii“.

zařízení pro automatické měření průjezdu kol nesmí žádným způsobem rušit oficiální měření času a jeho zařízení.

2.4 HMOTNOST MOTOCYKLU:

Váhy musí být certifikovány příslušným Národním úřadem nejvýše dva roky před jejich použitím a tento certifikát musí být k dispozici technickému komisaři.

Při kontrole po závode je povolena tolerance 1% hmotnosti motocyklu.

Při vážení motocyklu bez nádrže se připočítají 2 kg, bez ohledu na objem motoru.

2.4.1 Hmotnosti motocyklu bez paliva

Minimální hmotnosti motocyklu jsou následující

TŘÍDA	POZNÁMKA	MIN. HMOTNOST
80		55 kg
125		70 kg
250		100 kg
500	1 a 2 válce	101 kg
	3 válce	116 kg
	4 válce	131 kg
SS 600	4 válce	161 kg
675cc	3 válce	161 kg
750cc	2 válce	161 kg
SUPERMONO	1 válec	95 kg

2.4.2 Zátěž

Vozidla se třemi koly a tříkolky v případech, kdy není účast spolujezdce povinná, musí mít na místě k tomu upraveném upevněnou zátěž 60 kg. Zátěž musí být předvedena během přejímky a musí být řádně připevněna a zajištěna plombou.

2.4.3 Ve skupinách B1 a B2 je Při všech podnicích (s výjimkou pokusu o rekord) povinný spolujezdec.

4.4 Pro pokusy o rekord ve skupinách B1 a B2 musí být motocykly konstruovány v každém případě tak, aby dovozovaly přepravovat spolujezdce. Pokud není spolujezdec přepravován, musí být k sajdkáru bezpečně připevněna zátěž 60 kg.

2.5 URČENÍ ZNACKY MOTOCYKLU:

Podílejí-li se na výrobě motocyklu dva výrobci, musí se jména obou výrobců objevit na stroji následovně:

- jméno výrobce rámu
- jméno výrobce motoru

Toto se týká případu, kdy nejsou uplatňovány žádné obchodní zájmy.

2.6 DEFINICE PROTOTYPU:

Prototyp je dopravní prostředek, který musí odpovídat bezpečnostním požadavkům předepsaným Sportovními řády FIM pro ten druh sportovního podniku, na kterém se má vozidlo použít.

Čtyřdobé prototypy: nad 350 ccm až do 990 ccm.

Prototypový čtyřdobý motocykl musí být vybaven motorem původní konstrukce a nesmí používat odlitky klikové skříně, válec nebo hlavu válce odvozené ze sériové výroby.

Pohyblivé části motoru (kliková hřídel, písty, ojnice, převodovka, atd.) nejsou brány v úvahu.

3.0 VŠEOBECNÁ SPECIFIKACE:

Následující specifikace je platná pro všechny motocykly uvedených skupin a pro všechny druhy sportovních podniků, kromě výjimek uvedených v příslušného oddílu Sportovních rádu FIM.

Tato specifikace musí být rovněž použita pro všechny národní podniky, pokud FMNR (národní motocyklová federace) nestanoví jinak.

Pro určité podniky může být požadována další specifikace, která bude uvedena podrobně buď v příslušné kapitole Sportovních rádu FIM nebo v příslušných Zvláštních ustanoveních pro příslušný sportovní podnik.

3.1 POUŽITÉ MATERIÁLY:

Použití titanu pro stavbu rámu, předních vidlic, řídítek, kyvné vidlice, os kyvných vidlic a os kol je zakázáno. Pro osy kol je také zakázáno použít slitiny lehkých kovů. Použití titanových slitin pro matice a šrouby je povoleno.

3.1.1 Test na titan provedený na trati: Magnetická zkouška (titan není magnetický).

3.1.2 Test kyselinou dusičnou 3% (titan nereaguje, na oceli zůstane po kapce černá skvrna).

3.1.3 Specifická hmotnost titanových slitin je 4,5 - 5; oceli 7,5 - 8,7; může být zjištěna zvážením součástky a změřením jejího objemu v odměrné skleněné nádobě s vodou (sací ventil, vahadlo, ojnice atd.).

3.1.4 V případě pochybnosti se test musí uskutečnit v laboratoři pro kontrolu materiálu.

3.1.5 Hliníkové slitiny se mohou poznat vizuálně.

3.2 VŠEOBECNÉ SPECIFIKACE PRO MOTOCYKLY je následující:

Třída	Objem cm ³	Pracovní cyklus	Počet válců	Počet převod. stupňů
125	Přes 80 do 125		1	6
250	Přes 175 do 250		2	6
500	Přes 350 do 500		4	6
SS 600	Do 600	4 dobý	4	6
	Do 675	4 dobý	3	6
	Do 750	4 dobý	2	6
SUPERMONO	Do 800	4 dobý	1	6

3.2.1 Počet válců motoru je určen počtem spalovacích komor.

3.2.2 Při použití oddělených spalovacích prostorů musí být tyto prostory propojeny spojovacím kanálem necenného průřezu o průřezové ploše nejméně 50% z celkové plochy sacího kanálu.

3.3 DEFINICE HLAVNÍHO RÁMU MOTOCYKLU SÓLO:

Struktura nebo struktury použité pro spojení mechanismu řízení, umístěného v přední části motocyklu, s blokem motoru a převodovky a se všemi částmi zadního pérování.

3.4 SPOUŠTEČÍ ZARÍZENÍ:

Spouštěcí zařízení je povinné pouze pro Endurance vytrvalostní závody.

3.5 KRYTY OTEVŘENÝCH PŘEVODŮ:

3.5.1 Pro všechny motocykly včetně sprinterů musí být primární převod, je-li volně přístupný, opatřen z bezpečnostního důvodu krytem. Tento kryt musí být konstruován tak, aby případně jezdec nebo spolujezdec nemohl přijít do náhodného styku se součástkami převodu. Kryt musí být konstruován tak, aby chránil jezdce před poraněním prstu.

- 3.5.2** U sidecar je požadován kryt řetězu, není-li sekundární převod zakryt kapotáží.
- 3.5.3** U sprinteru musí být kryt namontován na řetězovém kole předlohového hřídele.
- 3.5.4** Kryt sekundárního řetězu musí být namontován takovým způsobem a na takovém místě, aby zabránil zachycení mezi spodní dráhou řetězu a řetězovým kolem zadního kola.
- 3.6 VÝFUKOVÁ POTRUBÍ:**
- Výfuková potrubí a tlumice musí splňovat všechny požadavky ohledne kontroly hluku.
- 3.6.1** Konec výfukové trubky v minimální délce 30 mm musí být vodorovný a rovnoběžný se stresovou osou motocyklu sólo (s tolerancí +/-10o).
- 3.6.2** Výfukové plyny musí být vyfukovány směrem dozadu, ale nesmí být vyfukovány tak, aby zvedaly prach, znečišťovaly pneumatiky nebo brzdy nebo obtěžovaly případného spolujezdce nebo ostatní jezdce.
- 3.6.3** Nejzazší konce výfukových potrubí motocyklu sólo nesmí sahat dále než k svislé tečně zadní pneumatiky za předpokladu, že výfukový systém je v souladu s původní homologací
- 3.6.4** U motocyklu s postranním vozíkem musí výfukové potrubí vypouštět výfukové plyny vodorovně a směrem dozadu nejvýše v úhlu 30o k ose stroje a na konci musí mít konstantní průměr v délce větší než 30 mm.
- 3.7 ŘÍDÍTKA:**
- 3.7.1** Šířka řídítek třídy do 80 ccm je nejméně 400 mm.
- 3.7.2** Šířka řídítek ostatních strojů (včetně sidecar) je nejméně 450 mm
- 3.7.4** Rukojeti řídítek musí být upevněny takovým způsobem, aby byla dosažena minimální šířka pro řídítka měřená mezi vnějšími konci rukojetí.
- 3.7.5** Otevřené konce řídítek musí být uzavřeny zátkou z pevného materiálu nebo kryty pryží.
- 3.7.6** Minimální úhel otáčení řídítek na každou stranu od stresové osy nebo od střední polohy musí být 15o pro motocykly sólo a 20o pro sajdkáry.
- 3.7.7** Při použití kapotáže nesmí nikdy dojít k dotyku předního kola s kapotáží v jakékoli poloze řídítek.
- 3.7.8** Pevné dorazy řízení (za dorazy se nepovažují tlumice řízení) musí být namontovány tak, aby zajistily minimální volný prostor 30 mm mezi řídítky s pákami při plném rejdu a palivovou nádrží tak, aby si jezdec nemohl přiskřípnout prsty (viz obr. A, B, C).
- 3.7.9** Třmeny připevňující řídítka musí být pečlivě zaobleny a vyrobeny tak, aby se předešlo k jejich prasknutí.
- 3.7.10** Oprava řídítek ze slitin lehkých kovů varováním je zakázána.
- 3.8 OVLÁDACÍ PÁČKY:**
- 3.8.1** Všechny ovládací páky na řídítkách (spojka, brzda atd.) musí být zakončeny kuličkou (minimální průměr této kuličky musí být nejméně 16 mm). Kulička může být rovně zploštělá, avšak její hrany musí být v každém případě zaobleny (minimální tloušťka zploštělé části 14 mm). Tato zakončení musí být připevněna trvalým způsobem a musí tvořit nedílný celek s pákou.
- 3.8.2** Každá ovládací páka (ruční i nožní) musí být namontována na samostatném čepu
- 3.8.3** Je-li brzdová páka načepována na ose stupačky, musí fungovat za všech okolností, a to i když je stupačka ohnuta nebo jinak deformována.
- 3.9 OVLÁDÁNÍ PLYNU A ODPOJOVAČ ZAPALOVÁNÍ:**
- 3.9.1** Ovládání plynu se musí samočinně zavřít, není-li drženo rukou.
- 3.9.2** U sidecar a speciálních tříkolových motocyklu musí být namontováno automatické vypínání zapalování pro případ, že jezdec opustí stroj. Vypínání zapalování musí přerušit primární okruh a musí zajistit jak přerušení, tak i opětné sepnutí obvodu. Musí být umístěno co nejbližší středu řídítek a musí být ovládáno nepružnou šňůrou odpovídající délky a tloušťky, připevněnou k pravému zápěstí jezdce. Je povolen spirálový kabel dlouhý maximálně 1 m v roztaženém stavu.
- 3.9.3** ***Od 1. 1. 2015 musí být všechny motocykly startující na přírodních okruzích vybaveny zadním pozičním světlem červené barvy o min. účinné ploše 1200 mm² a min. svítivost 40 lumen. (žárovka min.21W)***

3. 10 PALIVOVÁ ČERPADLA:

Elektrická palivová čerpadla musí být zapojena přes okruh vypínání zapalování, který při nehodě automaticky vypne zapalování.
Pro potřeby technické kontroly musí být elektrická palivová čerpadla vybavena testovacím zařízením.

3. 11 STUPAČKY:

3.11.1 stupačky mohou být sklopné, ale v tom případě musí být opatřeny zařízením, které je automaticky vrátí do normální polohy a na konci stupačky musí být integrální ochrana o poloměru min. 8 mm (viz obr. A a C).

3.11.2 Nesklopné kovové stupačky musí být vždy opatřeny trvale upevněnou zátkou vyrobenou z plastu, Teflonu® nebo obdobného typu materiálu (min. průměr 16 mm).

3. 12 BRZDY:

3.12.1 Dopravní prostředky Skupiny A musejí mít nejméně dvě účinné brzdy (jednu na každém kole), pracující nezávisle na sobě a soustředně s kolem.
Rozdělení hadic k přední brzdě pro oba brzdové Třmeny musí být provedeno nad spodním spojovacím členem přední vidlice (spodní trojitá spojka).

3.12.2 Dopravní prostředky Skupiny B včetně sprinteru musí být opatřeny nejméně dvěma účinnými brzdami, působícími nejméně na dvě z kol a pracujícími nezávisle na sobě a soustředně s koly.

3.12.3 U motocyklu s přívěsným vozíkem musí být na sajdkárovém kolu namontována brzda.

3.12.4 Všechna silniční závodní vozidla skupiny B2 musí mít jeden hlavní systém s nejméně dvěma okruhy pracujícími nezávisle na sobě. Jeden z okruhu musí působit nejméně na dvě ze tří kol.

3.12.5 Jestliže jeden okruh selže, druhý musí mít dostatečný brzdový účinek.

3. 13 BLATNÍKY A OCHRANA KOL:

Blatníky musejí vyhovovat následujícím požadavkům:

3.13.1 Musejí na každé straně bočně překrývat pneumatiku.

3.13.2 přední blatník musí krýt nejméně 100o obvodu kola. V této oblasti smí být kolo zakryto při dodržení níže uvedených úhlu. Úhel sevřený přímkou vedenou od předního konce blatníku ke středu kola a přímkou vedenou vodorovně středem kola musí být mezi 45o a 60o. Úhel sevřený přímkou vedenou od zadního konce blatníku ke středu kola a přímkou vedenou vodorovně středem kola nesmí být větší než 20o.

