S L O V E N S K Á M O T O C Y K L O V Á F E D E R Á C I A

C E S T N É P R E T E K Y M O T O C Y K L O V

NÁRODNÉ TECHNICKÉ PREDPISY
PRE CESTNÉ PRETEKY MOTOCYKLOV
MM SR
2018

Prejednané a schválené na Valnom zhromaždení disciplíny CPM dňa 23.1.2018
Vyhotovil : TKV SMF dňa 28.2.2018
Verzia 1

TECHNICKÉ PREDPISY 2018

NTP	0	Všeobecné pravidlá	3
NTP	0.1	Ochranné oblečenie a prilby	3
NTP	0.2	Ďalšie vybavenie	3
NTP	0.3	Pneumatiky	5
NTP	0.4	Štartovné čísla a podklady	6
NTP	0.5	Palivo	7
NTP	0.6	Homologizácia	7
NTP	0.7	Kontrola hluku	7
NTP	0.8	Časomiera	7
NTP	0.9	Technická kontrola	7
NTP	1	Trieda SUPERSPORT 300	7
NTP	2	Trieda SUPERSPORT	8
NTP	3	Trieda SUPERSTOCK 600 a 1000	9
NTP	4	Trieda SUPERBIKE	24
Príloha A:		Štartovné čísla	26
Príloha B:		Zoznam povolených ECU jednotiek a modelov kabeláží	27
Príloha C:		Minimálna hmotnosť	29
Príloha D:		Palivo, olej a chladiaca kvapalina	30
Príloha E:		Kontrola hluku	34
Príloha F:		Technické predpisy triedy SUPERSPORT 300	36
Príloha G:		Technické predpisy triedy SUPERSPORT	37
Príloha H:		Technické predpisy triedy SUPERBIKE	50

AK NIE JE INAK UVEDENÉ, AKÁKOĽVEK ÚPRAVA JE ZAKÁZANÁ

VŠETKO V PRAVIDLÁCH VYZNAČENÉ **HRUBÝM,MODRÝM PÍSMOM** JE PRE ROK 2018 NOVÉ ALEBO ZMENENÉ.

NTP 0 VŠEOBECNÉ

a. ŠK CPM si vyhradzuje právo kedykoľvek zmeniť a doplniť technické predpisy.

b. Každý jazdec môže absolvovať technickú kontrolu len s jedným motocyklom. Technickí komisári by mali opätovne prehliadnuť akýkoľvek motocykel, ktorý bol zapojený do akejkoľvek nehody, a ak je potrebné vydať novú technickú kontrolnú nálepku pre opravený motocykel. Ak je motocykel úplne poškodený, môže hlavný technický komisár umožniť jazdcovi prejsť technickou prebierkou s druhým motocyklom. Ale kedykoľvek počas súťaže je povolený len jeden motocykel na jazdca a triedy.

c. Počas tréningov: Ak sa zistí, že motocykel nie je v súlade s technickými predpismi počas tréningu alebo po ňom, bude jeho jazdcovi udelený trest počas trvania závodu, ako napr, ride-trough, strata pozície na štartovom rošte v budúcom závode, pozastavenie a / alebo strata bodov v celkovom hodnotení šampionátu, alebo strata pohárových bodov.

d. Po pretekoch: Ak sa zistí, že motocykel po závode nie je v súlade s technickými predpismi, jeho jazdcovi sa udelí trest, akým je napríklad časový trest alebo diskvalifikácia.

e. Ak počas tréningu alebo samotného preteku technický komisár nájde chybu na motocykli, ktorá by mohla predstavovať nebezpečenstvo pre ostatných jazdcov, musí okamžite informovať správcu závodu (Clerk of the Course). Náhodné technické kontroly sa môžu vykonávať počas tréningu a po skončení tréningu v priestoroch Technickej kontroly.

Jazdec je vždy zodpovedný za svoj motocykel.

NTP 0.1 OCHRANNÉ OBLEČENIE A PRILBY

0.1.1 Jazdci a spolujazdci musia mať oblečený kompletný kožený oblek s prídavnými koženými vypchávkami alebo inými chráničmi na základných kontaktných bodoch, kolenách, lakťoch, pleciach, bokoch a pod.

0.1.2 Podšívky a spodná bielizeň nesmú byť zo syntetického materiálu, ktorý by sa mohol roztaviť a poškodiť jazdcovu pokožku.

0.1.3 Jazdci musia mať taktiež natiahnuté kožené rukavice a čižmy, ktoré spolu s oblečením poskytnú kompletné pokrytie od krku nadol.

0.1.4 Môžu byť použité náhradné materiály za kožu, ale musia byť skontrolované hlavným technickým komisárom.

0.1.5 Použitie ochrany chrbta je povinné.

0.1.6 Jazdci musia nosiť prilbu, ktorá je v dobrom stave, dobre sadne a je poriadne upevnená.

0.1.7 Prilby musia byť typu full face (plné zakrytie tváre) a v súlade s jedným z uznávaných medzinárodných štandardov :

- Europe ECE 22-05, ´P´
- Japan JIS T 8133: 2007 (platné do 31.12.2019): JIS T 2133:2015
- USA SNELL M 2010 (platné do 31.12.2019): SNELL M 2015

Prilby s dvojitým D-Ring upínaným sú povinné!

0.1.8 Priezory musia byť vyrobené z nerozbitného materiálu.
0.1.9 Je povolené používať tear-off t.j. strhávacie fólie na priezore ochrannej prilby.
0.1.10 Všetky otázky týkajúce sa vhodnosti alebo podmienok jazdeckého oblečenia a/alebo prilby musia byť rozhodnuté hlavným technickým komisárom, ktorý môže, ak si to želá, pred konečným rozhodnutím, konzultovať s výrobcami produktu.

NTP 0.2 ĎALŠIE VYBAVENIE

0.2.1. Brzdové páčky:
Motocykle musia byť vybavené ochranou brzdovej páky, určené na ochranu pri náhodnej zrážke s iným motocyklom. Kompozitné materiály pre ochranu riadidiel nie sú povolené. **Chrániče schválené FIM-om sú povolené bez ohľadu na materiál.**
Hlavný technický komisár má právo odmietnuť akúkoľvek ochranu, ktorá nespĺňa tento bezpečnostný účel.