3.13.3 Zadní blatník musí krýt nejméně 120o obvodu kola. Úhel sevřený dvěma přímkami, jednou vedenou od zadního konce blatníku ke středu kola a druhou vedenou vodorovně středem kola nesmí být větší než 20o (viz obr. A).

3.13.4 Pokud je použita kapotáž, blatníky nejsou vyžadovány. Není-li použita kapotáž, jsou vyžadovány blatníky. Sahá-li kryt sedla ke svislé tečně vnějšího obvodu zadní pneumatiky (s tolerancí - 50 mm), zadní blatník se nepožaduje.

3. 14 KAPOTÁŽ:

Kapotáž motocyklu sólo musí odpovídat následujícím požadavkům:

3.14.1 Přední kolo s výjimkou pneumatiky a části skryté za blatníkem musí být z každé strany jasné viditelné.

3.14.2 Žádný prvek kapotáže nesmí vpředu přechývat svislou rovinu vedenou 100 mm před osou předního kola. Blatníky nebudou považovány za kapotáž

3.14.3 Žádný prvek kapotáže nesmí být umístěn za svislou rovinou procházející osou zadního kola a ráfek zadního kola za touto rovinou musí být zřetelně viditelný na obvodu nejméně 180o. Žádná část motocyklu nesmí přechývat za svislou rovinou, procházející nejzadnějším bodem zadního kola.

3.14.4 Křídélka nebo spoilery mohou být použity pouze na motocyklech sólo, jsou-li nedílnou součástí kapotáže nebo sedla. Nesmějí překročit šířku kapotáže ani výšku řídítek. Ostré

hrany musí být zaobleny poloměrem minimálně 8 mm.

- 3.14.5** Hrana předního ochranného štítu a všechny vyčnívající hrany kapotáže musí být zaobleny.
- 3.14.6** Jezdec v normální jízdní poloze musí být s výjimkou předloktí (u sajdkáru též nohou) dokonale viditelný z obou stran, zezadu i shora. Minimální vzdálenost obličeje jezdce nebo jeho přilby od kapotáže (vč. ochranného štítu) musí být 100 mm. Je zakázáno použít průhledné materiály, kterými by se tyto předpisy obcházely.
- 3.14.7** Nejvyšší výška zadní části sedla jezdce je 150 mm, měřeno od nejnižšího bodu pevného základu sedla k nejvyššímu bodu kapotáže za jezdce.
- 3.14.8** V každé poloze řídítek musí být mezi kapotáží a konci řídítek nebo jiného systému řízení minimální vzdálenost 20 mm, včetně příslušenství, které je na nich upevněno.
- 3.14.9** Přední část, kde je umístěna cílová tabulka, nesmí být skloněna vzad o více než 30° od svislé roviny
- 3.14.10** Šířka sedla nebo čehokoli jiného v prostoru za ním nesmí být větší než 450 mm s výjimkou výfukového systému.
- 3.14.11** Palivový uzávěr musí být upevněn tak, aby nevyčníval z profilu nádrže a nemohl se při havárii vytrhnout.
- 3.14.12** U všech čtyřdobých motocyklu vybavených kapotáží, musí být spodní kapotáž zkonstruována tak, aby v případě havárie motoru zadržela nejméně polovinu z celkového množství oleje a chladicí kapaliny použitých v motoru. Spodní okraj otvoru v kapotáži musí být umístěn nejméně 50 mm nad spodní hranou kapotáže. Spodní část kapotáže může být opatřena maximálně dvěma otvory o průměru 25 mm. Tyto otvory musí být uzavřené za sucha a musí být otevřené při „mokřém“ závodu (WET RACE), je-li vyhlášen ředitelem závodu. Jsou povoleny jen minimální úpravy týkající se profilu spodní části kapotáže, ale pouze pro splnění tohoto pravidla.

3. 15 NÁKLON MOTOCYKLŮ A PÉROVÁNÍ:

silniční závodní motocykly sólo a produkci sportovní motocykly musí bez zatížení mít možnost náklonu od svislé polohy v úhlu 50°, aniž by se některá část vyjma pneumatiky dotkla země (viz obr. A a C).

3. 16 KOLA, RÁFKY A PNEUMATIKY:

- 3.16.1** Všechny pneumatiky budou měřeny namontované na ráfku při tlaku 1 kg/cm² (14 lis/sq.in.); měří se v bodu pneumatiky, který je v úhlu 90° od země.
- 3.16.2** Jakékoli úpravy ráfku nebo paprsku integrálního kola (litého, tvářeného, nýtovaného) takového, jak bylo dodáno výrobcem, nebo tradičního demontovatelného ráfku, jiné než týkající se paprsku, ventilu nebo bezpečnostních šroubů, jsou zakázány s výjimkou zadržovacích šroubů, někdy používaných pro zamezení pohybu pneumatiky vůči ráfku. Je-li ráfek upraven z tohoto důvodu, musí být použity šrouby, svorníky atd. Maximální šířky ráfku zadního kola:
- | | | |
|--------------|--------------|---------------|
| 125 ccm 3,5" | 250 ccm 5,5" | 500 ccm 6,25" |
|--------------|--------------|---------------|
- Tato vzdálenost je měřena uvnitř steny ráfku v souladu s ETRTO.

3. 17 PNEUMATIKY PRO MOTOCYKLY SÓLO (včetně závodu do vrchu):

- 3.17.1** Šířka pneumatik používaných v jednotlivých třídách nesmí být menší, než jsou hodnoty uvedené v Tabulce 1.
- 3.17.2** Nejmenší průměr ráfku je 400 mm.
- 3.17.3 Vnitřní (opěrná) šíře pneumatiky**
Pneumatika musí být namontována na odpovídajícím ráfku. Hodnoty šíře vnitřní (opěrné) části pro jednotlivé rozměry pneumatik jsou uvedeny v Tabulce 1. Vnitřní část (opěrná) ráfku nesmí být deformována nebo poškozena.
- 3.17.4 Nejvyšší dovolená rychlost**
Rychlostní kategorie pro použití v jednotlivých třídách jsou uvedeny v Tabulce 1. Netýká se pneumatik typu „slik“.

3.17.5 Dezén běhounu

3.17.6 Povrch pneumatik může být hladký (bez dezénové drážky) nebo drážkovaný.

3.17.7 Dezén není omezen.

3.17.8 Dezén musí být vytvořen výrobcem Při výrobě pneumatiky.

3.17.9 Dodatečné dezénové drážky, řezy atd. jsou dovoleny jen za předpokladu, že jsou provedeny výrobcem nebo jím autorizovanou osobou při použití speciálního přístroje.

3.17.10 Takto dodatečně upravené pneumatiky musí být opatřeny rozlišovacími značkami nebo razítkem výrobce. Toto razítko musí být umístěno v blízkosti značky výrobce.

3.17.11 Výběr určitého typu dezénu je zcela ponechán na jezdcí.

3.17.12 Použití slicku je rovněž ponecháno na vůli jezdce. Ovšem, stanou-li se podmínky problematickými, musí jezdec vzít v úvahu doporučení technických komisařů a v případě potřeby příslušného zástupce výrobce pneumatik.

3.17.13 Jako bezpečnostní minimum je stanovena nejmenší hloubka dezénové drážky 2,5 mm v celem obvodu drážky při předstartovní kontrole. Pouze pro třídu 80 ccm je tato nejmenší hloubka 1,5 mm.

3.17.14 Pneumatiky, které mají při přejímce hloubku dezénové drážky menší než 1,5 mm, jsou považovány za pneumatiky bez dezénové drážky a týkají se jich omezení stanovená pro slizy.

3.17.15 Povrch slicku musí obsahovat tri nebo více otvoru v intervalu 120o nebo méně, vyznačující limit opotřebení ve střední oblasti a v oblasti boku pneumatiky. Jakmile nejméně dva z těchto kontrolních otvoru na různých částech obvodu jsou opotřebovány, není dovoleno pneumatiku dále používat.

3.17.16 Minimální vzdálenost mezi povrchem pneumatiky (v jejím nejširším bodě) a kteroukoliv pevnou částí motocyklu je uvedena v Tabulce 1.

3.17.17 Úprava povrchu pneumatiky

K získání optimální adheze pneumatiky může být povrch nových nepoužitých pneumatik zdrsňen. Při takovém zdrsňování musí být zachována pravidla týkající se drážek, otvoru a jejich hloubek.

Použití slicku pro motocykly sólo je zakázáno při všech závodech do vrchu

Žádné omezení se netýká pneumatik použitých při pokusech o Světový rekord

3. 20 ČÍSLOVÉ TABULKY:

Číslové tabulky musí vyhovovat následujícím podmínkám:

3.20.1 Tabulky musí být obdélníkového tvaru, vyrobeny z tuhého a pevného materiálu, minimální rozměry jsou 285 x 235 mm (viz Obr. O).

3.20.2 Tabulky nesmí být zakřiveny více než 50 mm ve srovnání s ideální rovinou a nesmí být zahnuty nebo zakryty.

3.20.3 Jedna tabulka musí být umístěna vpředu se sklonem od svislice směrem dozadu o nejvýše 30o. Ostatní musí být umístěny po jedné na každé straně motocyklu. Musí být připevněny takovým způsobem, aby byly zřetelně viditelné a nebyly zakryty jinou částí motocyklu nebo jezdcem v závodní poloze. U Přední Číslové tabulky mohou být otvory mezi číslicemi. Ovšem, za žádných okolností nesmí být perforována plocha samotných číslic.

3.20.4 Místo snímatelných tabulek může být na karosérii nebo kapotáži v matných barvách namalována nebo upevněna plocha odpovídajícího tvaru a rozměru.

3.20.5 Číslice musí být zřetelné a stejně jako podklad v matných barvách, aby se na slunci neleskly. Nejmenší rozměry číslic musí být:

výška číslice 140 mm - šířka číslice 80 mm - tloušťka cáry 25 mm
mezera mezi dvěma číslicemi 15 mm

3.20.6 Číslice musí odpovídat jednomu ze vzoru uvedených na Obrázku O.

- 3.20.7** Všechny další Číslové tabulky nebo označení na motocyklu, které by mohly vést k záměně se skutečným startovním číslem musí být ještě před startem odstraněny.
- 3.20.8** Prostor kolem všech cílových tabulek v šíři nejméně 5 cm musí zůstat volný a nesmí být použit pro jakoukoliv reklamu. Motocykly s cílovými tabulkami neodpovídajícími těmto pravidlům nebudou technickým komisařem připuštěny k závodu.
- 3.20.9 Barvy číselných tabulek**
Barvy podkladu a číslic se liší podle objemové třídy motocyklu a podle druhu podniku; podrobnosti budou uvedeny ve Zvláštních ustanoveních každého podniku. Budou použity následující barvy, které musí být matní a odpovídat stupnici RAL:
černá 9005
modrá 5010
žlutá 1003
červená 3020
zelená 6002
bílá 9010
oranžová 2007
- 3.20.10 Silniční závody motocyklu**
tříkolky a 80 ccm bílý podklad černá čísla
125 ccm černý podklad bílá čísla
250 ccm zelený podklad bílá čísla
500 ccm žlutý podklad černá čísla
1000 ccm bílý podklad černá čísla
- 3.20.11 Supermono, SuperSport**
Supermono černý podklad žlutá čísla
SuperSport bílý podklad modrá čísla
- 3.20.12 Dragstery**
Pro Stok Bike žlutý podklad černá čísla
Top Fuel Bike bílý podklad černá čísla
Super Twin Bike oranžový podklad černá čísla
- 3.20.13 Automatic 50 cm³**
Evropský pohár černý podklad/bílá čísla
Skútry 50 cm³ standardní třídy žlutý podklad/černá čísla
Skupina 2 upravené bílý podklad/černá čísla
Skupina 3 prototypy černý podklad/bílá čísla
Mopedy upravené červený podklad/žlutá čísla
- 3.20.14** V případě sporu týkajícího se citelnosti čísel, je konečným rozhodnutím rozhodnutí technického komisaře.
- 3. 21 PALIVOVÉ A OLEJOVÉ NÁDRŽE (s výjimkou Dragsteru a Sprinteru):**
- 3.21.1** Největší objem palivové nádrže v podnicích pro sólo motocykly:
Prototypy 24 litru SuperSport podle homologace
- 3.21.2** Palivo musí být v jediné nádrži bezpečně připevněné k motocyklu. Nádrže v sedlech a pomocné nádrže jsou zakázány. Použití rychle odnímatelných náhradních nádrží jako pomůcka k doplňování paliva je přísně zakázána pro všechny druhy sportovních podniku.
- 3.21.3** Použití dočasného pomocného výplňového materiálu pro snížení objemu palivové nádrže je zakázáno.
- 3.21.4** Nádrž musí být zcela vyplněna pánovým bezpečnostním materiálem bránícím šíření ohně (přednostně Explosafe®).
- 3.21.5 Olejové zachycovací nádržky a odvodušňovací systémy**
Použije-li se olejová odvodušňovací trubka, musí být její konec vyústěn do zachytne nádržky umístěné na snadno přístupném místě, která musí být vyprázdněna před startem závodu.
Minimální velikost zachycovací nádržky pro odvodušňovací trubku převodovky je 250 ccm
-

a pro odvodušňovací trubku motoru 500 ccm.

Všechny motocykly se čtyřdobým motorem musí mít uzavřený odvodušňovací systém.

Olejové odvodušňovací potrubí musí být těsné a ústit do air boxu. (viz. Obrázek C).

Musí být učiněno vše pro to, aby se zabránilo ztrátě uniklého oleje a aby tak nedošlo k ohrožení následujícího jezdce.

3.21.6 Olejové vypouštěcí zátky a průvodní trubky

Všechny olejové vypouštěcí zátky musí být těsné a musí být provrtány a zajištěny drátem proti uvolnění. Olejové průvodní trubky musí být správným a bezpečným způsobem zajištěny drátem. Vnější olejové filtry a šrouby nebo svorníky, které zasahují do prostoru s olejem musí být zajištěny drátem

3.21.7 Odvodušňovací trubky palivové nádrže

Odvodušňovací trubky palivové nádrže musí být opatřeny jednocestnými zpětnými ventily, které musí být zavedeny do zachycovací nádržky z vhodného materiálu s minimálním objemem 250 ccm.

3.21.8 Uzávěry plnicích hrdel paliva a oleje

Uzávěry plnicích hrdel paliva a oleje nesmí v uzavřeném stavu dovolit unikání paliva nebo oleje. Navíc musí být bezpečně zajištěny, aby se zabránilo náhodnému otevření.

10.0 PALIVO, OLEJE A CHLADIVO:

Všechny motocykly musejí být poháněny bezolovnatým palivem, takovým, jak se všeobecně chápe tento pojem.

Všechny motocykly musí používat bezolovnatý benzín, tak jak je tento termín všeobecně chápán. (Neplatí pro motocykly na Plohou dráhu, čtyřdobé a jednoválcové.)

Fyzikální vlastnosti bezolovnatého benzínu

Bezolovnatý benzín musí odpovídat specifikaci FIM

Bezolovnatý benzín (incl. E10) musí kompletně splňovat specifikaci FIM:

(a) uvedené charakteristice viz tabulka v příloze obrazové části:

(b) celkový součet jednotlivých uhlovodíkových komponentů přítomných v koncentracích nižších než 5% m/m tvoří nejméně 30% m/m paliva. Testovací metodou je plynová chromatografie a/nebo GC/MS. Celková koncentrace naftenátů, olefinů a aromatických látek klasifikovaných podle uhlíkového čísla nesmí překročit hodnoty uvedené v následující tabulce:

% (m/m)	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naftenáty	05	10	10	10	10	10
Olefiny	5	20	20	15	10	10
Aromatické látky	-	1,2	35	35	30	30

(c) Celková koncentrace naftenátů, olefinů a aromatických látek klasifikovaných podle uhlíkového čísla nesmí překročit hodnoty uvedené v následující tabulce:

Celková koncentrace bicyklových naftenátů a bicyklových olefinů nesmí být vyšší než 1% (m/m). Testovací metodou je plynová chromatografie.

(d) Jsou povoleny pouze následující oxidační látky:

metanol, etanol, isopropyl alkohol, isobutyl alkohol, methyl terciální butyl éter, etyl terciální butyl éter, terciální amil methyl éter, di-isopropyl éter, n-propyl alkohol, terciální butyl alkohol, n-butyl alkohol, sekundární butyl alkohol.

(e) Hořík není dovolen v koncentracích vyšších než 0,005 g/l. V současné době je to pouze pro překrytí možného znečištění jinými palivy. Palivo nesmí obsahovat žádnou látku, která je schopna exotermické reakci při absenci vzdušného kyslíku.

benzíny nahrazující olovnaté benzíny, i když jsou v zásadě bezolovnaté, se nesmí používat jako alternativa k bezolovnatému benzínu. Takové benzíny mohou obsahovat neakceptovatelné přísady, které jsou v rozporu s pravidly FIM týkající se paliva.

Etanol E85 specifikace FIM

charakteristika viz tabulka v příloze obrazové části:

pro dvoudobé motory je povolená tolerance:

* Density at 15 0 C	Plus/mínus 30 kg/m3
---------------------	---------------------

* residue	Destillation	Není kontrolováno
--------------	--------------	-------------------

Jakékoli porušení této specifikace znamená automatické vyloučení ze závodu (viz čl. 140.1. Sportovním řádu FIM) Toto rozhodnutí platí po výsledku kontroly paliva vzorku A a B (viz čl. 63.05.3) Pokud nelze lokálně požadované palivo zajistit musí se FMN v organizující zemi zříci práva pořádání.

Předběžný test

FMN může požádat o testy paliva před anebo v době jeho dodání na sportovní podnik, při kterém bude toto palivo používáno

FMN může vyzvat jakoukoli osobu nebo organizaci, které budou potenciálním dodavatelem paliva, k předložení vzorku paliva pro test ověřující jeho specifikace.

Procedura při palivovém testu

Při podnicích pod záštitou FIM mohou být palivové testy prováděny kdykoliv a kdekoliv v průběhu těchto podniků

Sekretář CTI má po konzultaci s předsedou komise výhradní právo k provádění testů paliva v průběhu jakéhokoliv závodu šampionátu FIM.

Takové nařízení musí být ve formě psaného dokladu (Příkaz k testu paliva), který musí být doručen prezidentovi jury před závodem. Prezident jury (nebo ředitel závodu) musí předat příkaz k testu paliva hlavnímu technickému komisaři závodu, který je zodpovědný za vlastní provedení testů paliva. Příkaz k testu paliva musí obsahovat:

- (a) Kritéria (která mohou být namátková) právo o výběr motocyklů, ze kterých budou odebrány vzorky.
 - (b) Činovníky, kteří musí zařídit provedení testů.
 - (c) Nejméně 3 vlastnosti specifikované v Článcích 63.01, které budou testem kontrolovány, nebo pouze 1 vlastnost při použití schválených „rychltestů“, ASTM nebo „metody testů na místě“ pro zjištění pouze jedné z vlastností vzorku paliva.
- Palivové testy musí být prováděny v souladu s Příkazem k testu paliva a musí vyhovovat následujícímu:
- a) Vzorky smí odebírat jmenovaná osoba.
 - b) Nádoby na přechování vzorků musí být:
 - i) čisté a z pevného, s benzínem nereagujícího a nepropustného materiálu
 - ii) opatřeny plombovacím uzávěrem
 - iii) mít možnost identifikace.
 - c) Zařízení používané pro odběr paliva z motocyklů musí být čisté a vyrobené z materiálu nereagujícím s benzínem.
 - d) FMNR (Národní motocyklová federace) musí zajistit, aby bylo k dispozici nejméně 12 nádob (12 x po 1 litru).
 - e) Každý vzorek musí být rozdělen na dvě části a nalit do dvou samostatných nádob (2 vzorky po maximálně 1 litru). Každý vzorek smí být nejprve testován na jednu z vlastností při použití schválené metody ASTM testů na místě. Výsledky získané takovým testem musí být okamžitě předány mezinárodní jury. Nádoby musí být okamžitě zapečetěny a označeny odkazem na motocykl, ze kterého byl vzorek odebrán. Informace musí být zapsána na certifikát (Certifikát vzorku paliva FIM), který musí uvádět datum, místo a čas odebrání vzorku, označení motocyklu, ze kterého byl vzorek odebrán a jméno jeho jezdce

10.7 CHLADICÍ KAPALINY:

kromě oleje jsou jediné povolené chladicí kapaliny voda nebo směs voda - etanol.

11 PŘILBY, OCHRANNÝ ODĚV A OBUV:

- 11.1** Jezdci musí mít na sobě kompletní (jednodílný, zipem v pase nespojovaný) kožený oděv. Následující díly musí být vyloženy nejméně dvojitou vrstvou kůže nebo vložkou z pěnové

hmoty o minimální tloušťce 8 mm: - ramena

- lokty

- oba boky trupu a kyčelní klouby

- záda

- kolena

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

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

11.4 Nekožené materiály mohou být použity, pokud jsou zkontrolovány a schváleny Technickým komisařem k použití.

11.5 Je doporučeno použití zádoových protektorů (chráničů páteře).

11.6 Povinností pro všechny jezdce, je při tréninku a závodu mít na hlavě homologovanou ochrannou přilbu. Přilba musí být řádně upevněna, musí dobře padnout a být v dobrém stavu. Přilba musí mít podbradní stahovací řemínek „upevňovacího systému“. Helmy, že v případě nebezpečí mohou být rychle a snadno sejmuty z hlavy pouze uvolněním nebo přeříznutím podbradního stahovacího řemínku.

Všechny helmy musí označeny jednou z oficiálních schvalovacích mezinárodních značek

11.7 UZNANÉ MEZINÁRODNÍ SCHVALOVACÍ ZNAČKY:

Evropa ECE 22 - 05, s indexem „P“ nebo J

Japonsko IS T 8133 :2007

USA SNELL M 2010

11.8 Hledí Přilby musí být z netříštivého materiálu

11.9 Použití je povoleno

11. 10 Otázka ohledne vhodnosti a stavu jezdcova oděvu, výbavy a Přilby bude rozhodnuta Technickým komisařem, který může v případě potřeby požádat o konzultaci výrobce, předmětné části před konečným rozhodnutím.

N.5.0 DOPLŇUJÍCÍ SPECIFIKACE - TŘÍDA 125 SPORT PRODUCTION

5.01 SPECIFIKACE MOTOCYKLU

Povolené úpravy sportovně produkčních motocyklů jsou v zájmu bezpečnosti

VŠE, CO NENÍ TÍMTO PŘEDPÍSEM 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.

Pro motocykly Sport Production je charakteristické že, 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 těchto motocyklů musí 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, vyjma motocyklu Cagiva Mito se 7. st. převodovkou s ohledem na rok výroby.

5.02 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.

5.03 Barvy číselových tabulek:

Pro třídu 125 Sport Production jsou určeny číselné tabulky barvy černé (odpovídá RAL 9005), startovní číslo bílé barvy (odpovídá RAL 9010).

5.04 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)

5.05 Specifikace motocyklu:

Všechny části, které nejsou zmíněny v následujících člancích, musí zůstat původní, stejně jak byly vyrobeny výrobcem pro homologovaný motocykl.

5.06 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.

Vyčnívajíc, 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.

5.06 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 množství a kvality 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.

Tlumic řízení nesmí nahrazovat pevné dorazy řízení.

5.07 Zadní kyvná vidlice:

Všechny díly zadní vidlice musí zůstat takové, jak byly zhotoveny výrobcem (včetně čepu kyvné vidlice a napínáku 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.

5.08 Systém zadního pérování – zavěšení:

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

5.09 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.

5.10 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.

5.11 Pneumatiky:

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

Pneumatiky pro jízdu za mokra (WET) mohou být použity jen tehdy, když je trénink nebo závod ředitelstvím závodu vyhlášen jako „mokrý“ (WET RACE). Pneumatiky pro jízdu za mokra nemusejí mít označení DOT nebo E, ale musejí být označeny „NOT FOR HIGHWAY USE“ nebo „NHS“. Je povoleno použití ohřívačů pneumatik.

5.12 Pedály, stupačky:

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

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 musí mít zaobleny poloměrem 8 mm.

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

5.13 Řídítka a páčky:

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

Řídítka a páčky mohou být přemístěny.

Otočná rukojeť plynu (a související lanovody) může být upravena nebo vyměněna za jinou.

Páčky spojky a brzdy mohou být nahrazeny tržním výrobkem z nabídky příslušenství.

Vypínač zapalování (stop tlačítko) musí být namontován na řídítkách v dosahu ruky jezdce.

Vypínače a přepínače mohou být vyměněny za jiné.

5.14 Kapotáž, blatníky:

a) 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 původně nevybavené 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 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 náplní motocyklu. Minimální obsah tohoto zařízení (vany) je 2 litry.

h) Spodní část kapotáže (vana) musí být v přední nejnižší části opatřena výpustným otvorem o průměru 25mm. 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 "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) 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.

5.15 Palivová nádrž:

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

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

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

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

5.16 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 dvou sedla na jedno sedlo 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.

5.17 Elektrická instalace:

Hlavní kabelový svazek může být upraven dle následujících pokynů:

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

5.18 Elektrická výbava:

Rozmístění jednotlivých komponentů může být změněno. Elektrické ovladačem na řídkách mohou být odstraněny. Na řídkách 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 startéru je povoleno. 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 jezdce, který v případě pádu rozpojí hlavní elektrický okruh, pokud je na motoru upevněno elektrické čerpadlo pro dodávku paliva do karburátoru nebo vstřikovače.