0.2.2. Kryt reťaze:
Kryt reťaze musí byť namontovaný takým spôsobom, aby sa znížilo riziko zachytenia ktorejkoľvek časti tela jazdca medzi spodnou dráhou reťaze a zadným reťazovým kolesom.
Kompozitné materiály pre ochranu riadidiel nie sú povolené. **Chrániče schválené FIM-om sú povolené bez ohľadu na materiál.**
Hlavný technický komisár má právo odmietnuť akúkoľvek ochranu, ktorá nespĺňa tento bezpečnostný účel.

0.2.3 Zadné bezpečnostné svetlo:
Všetky motocykle musia byť vybavené funkčným červeným svetlom pripevneným **na zadnej strane motocykla**.
Toto svetlo sa musí zapnúť, v prípade ak sa motocykel nachádza na trati, alebo je jazdený v PIT LANE a riaditeľ pretekov vyhlási „mokrý pretek (WET RACE).
Všetky svetlá musia byť v súlade s nasledovným:

a) Zadné svetlo musí byť namontované na motocykli po celý čas trvania podujatia.
b) Zadné svetlo musí byť správne namontované pomocou skrutiek. Montáž zadného svetla pomocou pásky , svorkami alebo „rýchloupínakmi“ nie je povolená.
c) Svetelné pole musí byť aspoň 4 cm² (napr. obdĺžnikové 4 cm x 1 cm, kruhové Ø 2,25 cm).
d) Smer svetla musí byť rovnobežne so stredovou osou motocykla (motocykel v smere jazdy) a svetlo musí byť jasne viditeľné pri pohľade zozadu aspoň 15 stupňov na ľavej i pravej strane od stredovej línie motocykla.
e) Zadné svetlo musí byť umiestnené takmer na konci sedadla/zadnej karosérie a približne v stredovej línii motocykla v polohe schválenej hlavným technickým komisárom. V prípade sporu o montážnej pozícii alebo viditeľnosti bude rozhodnutie hlavného technického komisára konečné.
f) Výkon / svietivosť sa musí rovnať minimálne 10 W (žiarovka) alebo 1 W (LED).
g) Výstup svetelného zdroja bezpečnostného svetla musí byť plynulý - bez blikania. Blikanie je povolené iba v depe/boxoch, keď je aktívny obmedzovač (PIT LIMITER).
h) Zdroj napájania bezpečnostného svetla môže byť oddelený od elektrickej sústavy motocykla.
i) Hlavný technický komisár má právo zamietnuť akýkoľvek svetelný systém nevyhovujúci tomuto bezpečnostnému účelu.

0.2.4 Hlavný vypínač

Všetky motocykle musia byť vybavené funkčným hlavným vypínačom/tlačidlom zapaľovania, ktorý je umiestnený na pravej rukoväti riadidiel (v dosahu ruky, ktorá je na riadidlách), ktorý je schopný zastaviť bežiaci motor. Tlačidlo alebo spínač musí byť ČERVENÝ.

NTP 0.3 PNEUMATIKY

a) Ak súťažiaci používajú pneumatiky značky Dunlop, Pirelli alebo Bridgestone, distribuujú sa alebo schvaľujú výlučne oficiálni dodávatelia pneumatík len počas trvania podujatia:

- **pneumatiky Dunlop len od spoločnosti Maco Racing, s.r.o. I.D. 35804241**
- **pneumatiky Pirelli len od spoločnosti Pirelli Racing service / upresnené neskôr.**
- **pneumatiky Bridgestone iba od spoločnosti IVRacing, s.r.o. I.D. 26921961**

b) Všetky použité pneumatiky musia byť ľahko identifikovateľné s farebnými značkovacími nálepkami, ktoré musia používať oficiálni dodávatelia pneumatík v prípade Dunlop, Pirelli alebo Bridgestone.

c) Samolepky sa musia umiestniť na stranu motocykla, ktorá je obrátená smerom k boxovej uličke (PIT LANE) skôr, ako motocykel vôjde na dráhu.

d) Požiadavky na nálepku:

i. V prípade dvoch voľných tréningov:

- **Samolepky sa nevyžadujú pre prvý voľný tréning.**
- **Samolepky sa vyžadujú pre druhý voľný tréning, kvalifikačné tréningy a preteky.**

ii. V prípade troch voľných tréningov:

- **Samolepky sa nevyžadujú pre prvý a druhý voľné tréningy.**
- **Samolepky sa vyžadujú pre tretí voľný tréning, kvalifikačné tréningy a preteky.**

e) Samolepky sezóny 2017 nie sú platné pre sezónu 2018.

Vyššie uvedené pravidlá nie sú platné pre AA Cup

f) Pneumatiky musia byť drážkované, označené na bočniciach celým rozmerom a musia byť určené pre komerčný predaj verejnosti.

g) Musia sa použiť pneumatiky s maximálnym rýchlostným indexom W.

h)Hĺbka dezénovej drážky musí byť minimálne 2,5 mm po celom obvode drážky pri kontrole pred pretekom. Pneumatiky musia mať 96% pozitívny dezén a minimálne 4% negatívny dezén (pomer zem a more t.j. plocha dezénových drážok musí byť minimálne 4% povrchu behúňa pneumatiky). Maximálna vzdialenosť pre 50 % dezénových drážok medzi okrajom pneumatiky a dezénovou drážkou je 35 mm. Každá veľkosť, predná a zadná, musí byť k dispozícii s tým istým vzorom dezénu ako komerčné pneumatiky pre cestné použitie.

i)Pneumatiky musia mať DOT a / alebo E-značku, DOT a / alebo E-značka musí byť na bočnici pneumatiky.

j) Každá úprava alebo úprava pneumatík (rezanie, drážkovanie) je zakázaná.

k) Mokré pneumatiky a stredné pneumatiky sa môžu používať len vtedy, ak riaditeľ pretekov vyhlási „mokrý pretek“ (WET RACE), alebo „mokrý tréning“(WET PRACTICE).

l) Mokré pneumatiky musia byť plne drážkované pneumatiky.

m) Mokré pneumatiky nepotrebujú DOT a / alebo E-značky; tieto pneumatiky však musia byť označené "not for highway use" alebo "NHS".

n) Používanie ručne rezaných pneumatík nie je povolené.

o) Pre triedu SST 600: Maximálny rozmer zadných pneumatík je 200/55/17.

p) Pre triedu SST 1000: Povolené pneumatiky Slick, veľkosť kolies 17 ".