5.19 Vzduchový filtr:

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

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

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

5.20 Karburátor:

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

Musí být použit karburátor o průměru 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 apod.) mohou být vyřazeny z funkce, musí ale zůstat na karburátoru namontovaná. Sací hrdlo karburátoru může být upraveno, odstraněno, nebo nahrazeno jiným.

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

5.21 Systém mazání:

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 chladicí kapaliny je dovoleno.

5.22 Válec, hlava válce a píst:

Nejsou povoleny žádné úpravy, kromě níže popsaného v tomto článku.

Válec nesmí být měněn a musí zůstat původní.

Válec může být opracován 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) musí 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 proti detonační kroužek.

Styčné plochy válce a klikové skříňe mohou být opracovány pro slícování obou částí, ale kliková skříň musí zůstat v původním stavu.

5.22.1 Hlava válce:

kompresní poměr nesmí přesáhnout hodnotu 13,5 : 1. Měření objemu spalovacího prostoru bude uskutečňováno s válce ve svislé poloze (bez zapalovací svíčky), s písem 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.

5.23 Kliková skříň a všechny ostatní motorové skříňe (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 70mm.

Rozměr ložisek musí zůstat zachován jako na původním, homologovaném motocyklu.

5.24 Spojka, převody:

Žádné úpravy nejsou povoleny.

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

Je povoleno vyměnit pružiny spojky za jiné.

Není povoleno měnit systém spojky. Kluzná 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.

5.25 Generátor:

Nejsou povoleny žádné úpravy

5.26 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 výfuku zaobleny (např. přidáním materiálu).

5.27 Upevňovací prvky:

Všechny sériové upevňovací prvky mohou být nahrazeny jinými. Titanové upínací prvky nemohou být použity. Pevnost a tvar musí být stejné nebo pevnost větší než u původních dílů, které jsou jimi nahrazeny.

dílu, 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 v oblastech nepředstavujících nosný díl konstrukce.

5.28 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 ventilky 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.

5.29 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.

5.30 Následující díly MUSEJÍ BÝT ODSTRANĚNY:

Hlavní světlomet, zadní světlomet, ukazatele směru (pokud nejsou zakomponovány do kapotáže.)
 Vzniklé otvory musejí být zakryty vhodným materiálem. Zpětná zrcátka.
 Držák registrační značky.
 Držák ochranné přílby a trny pro připevnění zavazadel.
 Stupačky spolujezdce.
 Držáky (madla) pro spolujezdce.
 Ochranné rámy, centrální a boční stojánek (jejich pevné úchyty musejí zůstat zachovány).

5.31 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.

5.32 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 .

N.6.0 DOPLŇUJÍCÍ SPECIFIKACE - TECHNICKÝ PŘEDPIS PRO MOTOCYKLY 125 ccm GP

6.1. SPECIFIKACE TŘÍDY 125 GP

nad 80 cm³ do 125 cm³, nejvýše 1 válec

6.2 Motor:

Motory mohou být pouze dvoudobé 1válec. Sání musí být přirozené, bez přeplňování.
 Zdvihový objem motoru je definován jako objem válce, tzn. plocha podstavy daná vrtáním násobena zdvihem.

$$D^2 \times 3.1416 \times C$$

$$\text{Objem} = \frac{\text{-----}}{4}$$

D = vrtání

S = zdvih

Není přípustná žádná tolerance objemu. Objem motoru musí být měřen při teplotě okolí.

6.3. Převodovka

Nejvýše šestistupňová převodovka

6.4. Hmotnost

Nejmenší povolená hmotnost motocyklu třídy 125 GP je 136 kg – motocykl s jezdcem 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 chladiva, 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.

6.5. Palivová nádrž

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

6.6. Otočná rukojeť plynu

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

6.7. Řízení

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

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

Pro zajištění minimální vzdálenosti 30 mm mezi rukojetí řídítek 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.

6.8. Brzdy

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

6.9. Výfuky

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

Maximální hluková hranice je v každém okamžiku 105dB/A. Měření hluku probíhá při konstantních otáčkách motoru 7000 ot./min.

6.10. Stupačky

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

6.11. Ovládací páčky

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

6.12. 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 nejpřednějším 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
Největší možná výška zadní části sedla je 150mm. 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.

6.13. Světlá 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.

6.14. Odvzdušnění

Odvzdušnění motoru a převodovky musí ústit do odpovídající nádoby o objemu alespoň 250 cm³. Na každé odvzdušnění musí být použita samostatná nádoba.

6.15. 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.

6.16. 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.

6.17. 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.

6.18. Ráfky

Největší přípustné šířky ráfků jsou následující:

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

6.19. Číslové tabulky

Pro třídu 125 GP je platná číselná tabulka barvy černé (odpovídá RAL 9005), start. číslo bílé barvy (odpovídá RAL9010).

6.20. Palivo, olej a chladivo

Všechny motocykly musejí používat bezolovnaté palivo s max. obsahem olova 0,005 g/litr

Jediným chladivem pro kapalinou chlazené motory je voda nebo směs vody – etanolu.

N.7.0 DOPLŇUJÍCÍ SPECIFIKACE PRO TŘÍDU SUPERSPORT 400 CCM

VŠE, CO NENÍ TOUTO SPECIFIKACÍ VÝSLOVNĚ POVOLENO A PŘEDEPSÁNO, MUSÍ ZŮSTAT TAK, JAK BYL PŮVODNĚ VYROBEN PRO DANÝ MODEL A TYP HOMOLOGOVANÉMU MOTOCYKLU.

7.1. **Specifikace třídy SUPERSPORT** Motocykly Supersport musí být homologovány (FIM), musí odpovídat v každém případě technickým předpisům FIM pro silniční závodní motocykly. Motocykly Supersport musí (není-li předpisem stanoveno jinak) zepředu, zezadu i ze stran vypadat jako homologovaný motocykl (tak jak je produkován výrobcem a prodáván prodejcem), mohou se však lišit (odchýlit) ve vyjmenovaných detailech. Tyto změny musí být zaznamenány v homologačním listě.

7.2. Specifikace motocyklu

251 - 400 ccm čtyřdobý max. 4 válce

- 7.3 Minimální hmotnost motocyklu** 400 ccm 4 válce min. 145 kg s prázdnou nádrží Vážením při technické přejímce i po závodě se provádí vždy s namontovanou prázdnou nádrží. Pro minimální hmotnost je stanovena tolerance 1%. U vodou chlazených motocyklů může být do chladiče před vážením doplněno chladicí médium na předepsanou hladinu. Motocykly musí splňovat hmotnostní limit v tom stavu, v jakém dokončily závod (mimo dolití chladicí kapaliny).
- 7.4. Barvy čísel a číselných tabulek** Číselná tabulka je bílé barvy (RAL 9010), startovní číslo barvy modré (RAL 5010). Při špatné čitelnosti startovních čísel je na rozhodnutí TK, bude-li takový motocykl připuštěn do závodu.
- 7.5. Palivo** Všechny motory motocyklů Supersport musí používat bezolovnaté palivo s obsahem olova max. 0,005g/l, 90 oktanů a dále musí palivo odpovídat specifikaci FIM.
- 7.6 Hlavní a zadní rám** Hlavní rám musí být opatřen originálním výrobním číslem, všechny původní držáky motoru musí být zachovány takové jako na homologovaném motocyklu. Pomocný zadní rám připevněný k hlavnímu rámu musí zůstat takový, jaký dodává výrobce. Držáky sedla mohou být dodatečně namontovány, ale žádný z původních nesmí být odstraněn. Příslušenství přišroubované na zadním rámu může být odstraněno. Pro volbu barvy rámu neplatí žádná omezení. Rám ani rám pomocný nesmějí být leštěny.
- 7.7. Přední vidlice** Přední vidlice musí zůstat původní jako na homologovaném motocyklu. Vnitřní sériové díly mohou být modifikovány. Příslušenství - mohou být změněny kryty tlumičů nebo ventilky. Pružiny mohou být zaměněny za jiné. Uzávěry kluzáků vidlice mohou být pozměněny nebo vyměněny. Povrch nosných trubek, stejně tak i vnitřek kluzáků musí zůstat nezměněn; to znamená, že nesmí být provedena žádná dodatečná úprava povrchů. Horní i dolní nosníky vidlice musí zůstat zachovány tak, jak jsou dodávány výrobcem pro homologovaný model a typ motocyklu. Je možná dodatečná montáž tlumiče řízení (dodávaný jako příslušenství). Tlumič řízení nesmí v žádném případě nahrazovat pevné dorazy řízení.
- 7.8. Zadní kyvná vidlice** Zadní kyvná vidlice musí zůstat zachována tak, jak je dodávána výrobcem pro homologovaný model a typ motocyklu. Totéž platí pro čep, celé uložení zadní vidlice.
- 7.9 Systém zadního odpružení** Tlumič zadního pérování může být upraven nebo vyměněn. Místo upevnění, úchyty, táhla a převod musí být zachovány tak, jak jsou dodávány výrobcem pro homologovaný model a typ motocyklu. Pružina zadního odpružení může být libovolného typu, uchycení vyrovnávací nádobky je libovolné.
- 7.10 Kola, ráfky** Kola, ráfky (včetně šířky a průměru), přední i zadní osa musí zůstat zachovány tak, jak jsou dodávány výrobcem pro homologovaný model a typ motocyklu.
- 7.11. Brzdy** Přední i zadní brzdové kotouče jsou libovolné, musí však být zachován jejich průměr, tloušťka, větrací systém (chlazení). Přední i zadní brzdíče včetně uchycení stejně jako přední i zadní brzdový válec musí zůstat zachovány tak, jak jsou dodávány výrobcem pro homologovaný model a typ motocyklu. Přední i zadní brzdové hadice, brzdové destičky a obložení, aretační tyčky brzdových destiček jsou libovolné. Rozdvojení brzdových hadiček pro dva přední brzdíče musí být provedeno nad spodní hranou spodního můstku vidlice. Nádobka na brzdovou kapalinu může být vyměněna za jinou běžně prodejnou.
- 7.12. Pneumatiky** Musí být použity pneumatiky kategorie V nebo Z označené * E* nebo * DOT* na boku pneumatiky. Povoleny jsou pouze pneumatiky, které jsou k dispozici v normální obchodní síti běžně dostupné široké veřejnosti a vyhovují předpisům pro běžný silniční provoz. Je-li vyhlášen mokrá závod (WET RACE) mohou se použít speciální pneumatiky označené * E* nebo * DOT* a nápisem NOT FOR HIGWAY USE (nepoužívat v silničním provozu). Hloubka dezénu v celé šíři běhounu musí být v době technické přejímky minimálně 2,5 mm.
- 7.13. Palivová nádrž** Palivová nádrž musí zůstat taková, jakou dodává výrobce pro homologovaný typ a model motocyklu. Nádrž musí být zcela vyplněna bezpečnostním materiálem bránícím šíření ohně (EXPOSAFE). Odvzdušnění nádrže musí být provedeno jednocestným ventilem a vyústění odvzdušnění musí ústít do nádobky z vhodného materiálu o min. objemu 250 ccm.
- 7.14. Sedlo** - kostra sedla a s ní spojené díly kapotáže se mohou vyměnit za jiné, ale ty musí být tvarově stejně jako u homologovaného typu a modelu motocyklu tak, jak jej dodává výrobce. Je možné provést úpravu dvousedadla na jedno sedlo a navazující zadní část kapotáže (krovky); tato se musí

upravit tak, aby měla dostatečné rozměry k umístění předpisových startovních čísel. Touto úpravou nesmí být změněn celkový tvar homologovaného motocyklu. Všechny exponované hrany musí být zaobleny.

- 7.15 Elektrická instalace** Hlavní kabelový svazek může být vyměněn nebo odstraněn a nahrazen novou jednoduchou funkční kabeláží zajišťující správnou činnost všech předepsaných prvků. Spínač startéru a vypínač zapalování musí být namontovány na řídkách.
- 7.16. Chladič vody a oleje** Chladič vody a oleje může být vyměněn jen za předpokladu, že nedojde k žádné změně úchytů na hlavním rámu, tvaru a rozměrům kapotáže, tzn. že chladiče musí rozměrově odpovídat původním. Přídavné nebo dodatečně montované olejové chladiče nejsou povoleny. Je dovoleno zaměnit výměník voda - olej za chladič oleje. Jediným chladivem je voda nebo voda-etanol.
- 7.17. Těleso čističe vzduchu (Airbox)** Těleso čističe vzduchu musí zůstat v nezměněném stavu tak, jak jej dodává výrobce pro daný typ a model homologovaného motocyklu. Je povoleno vyjmout čisticí vložku (filtr). Všechny odkalovací hadice vedoucí z tělesa čističe musí být spolehlivě zaslepeny, uzavřeny. Originální otvory pro přívod vzduchu mohou být změněny nebo přemístěny. U všech čtyřdobých motorů musí být uzavřený odvodušňovací systém, to znamená, že všechny odvodušňovací hadice vedoucí z motoru a rychlostní skříňě musí být zaústěny do tělesa čističe vzduchu.
- 7.18. Olejové čerpadlo a vedení oleje** Úpravy olejového čerpadla jsou 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.
- 7.19 Výfukový systém (výfukové potrubí)** Výfukový systém (potrubí) a tlumiče výfuků mohou být modifikovány nebo vyměněny, nesmí ale dojít k překročení maximálního hlukového limitu tj. 105 dB/A. Počet a 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.
- 7.20 Generátor, startér** Generátor může být upraven, vyměněn nebo odstraněn. Startér musí být schopen před závodem, během něho i po něm normálně nastartovat motor a motor musí zůstat normálně běžet, když startér ukončí svou činnost.
- 7.21 Následující díly a náplně mohou být změněny nebo upraveny:** Pro mazání motoru je možné použít libovolný olej, libovolnou brzdovou kapalinu a libovolný tlumičový olej. Je možné použít libovolný typ a značku ložisek, těsnících kroužků a těsnění. Je možné použít všech druhů a značek hadic včetně odvodušňovacích ventilů (jsou-li k dispozici). Zapalovací kabely a jejich koncovky jsou libovolné. Vyvažovací závaží na kolech může být změněno, přidáno nebo odebráno. Povrchová barevná úprava kapotáže a nápisů je libovolná.
- 7.22 Následující díly a komponenty mohou být odstraněny:** Schránka na nářadí a její držáky, přístroje a jejich kabely a držáky, tachometr, otáčkoměr, držáky (madla) pro spolujezdce, stupačky spolujezdce, ventilátor včetně elektrického vedení, držák SPZ, kryt řetězu (není-li integrální součástí zadního blatníku) a houkačka včetně držáku.
- 7.23 Následující díly musí být doplněny, změněny nebo demontovány:** 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. Elektrická palivová čerpadla musí být vybavena testovacím zařízením, kterým se dá při technické přejímce zjistit funkce vypínače elektrického čerpadla. Všechny vypouštěcí zátky, šrouby, svorníky zasahující do prostoru olejových náplní a vně montované olejové filtry musí být řádně zajištěny drátem. Všechny odvodušňovací trubky a vedení musí být zaústěny do tělesa čističe vzduchu (Airboxu). Přední reflektor, blikače, zadní koncové a brzdové světlo musí být odmontovány; otvory vzniklé touto demontáží musí být zakryty vhodným materiálem, ale tvar (profil) kapotáže musí být zachován. Padací rámy, centrální a pomocné stojánky musí být demontovány, ale jejich pevné držáky (úchyty) musí být zachovány.

7.24 Výbava:

I když pro tyto stroje není homologovaná zvláštní výbava, je možná její dodatečná montáž. Jde zejména o "shromažďovač dat, počítačovou jednotku nebo záznamové zařízení".

Vše co zde není definováno se řídí všeobecným řádem uvedeným v úvodu tohoto Řádu.

N.8.0 DOPLŇUJÍCÍ SPECIFIKACE PRO MOTOCYKLY TRÍDY SUPERMONO

8.1 Třída SUPERMONO

Tato Třída je otevřená pro jednoválcové čtyřdobé motocykly do 800 ccm.

Jsou povoleny pouze motory pracující na čtyřdobém principu.

Motory musí mít přirozené nasávání.

8.2 Minimální hmotnost

Minimální hmotnost motocyklu Supermono je 95 kg.

K docílení minimální hmotnosti smí být použito závaží, které je bezpečně přichyceno k rámu motocyklu.

Při závěrečné kontrole po závodě budou motocykly váženy ve stavu, v jakém dokončily závod. Nic nesmí být na motocykl přidáno, včetně chladiva, oleje, paliva nebo např. výměny pneumatik.

Při kontrole po závodě je povolena 1% tolerance hmotnosti.

8.3 Číslové tabulky

Startovní čísla musí být upevněna vpředu a na obou stranách motocyklu tak, aby byla zřetelně viditelná pro diváky a činovníky.

Číslové tabulky musí mít obdélníkový tvar o minimálních rozměrech 285 mm x 235 mm

Jedna tabulka musí být připevněna v Přední části s maximálním sklonem 30° směrem vzad od svislé osy. Ostatní musí být umístěny po obou stranách motocyklu. Tabulky musí být připevněny takovým způsobem, aby byly zřetelně viditelné, a nesmí být zakryty kteroukoli částí motocyklu nebo jezdcem sedícím v závodní poloze. U Přední Číslové tabulky mohou být otvory mezi číslicemi. Ovšem, za žádných okolností nesmí být perforována plocha samotných číslic.

Namísto samostatných tabulek může být plocha odpovídajícího tvaru a rozměru natřena matnými barvami nebo nalepena na motocykl nebo jeho kapotáž.

V okolí startovních čísel musí být ponechán volný prostor minimálně 50 mm.

Barva pozadí a orámování číslic je u Supermono černá, číslice jsou žluté. Barvy odpovídají hodnotám uvedeným v tabulce RAL, kde černá je 9005 a žlutá 1003 (viz. Slánek 01.55).

V případě sporu týkajícího se citelnosti čísel je konečným rozhodnutím stanovisko Technického komisaře.

8.5 Palivo

Motocykly Supermono musí pracovat na normální bezolovnatý benzín – maximální obsah olova 0,005 g/litr (bezolovnatý) a max. 90 MON (viz. čl. 2.10 Specifikace paliva).

8.6 Specifikace motocyklu

8.7 Hlavní rám

Pro konstrukci rámu je zakázáno požití titanu a/nebo hořčíku.

8.8 Přední vidlice

Pro konstrukci vidlice je zakázáno požití titanu. Povrchová úprava je libovolná.

Musí být umožněno minimálně 15° vychýlení předního kola od stresové osy motocyklu vlevo a vpravo.

Vidlice musí být opatřena pevnými dorazy, které v krajních polohách řídítek zabezpečí mezi nádrží a říditky 30 mm volný prostor. Tlumic řízení nesmí sloužit jako náhrada pevných dorazu.

8.9 Zadní vidlice (kyvné rameno)

Pro konstrukci osy zadní vidlice (kyvného ramene) je zakázáno požití titanu, hořčíku a

- kompozitních materiálu.
- 8.10 Tlumice**
Pro tlumice odpružení motocyklu Supermono nejsou žádná omezení
- 8.11 Kola**
Největší šířka ráfku předního kola je 4".
Největší šířka ráfku zadního kola je 6,25".
Nejmenší průměr kola je 16".
Pro konstrukci os kol je zakázáno požití titanu a jakýchkoli lehkých slitin.
- 8.12 Brzdy**
Motocykly Supermono musí mít nejméně jednu brzdu na každém kole. Brzdy musejí pracovat nezávisle na sobě.
Použití uhlíkatých vláken a kompozitních materiálu na brzdových kotoučích je zakázáno.
- 8.13 Pneumatiky**
Musí být používány pouze závodní pneumatiky.
- 8.14 Stupačky/nohou ovládané páky**
stupačky mohou být sklopné, v tomto případě však musí mít použito zařízení, které je samočinně vrátí do původní polohy a konce stupaček musí být zakončeny integrálním krytem. Nesklopné kovové stupačky musí být vždy opatřeny trvale upevněnou zátkou vyrobenou z plastu, Teflonu nebo obdobného typu materiálu (min. průměr 8 mm).
- 8.15 Řídítka a páčky**
Šířka řídítek je nejméně 450 mm a jejich zakončení musí být kryto zátkou z pevného materiálu nebo pryže. Šířka řídítek je definována jako vzdálenost měřená mezi Vnější hranou rukojetí řídítek nebo otočné rukojeti plynu.
Použití titanu Při konstrukci řídítek není povoleno.
Ovládání plynu se musí samočinně zavřít, spustí-li z něj jezdec ruku.
páky nesmí být delší než 200 mm měřeno od bodu otočného cepu.
Na řídítkách musí být umístěn spínač vypnutí motoru.
- 8.16 Kapotáž**
Přední kolo s výjimkou pneumatiky a části zakryté blatníkem musí být z každé strany jasné viditelné.
Žádný prvek kapotáže nesmí vpředu přechýlat svislou rovinu vedenou 100 mm před osou předního kola. Blatníky nebudou považovány za kapotáž.
Blatníky nejsou povinné. Je-li namontován přední blatník, nesmí vpředu přesáhnout rovinu vztyčenou v úhlu 45° od vodorovné roviny procházející středem osy předního kola nebo pod rovinou vedenou vodorovně k zadní části osy předního kola.
Hrany předního ochranného štítu a všechny vyčnívající hrany kapotáže musí být zaobleny.
Sklon v Přední části v místě připevnění Číslové tabulky nesmí překročit 30° směrem vzad od svislé osy (viz. Obrázek A).
V jakékoli poloze řídítek musí zůstat volný prostor nejméně 20 mm mezi kapotáží a konci řídítek nebo jiného systému řízení, včetně jakéhokoli na nich namontovaného příslušenství.
Maximální šířka motocyklu nesmí překročit 600 mm. Šířka sedla nebo čehokoli namontovaného za ním, s výjimkou výfukového systému nesmí být větší než 450 mm.
Maximální výška zadní části sedla jezdce je 150 mm. Tato výška se měří od nejnižšího bodu pevné části sedla k nejvyšší části kapotáže za jezdce.
Žádný prvek kapotáže nesmí být umístěn za svislou rovinou procházející osou zadního kola.
Ráfek zadního kola za touto rovinou musí být zřetelně viditelný na obvodu nejméně 180o.
Musí být zachována nejméně 15 mm mezera po celém obvodu pneumatiky ve všech polohách odpružení motocyklu a ve všech seřazení zadního kola.
Žádná část motocyklu nesmí přechýlat za svislou rovinou, procházející nejzazším

bodem pneumatiky zadního kola.

Nezatížený motocykl musí být schopen náklonu v úhlu 50° od vertikální osy aniž by se dotýkal se země v jiném místě než pneumatikami

Křídélka nebo spoilery mohou být pouze na motocyklech sólo, jsou-li nedílnou součástí kapotáže nebo sedla. Nesmějí překročit šířku kapotáže ani výšku řídítek. Ostré hrany musí být zaobleny poloměrem minimálně 8 mm. Hrana předního ochranného štítu a všechny vyčnívající hrany kapotáže musí být zaobleny. Pohyblivá aerodynamická zařízení nejsou povolena.

Jezdec v normální poloze pro jízdu musí být s výjimkou předloktí dokonale viditelný z obou stran, zezadu i shora. Minimální vzdálenost obličeje jezdce nebo jeho přilby od kapotáže (včetně ochranného štítu) musí být 100 mm. Je zakázáno použít průhledný materiál, kterým by se tyto předpisy obcházely.

Víčko palivové nádrže musí být upevněno tak, že nevyčnívá z profilu nádrže a při nehodě nemůže být vytrženo.

Spodní část kapotáže musí být konstruována tak, aby při poškození havárii motoru byla schopna zachytit nejméně polovinu obsahu oleje a chladicí kapaliny používaných v motoru (minimálně 5 litru).

Spodní část kapotáže může být opatřena maximálně dvěma otvory o průměru 25 mm. Tyto otvory musí zůstat uzavřené za sucha a mohou být odkryty pouze při mokřém závode/tréninku vyhlášeném ředitelem závodu. Všechny vnější hrany musejí být zaobleny.

8.17 Palivová nádrž

Palivová nádrž musí být zcela vyplněna samozhášecím materiálem (např. „Explosafe“) odvodušňovací trubky palivové nádrže musí být opatřeny zpětnými ventily, které mají vývod do zachycovací nádržky z vhodného materiálu s minimálním objemem 250 ccm. Uzávěry plnicího hrdla nádrže po uzavření nesmí dovolit unikání paliva. Navíc musí být bezpečně zajištěny, aby se zabránilo jejich náhodnému otevření.

Víčko palivové nádrže musí být upevněno tak, že nevyčnívá z profilu nádrže a při nehodě nemůže být vytrženo.

8.18 Sedlo

Sedlo/zadní kapotáž musí mít dostatečné rozměry k umístění předpisových startovních čísel.

Šířka sedla nesmí, přesáhnou 450 mm.

Maximální výška zadní části sedla je 150 mm. Výška je měřena od nejnižšího bodu pevné konstrukce sedla k nejvyššímu místu kapotáže za jezdce.

Všechny Vnější hrany musejí být zaobleny.

8.19 Olejový chladič

Olejový chladič nesmí být namontován na zadním blatníku nebo nad ním.

8.20 Těleso čističe vzduchu (Airbox)

Airbox je povinný a musí být zcela uzavřený kolem ústí sacího hrdla a všech odvodušňovacích hadic, se vstupem vzduchu pouze nad nejnižším bodem okraje ústí sacího hrdla (viz. Obrázek C). Karburátor/zařízení na přípravu směsi může být umístěn zcela uvnitř tohoto airboxu.

vypouštěcí šrouby airboxu musí být utěsněny.