NTP 0.4 ŠTARTOVNÉ ČÍSLA A PODKLADY

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

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

a) Jedno na prednej strane, buď v strede kapotáže alebo mierne na jednej strane. Číslo musí byť vycentrované na pozadí bez reklamy vo vzdialenosti 25 mm vo všetkých smeroch.
b) Jedno na každej strane spodnej zadnej časti spodnej kapotáže; viď príloha A. Číslo musí byť vycentrované na pozadí.
c) Čísla musia byť ľahko čitateľné jasným a jednoduchým písmom a musia výrazne kontrastovať s farbou pozadia.
d) Pozadie musí byť jednofarebné a musí byť jasne viditeľné okolo všetkých okrajov čísla (vrátane obrysu). Pozadie musí vyčnievať od čísla 15 mm vo všetkých smeroch.
e) Akékoľvek obrysy musia mať kontrastnú farbu a maximálna šírka obrysu je 3 mm.
f) Reflexné alebo zrkadlové čísla nie sú povolené.
g) Čísla sa nemôžu prekrývať

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

Veľkosti pre všetky predné čísla sú:

Minimálna výška:	120 mm
Minimálna šírka:	60 mm
Minimálna šírka ťahu:	20 mm
Minimálny priestor medzi číslicami:	10 mm

Veľkosti pre všetky bočné čísla sú:

Minimálna výška:	100 mm
Minimálna šírka:	50 mm
Minimálna šírka ťahu:	15 mm
Minimálny priestor medzi číslicami:	10 mm

NTP 0.5 PALIVO

a) Všetky motory musia používať normálny bezolovnatý benzín s maximálnym obsahom olova 0,005 g /l (bezolovnatý) a maximálny MON 90 založený na pravidlách FIM SBK 2016, čl. 2.7 a jeho pod skupiny 2.7.1 - 2.7.6 (pozri prílohu D).

b) Bežné bezolovnaté palivo z akejkoľvek verejnej čerpacej stanice a závodné paliva podľa pravidiel FIM SBK2016, čl. 2.7 a jeho podskupiny články 2.7.1 - 2.7.6 (pozri prílohu D) môže byť použité.

c) Pri technickej kontrole každý jazdec musí deklarovať značku a typ paliva, ktorú používa.

d) Aspoň 1 l paliva musí zostať v palivovej nádrži všetkých motocyklov, ktoré dokončili pretek pre prípadné odobratie vzorky.

NTP 0.6 HOMOLOGIZÁCIA

Pre AA triedy Superstock 600/1000, Supersport a Superbike všetky motocykle musia mať **platnú FIM homologizáciu od roku 2009 vrátane.**

NTP 0.7 KONTROLA HLUKU

Pre AA triedy Superstock 600/1000, Supersport a Superbike viď pravidlá FIM pre MS CPM Superbike a Supersport 2016 článok 2.11 (viď príloha E).

Limity hluku sú definované samostatne v pravidlách príslušnej triedy.

Pre AA triedu Supersport 300 pozri prílohu F.

Pre všetky triedy AA bude metóda merania v súlade s metódou opísanou v pravidlách FIM pre MS CPM Superbike a Supersport 2016, článok 2.11.

NTP 0.8 ČASOMIERA

Všetky motocykle musia mať správne umiestnený transpondér. Transpondér musí byť dodaný alebo schválený oficiálnym časomeračom a upevnený na motocykli v pozícii odporúčanej oficiálnym časomeračom a schválený hlavným technickým komisárom.

Montáž transpondéra rýchloupínacím pásikom alebo suchým zipsom nie je povolená.

NTP 0.9 TECHNICKÁ KONTROLA

a) Všetky motocykle musia byť predložené pri technickej kontrole s odmontovanou spodnou kapotážou. Olejová vaňa, skrutka na vypúšt'anie oleja, nalievacia zátka oleja, olejový filter a - ak existujú - olejový chladič a olejové potrubia musia byť dobre viditeľné.

b) Všetci jazdci / tímy musia byť pripravené na úplnú demontáž svojich motorov pri kontrole v Parc Fermé. Preto musia byť k dispozícii všetky potrebné nástroje a náhradné diel y

NTP 1 Trieda SUPERSPORT 300 (SSP 300)

Viď technický predpis European SSP 300 Cup Technical Regulation 2018 (pozri dodatok F) a jeho prílohy okrem nasledujúcich: upresnené neskôr

NTP 2 Trieda SUPERSPORT (SSP)

Viď technický predpis FIM Supersport World Championship Regulation 2013 (pozri dodatok G) a jeho prílohy okrem nasledujúcich:

FIM 2.5.5 Farby štartovných čísiel
Pozri článok. NTP 0.4 a dodatok A.

FIM 2.5.7 Pneumatiky
Pozri článok. NTP 0.3 počet pneumatík je ľubovoľný.

FIM 2.5.8 Motory
Celkový počet motorov, ktoré môže použiť každý jazdec, je ľubovoľný.

FIM 2.5.8.18 Výfukový systém
Musia sa odstrániť katalyzátory.

Pre rok 2020: Limit hluku bude 102dB/A s toleranciou + 3dB/A len po pretekoch.

FIM 2.5.10 Hlavný rám a predmontovaný náhradný rám
Počas celého trvania podujatia môže každý jazdec použiť len jeden (1) kompletný motocykel, ako je predložený pre technickú kontrolu, s rámom viditeľne označeným nálepkou TK a platným číslom rámu / číslom podvozku. V prípade, že bude potrebné vymeniť rám, musí jazdec alebo tím požiadať technického delegáta AA o použitie náhradného rámu.

FIM 2.5.10.5 Kolesá
Kovové ventily kolies s kovovými krytkami sú vysoko odporúčané.
Kolesá musia zostať tak, ako výrobca pôvodne vyrobil pre homologovaný motocykel. Kolesá môžu byť z rôznych variantov toho istého základného modelu a z rôznych modelových rokov, ale len vtedy, ak sú tieto varianty a modelové roky homologované FIM.
Protišmykový náter/opracovanie môže byť použité na lemovej časti ráfiku. Škála farieb nie je obmedzená, ale leštenie kolies nie je povolené.

FIM 2.5.10.6 Brzdy
Hlavný brzdový valec prednej brzdy môže byť zmenený alebo vymenený.