Všechny motocykly třídy Supermono musí mít uzavřený odvodušňovací systém. Musí být použita olejová odvodušňovací hadice a musí ústit do airboxu.

odvodušňovací systém (airbox plus jakékoli jiné zařízení pro zachycování odvodušňovaného oleje) musí být schopno v případě zablokování vypouštěcího potrubí pojmout minimálně 1000 ccm vypuštěných kapalin.

8.21 Karburátor/zařízení pro přípravu směsi

Neplatí žádná omezení

8.22 Motor

Maximální zdvihový objem je 800 ccm.

Motory smí pracovat pouze na čtyřdobém principu.

Motory musí mít přirozené nasávání.

Objemový obsah motoru je definován zdvihovým obsahem válce, tzn. plochou vrtání násobenou zdvihem.

Nejsou povoleny žádné tolerance v objemu.

Objem motoru se musí měřit při teplotě 20° C.

8.23 Vedení paliva

Palivové hadice musejí být zcela těsné.

8.24 Olejová potrubí

Přetlaková olejová potrubí mohou být nahrazena hadičkami a tyto musí být vybavena kovovým zesílením (kovovým opletením) a šroubovacími nebo zápustkovými koncovkami a spojkami.

8.25 Převodová skříň

Počet převodových stupňů je nejvýše šest

8.26 Výfukový systém

Maximální limit hluku je 105dB/A měřeno při průměrné rychlosti pístu 11 m/sekundu u čtyřdobých motoru.

Hodnota zdvihu musí být označena zřetelným způsobem na klikové skříni.

Konec výfukového potrubí nesmí sahat dále než k svislé rovině procházející okrajem zadní pneumatiky.

Konec výfukové trubky v minimální délce 30 mm musí být vodorovný a rovnoběžný se Středovou osou motocyklu s tolerancí +/-10°.

8.27 Zařízení kterým MUSÍ BÝT motocykl vybaven:

Motocykly musí být vybaveny funkčním vypínačem zapalování nebo tlačítkem namontovaným na libovolné straně řídítek (v dosahu ruky položené na rukojeti), které je schopné zastavit běžící motor.

Ovládnání plynu se musí automaticky zavřít/vrátit/, není-li drženo rukou.

Elektrická palivová čerpadla musí být elektricky napojena přes vypínací obvod, který automaticky vypne palivové čerpadlo v případě havárie.

Testování vypínacího obvodu musí být obsaženo v konstrukci elektrických palivových čerpadel za účelem jeho použití při technické přejímce.

Všechny výpustné zátky musí být zajištěny drátem. Vnější šrouby olejového filtru a šrouby, které zasahují do prostoru, ve kterém je olej musí být zajištěny drátem proti uvolnění.

Všechny motocykly třídy Supermono musí být vybaveny uzavřeným odvodušňovacím systémem. Olejové odvodušňovací potrubí musí být těsné a ústít do airboxu.

odvodušňovací systém (airbox plus jakékoli jiné zařízení pro zachycování odvodušňovaného oleje) musí být schopno v případě zablokování vypouštěcího potrubí pojmout minimálně 1000 ccm uniklých kapalin.

V případě, že je použito olejové odvodušňovací potrubí, jeho vývod musí ústít do záchytné nádržky umístěné na snadno přístupném místě, která musí být vyprázdněna před startem závodu.

Chladič oleje nesmí být namontován za zadním blatníkem anebo nad ním.

Minimální objem záchytné nádržky je 250 ccm pro odvodušňovací potrubí převodovky a 500 ccm pro odvodušňovací potrubí motoru.

N.9.0 DOPLŇUJÍCÍ SPECIFIKACE PRO MOTOCYKLY TŘÍDY Super Twin

9.1 Rám a zadní kyvná vidlice:

Rám musí zůstat tak, jak byl původně vyroben výrobcem pro daný model a typ homologovaného motocyklu. Držáky, které nemají nosný důvod, mohou být odstraněny a nahrazeny pokud to neohrožuje bezpečnost nebo stavbu motocyklu. Zadní rám (podsedlovka) může být nahrazen nebo

změněn. Zadní kyvná vidlice může být nahrazena z modelu od stejného výrobce, za předpokladu, že bude zachováno původní homologované zavěšení.

9.2 Přední vidlice, zadní pružící a tlumičí jednotka:

Přední vidlice včetně dolního a horního můstku krku-vřetene jsou libovolné. Může být použito libovolného tlumiče řízení. Zadní pružiny a tlumiče mohou být nahrazeny za předpokladu, že budou dodrženy původní body uchycení jako u homologovaného motocyklu. Originální vnitřní části vidlic mohou být upraveny nebo nahrazeny. Pružiny předních vidlic mohou být nahrazeny.

9.3. Brzdy:

Přední a zadní brzdové kotouče mohou být změněny. Jsou povoleny pouze ocelové materiály brzdových kotoučů. Přední a zadní brzdové třmeny mohou být změněny. Přední a zadní brzdové destičky a hydraulické brzdové hadičky mohou být změněny. Rozdělení předních brzdových hadiček pro oba přední brzdové třmeny musí být nad spodní hranou dolního můstku vidlice (spodní třmen).

9.4. Kola a pneumatiky:

Kola mohou být nahrazena vhodnými pro daný motocykl. Všechny pneumatiky musí být se vzorky a všemi předepsanými rozměrovými homologačními značkami na bocích to je: DOT nebo "E" a musí být dostupné ve veřejné obchodní síti. Hladké pneumatiky/sličky/ nejsou povoleny. Pokud je vyhlášen „WET RACE“ mokrý závod mohou být použity speciální závodní pneumatiky označované jako mokré "WET"

9.6. Karoserie, nádrž, kapotáž a sedlo

Kapotáže, blatníky a sedlo mohou být změněny nebo nahrazeny. Ochranný čelní průhledný štít, pokud je namontován, může být nahrazen, pouze průhledným štítem. Původní držáky přístrojů a kapotáže mohou být odstraněny, nahrazeny nebo doplněny. Benzínová nádrž je libovolná, ale musí být zcela vyplněna pěnou tlumičí šířením ohně. Odvzdušnění nádrže musí být opatřeno jednocestným ventilem s hadičkou ústící do nádoby o obsahu 250 ccm.. Spodní kapotáž musí být konstruována tak, aby v případě poruchy motoru zadržela alespoň polovinu z celkového množství provozních kapalin motoru /oleje a chladicí kapaliny/ a to (minimálně 5 litrů. Spodní hrana otvorů vany kapotáže musí být umístěna minimálně 50 mm nad nejnižší částí této vany.

9.7. Motor:

Původní hlava válců, ojnice, písty, ventily, válce mohou být upraveny, ale nesmí být překročen zdvihový objem 650 ccm u čtyřdobého dvouválcového kapalinou chlazeného motor a 850 ccm u čtyřdobého dvouválce vzduchem chlazeného. Písty mohou být nahrazeny.

Časování vaček může být změněno. Leštění a redukce hmotnosti částí motoru je povoleno.

Jedinou chladicí náplní pro kapalinou chlazený motor je voda nebo směs voda-etanol.

9.8. Převodovka:

Je možná montáž rychlo řazení/ Quick Shift/., jsou povoleny. Spojkové pružiny, třecí a hnací lamely mohou být nahrazeny, je dovoleno použití spojky antihopping. Sekundární převod/řetězové kola a řetěz je možné změnit.

9.9. Električka:

Pokud byl motocykl původně vybaven elektrickým startérem musí být zachován a musí být schopen při konečné kontrole po závodě normálně nastartovat motor. Motocykl musí být vybaven funkčním vypínačem umístěným na řídicích v dosahu ruky jezdce položené na rukojeti řídicích. Vypínač musí bezpečně zastavit chod motoru.

9.10. Výfukového systému:

Výfukové potrubí a tlumiče mohou být změněny nebo nahrazeny. Výfukový systém musí splňovat

požadavky na maximální hlukový limit 102 dB/A při přejímce motocyklu s tolerancí + 3 dB/A při konečné kontrole po závodě.

9.11. Řetězový kryt

Ochranný kryt musí být namontován tak, aby se zabránilo odchytu mezi dolní během pohonu řetězu a konečným pohonem ozubeného zadního kola (rozety).

9.12. Palivo:

Pouze bezolovnaté palivo, použití přísad do pohonných hmot je přísně zakázáno.

9.13. Chladič a chladič oleje:

Původní chladič a chladič oleje mohou být nahrazeny. Použití chladiva je zakázáno, jako chladící médium smí být použita pouze voda.

9.14. Spojovací prvky:

Standardní upevňovací prvky mohou být nahrazeny s úchyty z jakéhokoliv materiálu a designu. Pevnost a provedení musí být rovno nebo vyšší pevnosti než je u standardního spojovacího prvku. Použití titanu na výkyvné rameno a jeho osy je zakázáno. Pro osy kol je použití lehkých slitin zakázáno. Použití matic a šroubů ze slitiny titanu je povoleno. Hliníkové upevňovací prvky mohou být použity pouze v nenamáhaných místech.

9.15. Následující položky musí být odstraněny:

Světlomet, zadní lampy a lampy směrových ukazatelů. Zrcátka, houkačka, konzoly a držák SPZ, skříňka na náradí, háčky a nosiče zavazadel, opěrky nohou, bezpečnostní rámy, středové, boční stojany, (držáky které sou pevnou součástí rámu, musí zůstat zachovány!!).

9.16. Následující položky mohou být odstraněny:

Přístroje, související držáky a kabely, tachometr, otáčkoměr, ventilátor chladiče a kabeláž, horní kryt sekundárního řetězu.

N.10.0 DOPLŇUJÍCÍ SPECIFIKACE PRO TŘÍDU SP 250 CCM/250 GP

10.1 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 Grand prix)
- 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.

10.2. PLNĚNÍ A PALIVOVÁ SOUSTAVA

Variabilní délka sacího traktu není povolena.

Je povoleno použít pouze jedno šoupátko/škrtecí klaka pro ovládání výkonu podle požadavků jezdce; musí být ovládáno pouze mechanicky (prostřednictvím lanovodu) a obsluhováno výhradně jezdcem. Není dovoleno použití jiného pohyblivého zařízení (s výjimkou injektoru a ovládání volnoběhu) v sacím traktu motoru před sacím ventilem. Není dovoleno ani žádné přerušení mechanického spojení mezi jezdcem (otočnou rukojetí plynu) a škrtecí klapkou.

Nastavení otáček běhu naprázdno (včetně brzdění motorem) prostřednictvím prepouštěcího ventilu řízeného jednotkou ECU je povoleno (viz také 5.4). Nejvyšší hodnota průřezu tohoto vzduchového ventilu je ekvivalentní otvoru o průměru 12 mm; řídicí systém může obsahovat škrtecí 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 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.

10.3. VÝFUKOVÝ SYSTÉM

Proměnná délka výfukového potrubí je nepřípustná.

Ve výfuku se nesmějí vyskytovat žádné pohyblivé části (např. ventily, příčky)

Měření hluku bude probíhat podle čl. 2.14x předpisu pro FIM Grand Prix.

Měření bude probíhat při 5000 ot./min. Nejvyšší povolená hranice hluku je 105 dB/A.

10.4. PŘEVODY

Nejvyšší přípustný počet převodových stupňů je 6.

Elektromechanické nebo elektrohydraulické ovládání spojky není dovoleno.

10.5. ZAPALOVÁNÍ, ELEKTRONIKA A ZÁZNAM DAT

Je dovoleno použít libovolnou elektronickou řídicí jednotku (ECU).

Systém kontroly trakce není přípustný.

Použití záznamových jednotek dat je libovolné.

10.6. HMOTNOST

Minimální hmotnost motocyklu třídy MOTO 3 je 148 kg.

Platí pro motocykl s jezdce v závodním oděvu, s přilbou, botami a rukavicemi.

10.6. 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 polo aktivní 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 2,5l uniklých kapalin z motoru motocyklu MOTO 3.

10.7. 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	3,5" x 17" vzadu
--------	--------------------	------------------

10.8. 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 čelem 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 %.

10.9. VŠEOBECNÉ USTANOVENÍ

Počet motocyklů: tým může předat pouze jeden motocykl pro jednoho jezdce. Změna motocyklu je možná pouze podle čl. 1.15.3 předpisu FIM Grand Prix.

10.10 ČÍSLA A ČÍSLOVÉ TABULKY

Pro třídu MOTO 3 je platná číslková tabulka barvy černé (odpovídá RAL9005), startovní číslo bílé barvy (odpovídá RAL9010).

N.11.0 DOPLŇUJÍCÍ SPECIFIKACE - TECHNICKÝ PŘEDPIS PRO MOTOCYKLY VOLNÉ TŘÍDY

(Do 600 cm³ a nad 600 cm³)

11.1 Specifikace

Motocykly pro závod volné třídy:

1. Volná třída do 600 ccm - motocykly o zdvihovém objemu motoru nad 250 ccm do 600 ccm.

V této třídě mohou startovat motocykly: dvou válcové o objemu motoru do 750 ccm
 tříválcové o objemu motoru do 650 ccm

2. Volná třída nad 600 ccm - motocykly o zdvihovém objemu motoru nad 600 ccm.

Pro tyto třídy mohou být speciální motocykly pro silniční závody, motocykly třídy SuperStock, SuperSport nebo SuperBike s proslou homologací, nebo motocykly pro klasický silniční provoz s nutnými úpravami. Pro tyto třídy je rozhodující zdvihový obsah motoru bez rozdílu pracovního cyklu a počtu válců.