FIM 2.5.10.7 Riaditka a ovládacie prvky
a) Rukoväte môžu byť upravené alebo nahradené.
b) Zostava ovládania plynu, vrátane súvisiacich laniek, môže byť upravená alebo zamenená, ale spojenie medzi telesom škrtiacej klapky a rukoväťou plynu musí zostať rovnaké ako na homologovanom motocykli. Škrtiace klapky ovládané lankom(zostava plynovej rukoväte) musia byť vybavené ako otváracím tak aj zatváracím lankom vrátane, pre ovládanie prenosu sily lankom medzi plynovou rukoväťou a snímačom.
c) Spojková a brzdová páčka môže byť vymenená za diel z druhovýroby. Je povolené použiť nastavovací prvok pre ovládaciu páčku prednej brzdy.

d) Vypínače môžu byť zmenené, ale tlačidlo štartéra a vypínač zapaľovania musia byť umiestnené na riadidlách.
e) Zváranie riaditok nie je povolené.
f) Používanie uhlíkových vlákien, kevlarových alebo uhlíkových kompozitných materiálov pre riaditkách nie je povolené.
g) Konce riaditok musia byť zazátkované pevným materiálom alebo pokryté gumou.
h) Minimálny uhol natočenia tyče riadenia do oboch strán od stredovej polohy musí byť 15 °.
i) V ľubovoľnej polohe riadidiel / riadiacej tyče musí predné koleso, pneumatika a blatník udržiavať minimálnu vzdialenosť 10 mm od kapotáže a chladiča(ov).
j) Musia byť namontované pevné dorazy (iné ako tlmič riadenia)spôsobom, aby sa zaistila minimálna vzdialenosť 30 mm medzi riaditkami s páčkami a nádržou, rámom alebo kapotážou, pri plne zatvorenej polohe riaditok, aby sa zabránilo zachyteniu prstov jazdca.
k) Všetky páčky na riaditkách musia byť zakončené guľôčkou (priemer je minimálne 16 mm). Guľa môže byť tiež sploštená, minimálna hrúbka sploštenej časti je 14 mm a okraje musia byť zaoblené. Tieto konce musia byť trvalo upevnené a musia tvoriť neoddeliteľnú súčasť páčky.
l) Každá ovládacia páčka musí byť namontovaná na samostatnom otočnom čape.
m) Páčka zadnej brzdy, ak je súčasťou stupačiek, musí pracovať za každých okolností, aj je napríklad skrivená alebo inak deformovaná.
n) Palcom ovládaná zadná brzda sa uzná iba ak je jazdec telesne postihnutý. V takomto prípade je to predmet posúdenia lekárskeho riaditeľa a technického riaditeľa preteku, a ich rozhodnutie je definitívne.

FIM 2.5.10.13 Zadné bezpečnostné svetlo
Pozri článok. NTP 0.2.3

NTP 3 Trieda SUPERSTOCK 600 a 1000

Nasledujúce pravidlá sú určené na to, aby umožnili obmedzené zmeny homologovaného motocykla v záujme bezpečnosti a zlepšenia súťaže medzi rôznymi koncepciami motocyklov.

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

Ak zmena alebo úprava časti alebo systému nie je výslovne povolená v žiadnom z nasledujúcich článkov, je zakázaná.
Ako už sám názov STOCKSPORT naznačuje, sú pri používaných motocykloch povolené iba obmedzené úpravy. Väčšina úprav je dovolená z bezpečnostných dôvodov.

Motocykle SUPERSTOCK vyžadujú homologizáciu FIM (pozri prílohu 1.1 "POSTUP HOMOLOGÁCIE FIM PRE SUPERBIKE, SUPERSTOCK A SUPERSPORT MOTOCYKLY (2017)" a NTP 0.6).
Všetky motocykle musia v každom ohľade spĺňať všetky požiadavky na cestné preteky, ako sú špecifikované v týchto technických predpisoch, pokiaľ už nie sú ako také vybavené na homologovanom motocykli.
Vzhľad motocyklov Superstock 600/1000 z oboch strán, z predu, a zo zadu musí (pokiaľ nie je uvedené inak) zodpovedať tvaru homologovanému motocyklu(ako pôvodne vyrába výrobca).

5.1 – Špecifikácia triedy STOCKSPORT 600/1000

SUPERSTOCK 600
4 valce od 401 do 600ccm štvortaktné
3 valce od 401 do 675ccm štvortaktné
2 valce od 401 do 750ccm štvortaktné

SUPERSTOCK 1000
3 a 4 valce od 750 do 1000ccmštvortaktné
2 valceod 850 do 1200ccmštvortaktné

Zdvihový objem musí zostať rovnaký, ako na homologovanom motocykli. Zmena vŕtania alebo zdvihu na dosiahnutie objemového limitu nie je dovolená. Všetky motory musia byť s atmosférickým (nie preplňovaným) saním.

5.2 – Minimálna hmotnosť

Pri záverečnej kontrole po preteku je kontrolovaný motocykel zvážený v stave, v akom dokončil preteky.

Kedykoľvek počas preteku nesmie byť hmotnosť motocykla (vrátane palivovej nádrže) menej ako minimálna hmotnosť.

Nie je žiadna tolerancia minimálnej hmotnosti.

V rámci záverečnej kontroly na konci pretekov, budú vybrané motocykle vážené v stave, v ktorom dokončili preteky, pričom musia dodržať stanovený hmotnostný limit. K motocyklu nemôže byť nič pridané. Toto zahŕňa všetky tekutiny.

Počas voľných a kvalifikačných tréningov, môžu byť jazdci požiadaní, aby predložili svoje motocykle ku kontrole hmotnosti. Vo všetkých prípadoch musí jazdec túto požiadavku splniť.

Motocykel Superstock 600: minimálna hmotnosť **Viď. Tabuľka v prílohe C:minimum Weights**
Motocykel Superstock 1000: minimálna hmotnosť.V žiadanom prípade nemôže byť minimálna hmotnosť motocykla Superstock 1000 menej ako 170 kg! **Viď. Tabuľka v prílohe C:minimum Weights**

5.3 – Štartovné číslo
SUPERSTOCK 600: červený podklad so žltými číslicami, červená RAL 3020 a žltá RAL 1003.
(Viď príloha A a NTP 0.4)
SUPERSTOCK 1000: červený podklad s bielymi číslicami, červená RAL 3020 a biela RAL 9010.
Viď príloha A a NTP 0.4)
5.4. – Palivo
Všetky motory musia používať bezolovnatý benzín s maximálnym obsahom olova 0.005g/l a maximálnym motorovým oktánovým číslom MON 90. (viď taktiež príloha D).

5.5. – Pneumatiky

Viď NTP 0.3

5.6. – Motor

5.6.1 – Systém vstrekovania paliva

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

a) Pôvodný homologovaný systém vstrekovania paliva musí byť použitý bez akýchkoľvek úprav.
b) Vstrekovače paliva musia byť pôvodné od výrobcu a nezmenené od pôvodnej špecifikácie a výroby.
c) Sacie hrdlá musia zostať pôvodné, ako boli vyrobené výrobcom na homologovanom motocykli.
d) Škrtiace klapky nemôžu byť menené alebo upravované.
e) Zariadenie variabilného sacieho traktu nemožno pridať, ak nie je súčasťou homologovaného motocykla a musí zostať rovnaké a pracujú rovnakým spôsobom, ako homologovaný systém. Všetky časti zariadenia variabilný sací ústrojenstva musí zostať presne tak, ako homologované.
f) Vzduch a zmes vzduchu s palivom môže prúdiť do spaľovacej komory výhradne cez teleso škrtiacej klapky.
g) Elektronicky riadené škrtiace klapky, známe pod názvom „ride-by-wire“, môžu byť použité len vtedy, ak homologovaný model je vybavený rovnakým systémom. Software môže byť modifikovaný, ale všetky bezpečnostné systémy a postupy od pôvodného výrobcu musia byť zachované.

5.6.2 – Hlava valcov

a) Žiadne úpravy nie sú povolené.
b) Žiaden materiál nesmie byť pridaný alebo odobratý z hlavy valcov.
c) Tesnenie môže byť zmenené.
d) Ventily, vedenie ventilov, ventilové sedlá a tanieriky ventilových pružín vrátane pružín a poistiek, zdvihátka, kliny ventilov, vymedzovacie podložky, tesniace krúžky, musia zostať také, aké sú dodávané výrobcom predaný typ a model homologovaného motocykla.
e) Dodatočné podložky ventilových pružín nie sú povolené.
f) Iba normálne zásahy údržby, ako je predpísané výrobcom v servisnej príručke motocykla sú povolené.

5.6.3 – Vačkový hriadeľ

a) Žiadne úpravy nie sú povolené.
b) Pri technickej kontrole bude meraný zdvih vačky (priame ovládanie ventilov) alebo zdvih ventilu (nepriame ovládanie ventilov - ak sú použité vahadlá).
c) Časovanie vačkového hriadeľa je ľubovoľné, ale nie je povolené žiadne obrábanie hriadeľa a jeho ozubenia.

5.6.4 – Rozvodové kolesá vačkového hriadeľa alebo riadiacej páky

a) Rozvodové kolesá vačkového hriadeľa môžu byť drážkované, aby dovolili zmenu nastavenia časovania vačkového hriadeľa.
b) Nalisované rozvodové kolesá vačkového hriadeľa môžu byť vymenené za nastaviteľné puzdro a rozvodové koleso vačkového hriadeľa.
c) Reťaz , rozvodový systém a napínák rozvodovej reťaze musia byť zachované tak, ako homologovaný systém.

5.6.5 – Valce

Musia byť namontované ako pôvodný a homologovaný diel bez akýchkoľvek modifikácií.

5.6.6 – Piesty

Musia byť namontované ako pôvodný a homologovaný diel bez akýchkoľvek modifikácií.

5.6.7 – Piestne krúžky

Musia byť namontované ako pôvodný a homologovaný diel bez akýchkoľvek modifikácií.

5.6.8 – Piestne čapy a ich poistné krúžky

Musia byť namontované ako pôvodný a homologovaný diel bez akýchkoľvek modifikácií.

5.6.9 – Ojnice

Musia byť namontované ako pôvodný a homologovaný diel bez akýchkoľvek modifikácií.

5.6.10 – Kľukový hriadeľ

Musí byť namontovaný ako pôvodný a homologovaný diel bez akýchkoľvek modifikácií.

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

a) Kľuková skriňa musí zostať, tak ako pôvodne homologovaná. Žiadne úpravy nie sú povolené (ani lakovanie, leštenie a odľahčovanie).
b) Nie je povolené pridať čerpadlo alebo iné zariadenie na vytvorenie vákua v kľukovej skrini. Ak je vákuová pumpa namontovaná na homologovanom motocykli, môže byť použitá len ako homologovaná.
c) Bočné kryty môžu byť zmenené, upravené alebo nahradené. Ak je kryt zmenený alebo upravený, musí mať prinajmenšom rovnakú odolnosť voči nárazu ako pôvodný kryt. Ak je nahradený, musí byť vyrobený z materiálu tej istej alebo vyššej váhy a celková váha krytu nemôže byť menšia ako váha pôvodného krytu.
d) Všetky bočné kryty motorových skríň, ktoré obsahujú olej a ktoré by pri páde mohli prísť do kontaktu so zemou, musia byť zabezpečené druhým krytom z kovu, ako hliníková zliatina, nehrdzavejúca oceľ, oceľ alebo titán, kompozitné kryty nie sú povolené.
e) Sekundárny kryt musí pokryť minimálne 1/3 pôvodného krytu. Nesmie mať žiadne ostré hrany, aby sa nepoškodil povrch trate.
f) Je možné použiť aj hliníkové alebo oceľové platne alebo tyče ako dodatok týchto krytov. Všetky tieto prvky musia byť odolné proti prudkému nárazu, oteru a poškodeniu pri náraze.
g) Kryty, ktoré schváli FIM, budú povolené bez rozdielu materiálu alebo rozmeru.
h) Tieto kryty musia byť riadne a bezpečne upevnené minimálne tromi (3) skrutkami, ktorými sú upevnené pôvodné kryty/veká motorových skríň.
i) Hlavný technický komisár je oprávnený nepovoliť použitie krytu, ktorý sa javí ako nevyhovujúci.
j) Olej obsahujúce kryty motora musia byť upevnené oceľovými skrutkami.

5.6.12 Prevody/prevodovka

a) Nie sú povolené žiadne úpravy.
~~b) Je možné pridať vonkajší mechanizmus rýchloradenia (vrátane vodičov a ovládania).~~
c) Iné úpravy prevodovky alebo radiaceho mechanizmu nie sú povolené.
d) Je povolené zmeniť sekundárny prevod; reťazové kolesá a reťaz sú ľubovoľné.
e) Kryt reťazového kolesa na motore môže byť upravený alebo odstránený.
f) Vrchný kryt reťaze, ak nie je súčasťou zadného blatníku, môže byť odstránený.
g) Môžu byť pridané podporné držiaky na hriadeľ tiahla riadiacej páky.
h) Pridanie modulov rýchleho radenia / dodatočné moduly budú povolené len na preraďovanie smerom hore, nie sú povolené žiadne doplnky "downshift-blipping". "Downshift-blipping" modul je povolený iba ak je dodaný výrobcom ECU / Kit-ECU.