11.2 Rám a podvozek

Libovolná konstrukce, musí být ale zachovány všechny bezpečnostní prvky. Pro stavbu motocyklu nesmí být použit rám z motocyklu nižší třídy (do rámu po motoru 125 ccm nelze vložit motor 250 ccm nebo větší. Totéž pravidlo platí i pro ostatní třídy). Dále nesmí být použity kompozitní lamináty, uhlíková vlákna, hořčík a titan. Díly vyrobené z těchto materiálu je možné použít pro stavbu motocyklu jen tehdy, pochází-li ze sériově vyráběných motocyklů a byly výrobcem homologovány.

11.3 Hmotnost motocyklů

Minimální hmotnost je dána minimálními hmotnostmi jednotlivých tříd.

11.4 Motor

Dvou nebo čtyřdobý motocyklový motor běžné konstrukce takový, jaký byl použit pro daný model motocyklu výrobcem. Musí pracovat na běžný bezolovnatý benzín o max. množství olova 0,005g/litr.

Přepřítávané motory nejsou povoleny

11.5 Brzdy

Motocykl musí být vybaven po jedné brzdě na každém kole působícími nezávisle na sobě a soustředně s kolem.

11.6 Řídítka

11.6.1 Šířka řídítek třídy do 80 ccm je nejméně 400 mm.

11.6.2 Šířka řídítek ostatních strojů (včetně sidecar) je nejméně 450 mm

11.6.4 Rukojeti řídítek musí být upevněny takovým způsobem, aby byla dosažena minimální šířka pro řídítka měřená mezi vnějšími konci rukojetí.

11.6.5 Otevřené konce řídítek musí být uzavřeny zátkou z pevného materiálu nebo kryty pryží.

11.6.6 Minimální úhel otáčení řídítek na každou stranu od stresové osy nebo od střední polohy musí být 15° pro motocykly sólo.

11.6.7 Při použití kapotáže nesmí nikdy dojít k dotyku předního kola s kapotáží v jakékoli poloze řídítek.

11.6.8 Pevné dorazy řízení (za dorazy se nepovažují tlumice řízení) musí být namontovány tak, aby zajistily minimální volný prostor 30 mm mezi řídítky s pákami a palivovou nádrží při

plném rejdu tak, aby si jezdec nemohl přiskřípnout prsty.

11.6.9 Třmeny připevňující řídítka musí být pečlivě zaobleny a vyrobeny tak, aby se předešlo k jejich prasknutí.

11.6.10 Oprava řídítek ze slitin lehkých kovů je zakázána.

11.7 Ovládací páčky

Všechny ovládací páky na řídítkách (spojka, brzda atd.) musí být zakončeny kuličkou (minimální průměr této kuličky musí být nejméně 16 mm). Kulička může být rovně zploštělá, avšak její hrany musí být v každém případě zaobleny (min. tloušťka zploštělé části 14 mm). Tato zakončení musí být připevněna trvalým způsobem a musí tvořit nedílný celek s pákou. Každá ovládací páka (ruční i nožní) musí být namontována na samostatném cepu.

11.8 Stupačky

Stupačky mohou být sklopné, ale v tom případě musí být opatřeny zařízením, které je automaticky vrátí do normální polohy a na konci stupačky musí být integrální ochrana o poloměru min. 8 mm

11.8.1 Nesklopné kovové Stupačky musí být vždy opatřeny trvale upevněnou zátkou vyrobenou z plastu, Teflonu® nebo obdobného typu materiálu (min. průměr 16 mm. U motocyklu pro klasický silniční provoz je povoleno provést bandážování konců stupaček PVC páskou, gumovým převlekem apod. Bezpečnost provedení posoudí HTK.

11.9 Blatníky a ochrana kol

Blatníky musejí vyhovovat následujícím požadavkům:

11.9.1 Musejí na každé straně bočně překrývat pneumatiku.

11.9.2 Přední blatník musí krýt nejméně 100° obvodu kola. V této oblasti smí být kolo zakryto při dodržení níže uvedených úhlu. Úhel sevřený přímkou vedenou od předního konce blatníku ke středu kola a přímkou vedenou vodorovné středem kola musí být mezi 45° a 60°. Úhel sevřený přímkou vedenou od zadního konce blatníku ke středu kola a přímkou vedenou vodorovné středem kola nesmí být větší než 20°

11.9.3 Zadní blatník musí krýt nejméně 120° obvodu kola. Úhel sevřený dvěma přímkami, jednou vedenou od zadního konce blatníku ke středu kola a druhou vedenou vodorovné středem kola nesmí být větší než 20°

11.9.4 Pokud je použita kapotáž, blatníky nejsou vyžadovány. Není-li použita kapotáž, jsou vyžadovány blatníky. Sahá-li kryt sedla ke svislé tence vnějšího obvodu zadní pneumatiky (s tolerancí - 50 mm), zadní blatník se nepožaduje.

11.10 Kapotáž

Kapotáž motocyklu sólo musí odpovídat následujícím požadavkům:

Žádný prvek kapotáže nesmí být umístěn za svislou rovinou procházející osou zadního kola a ráfek zadního kola za touto rovinou musí být zřetelně viditelný na obvodu nejméně 180°. Žádná část motocyklu nesmí přečnívat za svislou rovinou, procházející nejzadnějším bodem zadního kola.

Přední kolo s výjimkou pneumatiky a části skryté za blatníkem musí být z každé strany jasné viditelné. Žádný prvek kapotáže nesmí vpředu přečnívat svislou rovinu vedenou 100 mm před osou předního kola. Blatníky nebudou považovány za kapotáž.

11.10.1 U všech čtyřdobých motocyklu vybavených kapotáží, musí být spodní kapotáž zkonstruována tak, aby v případě havárie motoru zadržela nejméně polovinu z celkového množství oleje a chladicí kapaliny použitých v motoru. Spodní okraj otvoru v kapotáži musí být umístěn nejméně 50 mm nad spodní hranou kapotáže.

Spodní část kapotáže může být opatřena maximálně dvěma otvory o průměru 25 mm. Tyto otvory musí být uzavřené za sucha a musí být otevřené při „mokrém“ závodu (WET RACE), je-li vyhlášen ředitelem závodu.

Jsou povoleny jen minimální úpravy týkající se profilu spodní části kapotáže, ale pouze pro splnění tohoto pravidla.

11.11 Ovládání plynu

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

11.12 Vypínač zapalování

Motocykl musí být vybaven funkčním vypínačem zapalování na levé nebo pravé straně řídítek v dosahu ruky jezdce.

11.13 Výfukový systém

Všechny výfuky musí být opatřeny tlumivkou, která zaručuje splnění hlukového limitu 105 dB/A. Maximální limit hluku je 105dB/A měřeno při průměrné rychlosti pístu 11 m/sekundu u čtyřdobých motorů. Konec výfukového potrubí nesmí sahat dále než k svislé rovině procházející okrajem zadní pneumatiky.

Konec výfukové trubky v minimální délce 30 mm musí být vodorovný a rovnoběžný se středovou osou motocyklu s tolerancí +/-10°.

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.

11.14 Pneumatiky

Musejí být použity pneumatiky minimálně rychlostní třídy“ V“ nebo“Z“. Výběr určitého typu dezénu je zcela ponechán na jezdcovi. Použití slicku je rovněž ponecháno na vůli jezdce. Hloubka dezénu/kontrolních bodů slicku/

V době technické přejímky musí být minimálně 2,5 mm. Úprava hloubky dezénu je zakázána.

11.15 Číslové tabulky

Na motocyklu budou umístěny 3 tabulky a to:1 tabulka vpředu a po jedné na každé straně motocyklu.

Tabulky nesmí nic zakrývat a musí být dobře viditelné. Musí být obdélníkového tvaru o rozměrech 285 x 235 mm. Barva podkladu bílá, číslo červené.

Pro čitelnost startovních čísel je rozhodující stanovisko hlavního technického komisaře.

11.16 Tyto část musí být odstraněny, změněny nebo doplněny

Stojánky a boční rámy musí být odstraněny. U motocyklu pro běžný silniční provoz je povolena výjimka, že nemusí být demontován centrální stojan motocyklu, ale tento musí být řádně upevněn aby nedošlo samovolnému spadnutí během jízdy. Bezpečnost upevnění posoudí HTK.

Zrcátka musí být odstraněna. Registrací značka musí být demontována.

Z motocyklu musí být demontován nebo bezpečně přelepen přední reflektor, ukazatele směru (pokud jsou namontovány na konci řídítek musí být odstraněny), zadní sdružená svítidla a stopka. Otvory vzniklé po demontované výstroji musí být zakryty netříštivým materiálem a všechny živé konce kabeláže musí být bezpečně zaizolovány.

Vypouštěcí, nalévací zátky, olejový filtr a všechny vnější šrouby vstupující do olejových náplní musejí být zajištěny řádně a viditelně drátem.

Palivové nádrže musejí být zcela vyplněny protipožární pěnou.

Jediným chladivem u kapalinou chlazených motorů je pouze voda nebo směs vody a etanolu.

Čtyřdobé motocykly musí být opatřeny uzavřeným odvodušňovacím systémem to je:

Všechny odvodušňovací hadice musí ústít do airboxu, žádné emise nesmí být vypouštěny přímo do ovzduší.

N.12.0 DOPLŇUJÍCÍ SPECIFIKACE PRO TŘÍDU KLASIK**12.1. Všeobecná specifikace**

K závodům třídy Klasik mohou být převzaty pouze originální, historické, závodní a supersportovní silniční sólo motocykly vyrobené továrnou, družstvem, dílnou, sportovním klubem nebo jednotlivcem v období 1945 - 1979, které byly již v době svého vzniku navrhovány pro závodní účely, nebo v uvedeném období upraveny pro silniční závody a prokazatelně nasazeny do závodu startovat mohou motocykly s objemem motoru nad 50ccm, maximálně však do 750 ccm.

Každý historický závodní motocykl musí být testovaný a mít platný průkaz sportovního vozidla (PSV), ve kterém je vyznačena kategorie, do níž je zařazen. PSV mimo ostatních údajů musí obsahovat foto motocyklu z obou stran, základní identifikační a technické údaje a skutečný rok výroby. Za rok výroby se považuje první nasazení do závodu. Stejný rok výroby bude zapsán i následně vyrobeným motocyklům stejného typu v nezměněném provedení. Horní hranici roku výroby celého stroje určuje stáří kterékoliv nejmladší podstatné části motocyklu. Za ty se považují zejména motor a jeho jednotlivé skupiny (převodovka, spojka, karburátor, zapalování) dále rám, vidlice, odpružení, brzdy, kola a použité materiály. Po sejmutí aerodynamických prvků musí všechny viditelné díly vyhovovat danému typu a uvedenému roku výroby stroje. Jako původní součástky jsou tolerovány i dokonale provedené kopie (repliky) originálních dílů. Jimi lze nahradit chybějící původní díly. Repliky kompletních závodních motocyklů lze použít za předpokladu, že jsou schváleny a otestovány pro třídu KLASIK. Viz. JPHZM.

Motocykl musí být olejotěsný, případně musí být vybaven zařízením zabráňujícím unikání oleje na trať. Všechny hadice, šroubení a zátky v olejovém systému musí být zajištěny proti uvolnění. Oddychy z motoru a z nádrží musí být vyvedeny do sběrné nádržky.

Hlučnost nesmí překročit dobové limity.

Ve třídě Klasik jsou dovoleny technické konstrukční zvláštnosti, které ve své době existovaly a vyhovovaly tehdejšímu technickým předpisům. Toto ovšem platí pouze za předpokladu, že jsou prezentovány na typu, pro který byly určeny. Jedná se např. o přeplňování motorů, velké kapotáže zakrývající přední kolo, víceválcové motory, vícešupňové převodovky, brzd.kotouče a pod. Technicky výjimečné dobové konstrukce individuálně posuzuje jmenovaná technická komise.

12.2. Kola, ráfky, pneumatiky

Lze použít pouze kola s drátěným výpletem. Z důvodu bezpečnosti je povoleno použití ráfků a pneumatik 18" místo původních 19" a 21". Rychlostní třída použitých pneu musí vyhovovat maximální rychlosti stroje.

12.3. Číslové tabulky a čísla

K označení stroje smí být použity tabulky elipsovitého tvaru 285 x 235 mm. Barva tabulek a číslic je do 125 ccm - černá / bílá, do 175 ccm - červená / bílá, do 250 ccm - zelená / bílá, do 350 ccm - modrá / bílá, do 500 ccm - žlutá/černá, do 750 ccm - bílá / černá. Rozměry čísel: výška 140mm, min. šířka 80mm, min. šířka tahu 25mm, mezera mezi číslicemi 15mm.