Pozn.: blipping control = riadenie synchronizácie otáčok motora za účelom hladkého podraďovania a redukovania trhania pri radení

5.6.13 – Spojka

a) Systém prevodovky (mokrý alebo suchý typ) a spôsob prevádzky (káblový alebo hydraulický) musí zostať, tak ako pôvodne homologovaný.
b) Len trecie a unášacie lamely môžu byť vymenené, ale ich počet musí zostať pôvodný.
c) Pružiny spojky môžu byť vymenené.
d) Vonkajší a vnútorný spojkový kôš musia zostať také, aké sú dodávané výrobcom predaný typ a model homologovaného motocykla.

~~**Len pre AA**: Spojka môže byť vymenená za spojku s obmedzovačom spätného rázu (antihoping).~~

5.6.14 – Olejové čerpadlo a vedenie oleja

a) Musí byť namontovaný ako pôvodný a homologovaný diel bez akýchkoľvek modifikácií.
b) Olejové vedenie môže byť vymenené alebo upravené. Ak je menené tlakové vedenie oleja, musia byť použité kovové tlakové trubky alebo špeciálne tlakové hadice zosilnené kovovým kordom s nalisovanými alebo naskrutkovanými koncovkami.

5.6.15 – Chladič vody a oleja

a) Jediná povolená chladiaca kvapalina bude voda ~~alebo voda zmiešaná s etyl alkoholom~~.
b) Ochranná mriežka môže byť pridaná pred olejový a / alebo vodný chladič (e)
c) Chladiaci systém hadíc / potrubí a nádrží môže byť upravený alebo zmenený.
d) Ventilátor chladiča a súvisiaca kabeláž môžu byť odstránené. Tepelné spínače, senzory teploty vody a termostat môžu byť odstránené.
e) Uzáver chladiča je ľubovoľný.
f) Dodatočné radiátory a / alebo olejové chladiče nie sú povolené.
g) Musí byť použitý pôvodný chladič vody bez akýchkoľvek úprav.
h) Pôvodný olejový chladič ~~musí byť použitý bez akýchkoľvek úprav~~ **môže byť vymenený alebo upravený**.

Len pre SSt 1000:

Je dovolené namontovať prídavný chladič vody, ale vzhľad motocykla spredu, zozadu a z bokov sa nesmie zmeniť. Je povolené použiť dodatočné držiaky pre upevnenie prídavného chladiča.

5.6.16 – Teleso čističa vzduchu (Airbox)

a) Teleso čističa **musí byť namontované ako pôvodný a homologovaný diel bez akýchkoľvek modifikácií ,** ale všetky vývody musia byť utesnené.
b) Čistiacu vložku (filter) je možné upraviť alebo nahradiť, ale musí byť namontovaná tak ako pôvodná.
c) Všetky motocykle musia mať uzatvorený odvetrávací systém. Odvetrávacie potrubie musí byť pripojené, môže prechádzať cez olejovú záchytnú nádrž a musí byť výlučne zaústené do telesa čističa vzduchu.
d) Žiadna tepelná ochrana nesmie byť pripevnená na teleso čističa vzduchu(airbox).

5.6.17 – Vedenie paliva

a) Palivové čerpadlo a regulátor tlaku paliva **musí byť namontovaný ako pôvodný a homologovaný diel bez akýchkoľvek modifikácií.**
b) Palivový tlak musí zostať tak ako homologovaný.
c) Palivové potrubia z palivovej nádrže do sústavy rozvádzacieho potrubia **môže byť vymenené a musí byť umiestnené tak, aby bolo chránené pred poškodením nárazom.**
d) Sústava rozvádzacieho potrubia musí byť namontovaná ako pôvodný a homologovaný diel bez akýchkoľvek modifikácií.
e) Na spojenie hadíc je možné použiť rýchlospojky
f) Hadice pre odvetranie nádrže môžu byť zamenené.
g) Môžu byť pridané palivové filtre.

5.6.18 – Výfukový systém

a) Výfukový systém – potrubie, vnútorné diely usmerňujúce plyny a tlmiče výfukov môžu byť zmenené alebo upravené. Katalyzátory musia byť odstránené.
b) Počet tlmičov výfuku musí zostať tak ako homologovaný. Tlmič(e) musí zostať na rovnakej strane ako na homologovanom motocykli.
c) Z bezpečnostných dôvodov musia byť otvorené konce výfukov zaoblené.
d) Bandážovanie alebo obaľovanie výfukového potrubia nie je povolené okrem miest, ktoré sú v bezprostrednej blízkosti nôh jazdca alebo kapotáže ako ochrana proti teplote.
e) Hlukový limit je 107 dB/A s toleranciou +3 dB/A **len** po preteku.
f) Titánové alebo karbónové výfuky a tlmiče sú povolené

Pre rok 2020: Hlukový limit bude 102 dB / A s toleranciou + 3dB / A iba po pretekoch.

5.6.19 Kontrola hluku

Viď článok NTP 0.7 (a taktiež príloha E)

5.7 – Elektrika a elektronika

5.7.1 – Zapaľovacia a riadiaca jednotka (ECU) / Elektronika

a) Centrálna riadiaca jednotka ECU musí byť:
i. Pôvodný systém, tak ako homologovaný, pričom je možné zmeniť softvér.
ii. Pôvodný systém (s výrobným ECU a **nezmeneným softvérom**) (možnosť i) môže mať FIM/AA schválené externé zapaľovanie a / alebo pridaný vstrekovací modul/e. Celková napočítaná predajná cena (vrátane softwaru a nástrojov ladenia) na predaj verejnosti nemôže byť vyššia ako 3000 € (vrátane dane). Môže byť použitý špeciálny konektor na spojenie modulu/v a ECU.
iii. Môže byť použitý „Superstock Kit" model **so schváleným softvérom** (vyrobený a/alebo schválený výrobcom motocykla), ktorý má FIM/AA schválenie. Môže byť použitý špeciálny konektor/adaptér pre spojenie ECU s pôvodným káblovým zväzkom, ktorý stojí menej ako:
    1. **3000€ (bez DPH) ak sústava neobsahuje diaľkový prenos dát(data logging).**
    2. **3750€ (bez DPH) ak sústava obsahuje diaľkový prenos dát(data logging).**