Číslová tabulka a startovní číslo přidělené jezdcovi se na motocyklu musí objevit 3x. Jedenkrát vpředu uprostřed kapotáže a po jednom čísle na levém a pravém boku sedla, nebo kapotáže.

12.4 Palivo

Pro třídu Klasik není předepsané palivo. Lze použít palivo dle konstrukčních požadavků motocyklu. HZM nemusí mít v palivové nádrži tlumící pěnu a nemusí být vybaven sběrnou vanou pod motorem.

12.5 Karburátory

Lze použít pouze karburátory vyráběné a používané v letech 1945-1979.

12.6 Je zakázáno:

dodatečnými úpravami zvyšovat původní výkon motoru

montovat pneu s nižším než 90% a zadní s nižším než 80 % snížením průřezu

používat pneu bez vzorku / slik / a „ mokré “ pneu

dodatečné prořezávání pneu

používat zadní pružící elementy s přidavnou nádržkou

odpružení zadního kola pouze jednou pružící jednotkou (typ Cantilever)

zvětšení objemu motoru nad obsah dané kategorie

používat kotoučové brzdy (pouze v kat. do 500 ccm lze na předním kole použít dobový brzdový kotouč a jedno pístový brzdový třmen, takový, jaký byl dodáván výrobcem stroje).

V kategorii do 750 ccm lze na předním kole použít dobové brzdové kotouče

s jedno pístovými brzdovými třmeny stejné značky a typu, jaké již do r. 1979 dodával výrobce stroje.

12.7 Přilby, kombinézy

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

– Evropa ECE 22-05“P“

– USA SNELL M 2005, SNELL M 2010

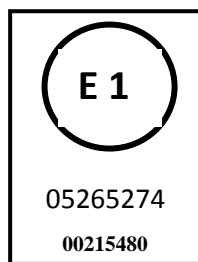
- JAPONSKO JIS T 8133 : 2007

viz. Mezinárodní normy v obrazové příloze str.40

Smí být použita pouze jednodílná kožená kombinéza. Není vhodné používat pestrobarevné kožené kombinézy a přilby. Doporučujeme zde používat jejich dobové zabarvení s ohledem na r. v. použitého motocyklu. Technická komise doporučuje ve třídě KLASIK použití chráničů páteře.

Ve všem ostatním, zde neuvedeném, platí ostatní předpisy pro SZM.

PLATNÉ MEZINÁRODNÍ NORMY PRO PŘILBY



ECE 22- 05 „P“ (EVROPA)

Evropská norma pro ověřování odolnosti přileb pro motorismus.

Pro rok 2013 platí zobrazená norma na bílém štítku pevně upevněném uvnitř přilby, ta **musí začínat vždy číslem 05**, za ním následují další čísla,(výrobní série apod.)Písmeno a číslo v kroužku např.E4 označuje státní zkušebnu, která přilbu zkoušela.

Čísla jednotlivých státních zkušeben – E1 – E48

E1 for Germany, E2 for France, E3 for Italy, E4 for Netherlands, E5 for Sweden,

E6 for Belgium, E7 for Hungary, E8 for Czech Republic,

E9 for Spain, E10 for Yugoslavia, E11 for UK, E12 for Austria,

E13 for Luxembourg, E14 for Switzerland, E15 (- vacant), E16 for Norway,

E17 for Finland, E18 for Denmark, E19 for Roumania, E20 for Poland,

E21 for Portugal, E22 for the Russian Federation, E23 for Greece,

E24 for Ireland, E25 for Croatia, E26 for Slovenia, E27 for Slovakia,

E28 for Bielo Russia, E29 for Estonia, E30 (- vacant), E31 for Bosnia andHerzegovina, E32 for Letonie,

E34 for Bulgaria, E37 for Turkey,

E40 for Macedonia, E43 for Japan, E44 (- vacant), E45 for Australia,

E46 for Ukraine, E47 for South Africa, E48 New Zealand.

ČESKÁ STATNÍ ZKUŠEBNA „E8“ NEMÁ CERTIFIKACI PRO ZKOUŠKY PŘILEB!!!!



(USA) SNELL M 2010



JAPONSKO JIS T 8133 : 2007

JIS T 8133:2007 – tato homologace je platná do konce roku 2014!!!

DESATERO PRO PŘILBU

Jednoduchý test na ověření správné velikosti a funkce ochranné přilby

- 1.) Získejte správnou velikost změřením hlavy
- 2.) Zkontrolujte, zda nelze s přilbou na hlavě pootáčet
- 3.) Utáhněte bezpečně popruha skloňte hlavu vpřed a zkuste ze zadu helmu stáhnout, helmu nelze tímto způsobem sejmout.

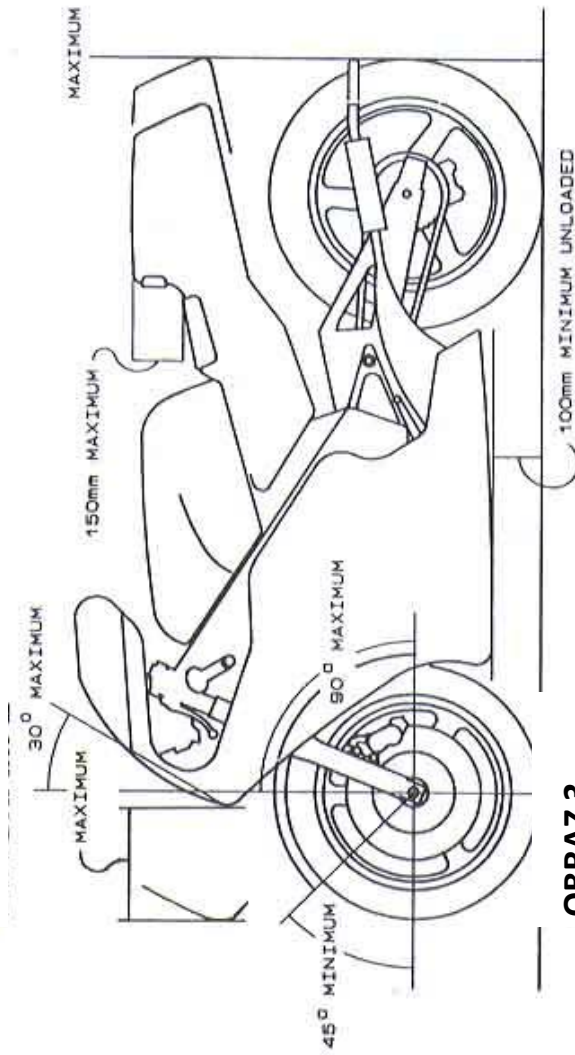


- 4.) Kontrolovat schopnost zda je vidět přes rameno na obě strany,
- 5.) Zkontrolujte, zda nic nebrání dýchání v přilbě a nikdy nezakrývat váš nos.
- 6.) Šátek proti větru kolem krku uvázat tak, že nebrání přístupu vzduchu do přilby.
- 7.) Nikdy nenesit šátek pod popruhem přilby.
- 8.) Ujistěte se, že hledí lze otevřít jednou rukou.
- 9.) Přesvědčit se, že zadní část přilby chrání krk.
- 10.) Vždy koupit to nejlepší pro svoji bezpečnost

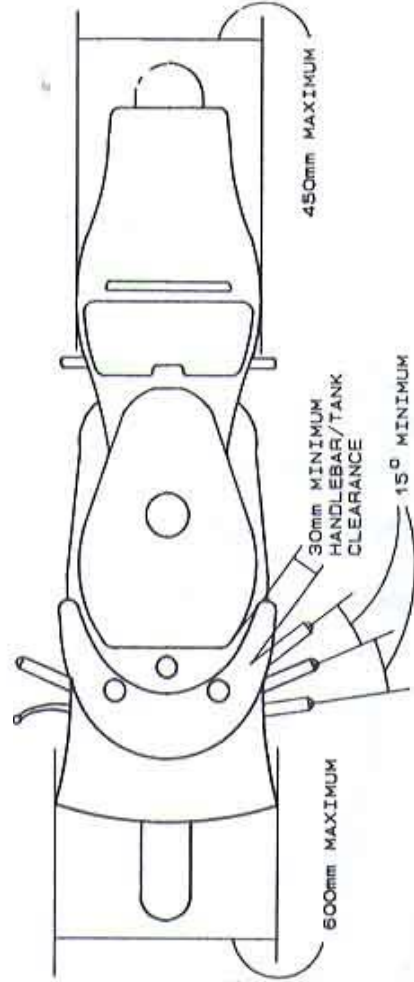
SILNIČNÍ ZÁVODNÍ MOTOCYKL

A

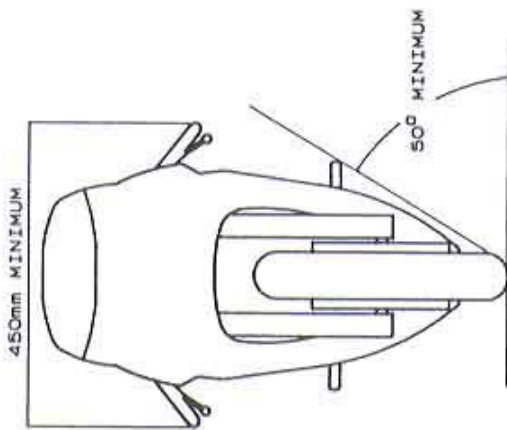
OBRAZ 2



OBRAZ 3

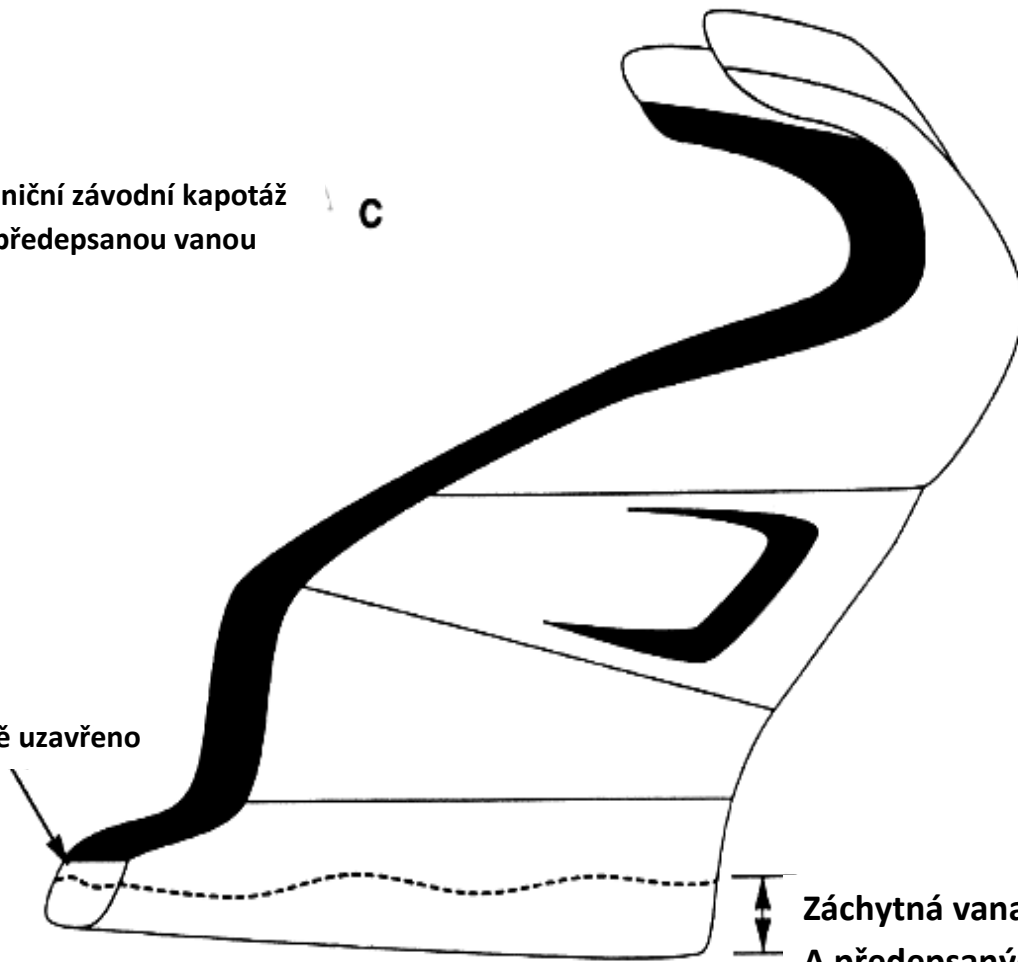


OBRAZ 1



Silniční závodní kapotáž
S předepsanou vanou

Nepropustně uzavřeno



Záchytná vana
A předepsaných 50 mm
Hloubky v nejnižším bodě
vany

**SCHEMA UZAVŘENÉHO
ODVZDUŠŇOVACÍHO SYSTÉMU**

C