Súčasťou ECU (so softvérom a aktiváciami) a dielmi kabeláže musia byť ocenené jednotlivo a sú k dispozícii samostatne. Samostatná jednotka ECU a kábeláž musí rešpektovať vyššie uvedené limity.

b) Centrálna jednotka (ECU) môže byť premiestnená

c) Nastavenia riadené pomocou vzdialenosti / pozícii, alebo „corner by corner“ nie sú povolené.

d) Voliteľné vybavenie predávané výrobcom motocykla pre homologovaný model nie je považované za homologované s motocyklom a musí dodržiavať požiadavky pre schválené elektroniky / dátové logery.

e) **Kedykoľvek** počas podujatia , má hlavný technický komisár právo požiadať jazdca o nahradenie jeho ECU alebo externého modulu za vzor výrobku dodaného od výrobcu. ~~Zmena musí byť vykonaná pred nedeľňajším zahrievacím kolom.~~

f) Nie je povolené pridávať žiadne extra snímače pre kontrolu s výnimkou snímača riadiacej páky, snímača rýchlosti kolesa a „senzoru“ lambda. Snímača rýchlosti kolesa musia byť zahrnuté v ECU kite a káblovom zväzku, ak je to požadované.

Iba pre triedu SST 600:

Snímač otáčok predného kolesa nie je povolený.

g) Externé moduly vstrekovania paliva / zapaľovacie moduly schválené FIM / AA nemôžu zmeniť žiadny senzorový signál týkajúci sa systému „ride by wire“ / ECU alebo ovládať / poháňať akúkoľvek časť motocykla s výnimkou vstrekovačov paliva / zapaľovacích cievok.

h) Uzatvorené lambda slučky / samoladiace prídavné jednotky (autotuning) sú povolené. Môžu byť použité iba FIM/AA schválené samoladiace prídavné jednotky.

i) Žiadne externé moduly so stratégiou kontroly trakcie (ako je kontrola trakcie, ovládanie štartovania, ovládanie anti-wheelie) nie sú povolené, pokiaľ nie sú pôvodne namontované na homologovanom motocykli.

Iba pre triedu SST 600:

Ovládanie trakcie, ovládanie štartovania a ovládanie anti-wheelie nie je povolené. Žiadne externé moduly (moduly vstrekovania paliva / zapaľovacie moduly) nemôžu ovládať prvky so stratégiou kontroly trakcie.

j) Charakteristiky schválených systémov dátových prenosov (data logging) musia byť nasledovné:

i. Maximálna maloobchodná cena jednotky (hardvér a softvér, okrem snímačov a káblových zväzkov) nesmie presiahnuť 3 000 EUR (bez DPH), ak ide o samostatnú jednotku. Data logger musí byť zo zoznamu schválených FIM / AA.

ii. Maximálna maloobchodná cena jednotky, ak je súčasťou ECU (hardvér + softvér, okrem snímačov a káblových zväzkov), je 3 750 EUR (bez dane), pozri tiež článok 5.7.1 / a. / iii. / 2.

iii. Data logger musí byť k dispozícii na predaj verejnosti.

iv. Do originálnych snímačov motocykla sa môže pridať maximálne 7 simultánnych snímačov (pripojených k prídavnému záznamníku). Snímače musia byť z nasledujúceho zoznamu:

1. Lambda (musí byť dodávaný v súprave, ak sa používa na stratégiu)

2. snímač pohybu prednej vidlice

3. snímač pohybu zadnej tlmiacej jednotky

4. Tlak prednej brzdy

5. Tlak zadnej brzdy

6. Tlak paliva (nie teplota)

7. Tlak oleja

8. Teplota oleja

9. Transpondér / prenos signálu pre meranie času kola

10. GPS (meranie času a rýchlosti)

v. Senzory musia byť jednoduché. Nie je povolené pridávať žiadne sústavy, ak nie je pôvodne namontovaná sústava na homologovanom motocykli.

vi. Komunikácia CAN (alebo iný dátový protokol) z ECU do schváleného data loggera je povolená bez akéhokoľvek obmedzenia v čísle záznamníka kanála CAN. Záznamník nemusí ovládať žiadnu stratégiu alebo nastavenie v ECU - s výnimkou replikácie pôvodných signálov palubnej dosky, ak je pôvodná palubná doska vymenená. Záznamník nemusí automatizovať tieto zmeny nastavenia.

k. Maximálna celková cena ostatných aktívnych / riadiacich / výpočtových jednotiek, ako sú moduly ovládačov lambda, rýchloradenie(quick shifter) a analógové konvertory CAN, je 750 EUR (bez DPH). Tieto zariadenia musia byť schválené FIM / AA.

l. Telemetria nie je povolená.

m. Žiadne diaľkové alebo bezdrôtové pripojenie k motocyklu pre akúkoľvek výmenu alebo nastavenie údajov nie je povolené kým je motor v behu, alebo motocykel v pohybe.

n. Kabeláž:

i. Hlavný káblový zväzok môže byť nahradený „kitovým“ zväzkom, dodávaným pre ECU model, vyrobeným a / alebo schváleným výrobcom motocykla a FIM/AA.

ii. Kabeláž „kitu“ môže zahŕňať aj zväzok data loggingu.

iii. Kabeláž, ktorá obsahuje zväzok data loggingu, môže obsahovať iba ďalších 7 dodatočných snímačov.

iv. Spínacia skrinka spolu môže byť premiestnená, nahradená alebo odstránená.

v. Strihanie hlavnej elektrickej inštalácie je povolené.

o. Kabeláž data loggera:

i. Kabeláž data loggera nemôže obsahovať žiadne iné snímače ako 7 snímačov, ktoré sú povolené. Jedinou funkciou schváleného káblového zväzku je pripojenie 7 snímačov k data loggeru, prenos dát a napájanie.

p) Je povolené pridanie systému časovania kôl - infračerveného (IR) alebo na báze GPS.

q) Pôvodný rýchlomer a otáčkomer môže byť upravený alebo vymenený .

r) Zapaľovacie sviečky môžu byť vymenené.

s) Batéria je ľubovoľná.

5.7.2 – Generátor, štartér

a) Generátor (ACG) musí byť namontovaný ako pôvodný a homologovaný diel bez akýchkoľvek modifikácií.

b) Stator musí byť namontovaný v jeho pôvodnej polohe a bez vyosenia .

c) Štartér musí pracovať obvyklým spôsobom a byť schopný kedykoľvek v priebehu podujatia normálne naštartovať motor.

d) Počas Parc Fermé musí štartér otáčať motorom rýchlosťou nutnou na spustenie motora minimálne 2 sekundy, avšak bez použitia dodatočného zdroja(booster). K motocyklu po skončení preteku nemôže byť pripojená žiadna prídavná batéria.

5.8 - Hlavný rám

a. Počas celého trvania podujatia môže každý jazdec použiť len jeden (1) kompletný motocykel, ako je predložený pre technickú kontrolu, s rámom jasne označeným plombou a platným číslom rámu / číslom

podvozku. V prípade potreby výmeny rámu musí jazdec alebo tím požiadať technického delegáta AA o použitie náhradného rámu.
b. Predmontovaný náhradný rám musí byť predložený technickému delegátovi AA na povolenie prestavby. Predmontáž je prísne obmedzená na:
i. Hlavný rám
ii. Ložiská (trubka riadenia, kyvná vidlica atď.)
iii. kyvná vidlica
iv. záves zadného tlmiča a zadný tlmič
v. Horný a spodný nosník prednej vidlice (trojité svorky, mostíky vidlice)
vi. Káblové zväzky
c. Náhradný rám nie je povolený v boxe skôr, ako jazdec alebo tím získal povolenie od technického delegáta AA.
d. Prebudovaný motocykel musí byť skontrolovaný pred jeho použitím technickými komisármi pre bezpečnostné kontroly a nová plomba sa umiestni na rám motocykla.
e. Žiadny náhradný motocykel sa nesmie nachádzať na trati.

5.9 - Teleso rámu a zadný pomocný rám

a) Hlavný rám musí zostať tak ako bol pôvodne vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel **bez akýchkoľvek modifikácií.**
b) Každý motocykel musí mať viditeľne zobrazené platné identifikačné číslo vozidla (číslo rámu / číslo podvozku), vyrazené na hlavnom ráme motocykla.
c) Konzola bočného stojana môže byť odrezaná alebo odmontovaná.
d) Na hlavnom ráme môžu byť z bokov umiestnené ochranné umelohmotné alebo kompozitné kryty. Tieto ochranné kryty musia presne kopírovať tvar rámu.
d) Na rám sa nesmie nič pridávať privarením alebo odstrániť opracovávaním.
e) Každý motocykel musí mať VIN číslo (identifikačné číslo vozidla) vyrazené na hlavnom ráme vozidla (číslo rámu).
f) Držiaky motora musia zostať tak ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel.
g) Dodatočné držiaky sedadla môžu byť pridané, ale žiadne nesmú byť odstránené.
h) Nenamáhané, vyčnievajúce držiaky môžu byť odstránené, ak to neovplyvní bezpečnosť konštrukcie. Priskrutkované príslušenstvo na zadnom pomocnom ráme môže byť odstránené.
i) Vŕtanie otvorov do hlavného a zadného pomocného rámu je možné len pre upevnenie povolených komponentov (držiaky kapotáže, tlmič riadenia, a pod.)
j) Farebná schéma nie je obmedzená, ale leštenie hlavného rámu alebo zadného pomocného rámu nie je dovolené.
k) Zadný pomocný rám môže byť zmenený alebo nahradený, ale druh materiálu musí zostať taký ako homologovaný alebo vyššej špecifickej váhy. Opravy a zváranie zadného pomocného rámu sú povolené.
l) Nosník prednej kapotáže / montážna sada môže byť zmenený alebo vymenený.

5.9.1 – Predná vidlica

a) Konštrukcia prednej vidlice, klzáky, nosné trubky, horné a dolné nosníky vidlice tzv. okuliare, musia zostať tak ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel.
b) Horný a dolný nosník vidlice (tzv. okuliare) a čap vidlice musia zostať tak ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel.

c) Umiestnenie čapu dolného nosníka musí zostať v homologovanej pozícii (tak ako dodané na vyrobenom motocykli). Ak má štandardný motocykel vložky, tak poloha pôvodných vložiek môže byť zmenená, ale vložka nemôže byť vymenená alebo upravená.
d) Tlmič riadenia môže byť pridaný alebo vymenený za nepôvodný tlmič.
e) Tlmič riadenia nesmie nahrádzať pevné dorazy riadenia.
f) Zátky vidlice môžu byť upravené alebo vymenené pre umožnenie vonkajšieho nastavenia.
g) Môžu byť upravené, zmenené alebo odstránené prachovky v prípade, že vidlica zostane úplne utesnená.
h) Mechanické vidlice: Pôvodné vnútorné časti vidlice môžu byť upravené alebo vymenené. Tlmičová sada alebo ventily z druhovýroby môžu byť namontované.
i) Elektronicky riadené pružiace jednotky: Nesmú sa použiť žiadne elektronicky riadené pružiace jednotky z druhovýroby alebo prototypy takých jednotiek. Ak je použitá pôvodná elektronicky riadená pružiaca jednotka, musí zostať kompletne pôvodná (všetky mechanické a elektronické diely musia zostať rovnaké, aké boli na homologovanom motocykli s výnimkou podložiek a pružín). Predná elektronicky riadená pružiaca jednotka môže byť vymenená za mechanický systém z podobného homologovaného modelu od toho istého výrobcu.
j) Pôvodná povrchová úprava vidlice (trubky, nosníky) môže byť zmenená. Dodatočné povrchové úpravy sú povolené.
k) Môže sa použiť ľubovoľný olej a ľubovoľné množstvo oleja v prednej vidlici.
l) Výška a poloha prednej vidlice vo vzťahu k hlave riadenia je ľubovoľná.
m) Upevnenia a upevňovacie body strmeňa prednej brzdy musia zostať tak ako na homologovanom motocykli.

5.9.2 – Zadná kyvná vidlica

a) Každá časť zadnej vidlice musí zostať tak ako bola pôvodne vyrobená výrobcom pre homologovaný motocykel (vrátane čapu zadnej kyvnej vidlice a nastavovania osky zadného kolesa).
b) Zadný napinák reťaze môže byť vymenený za nepôvodnú súčiastku.
c) Umiestnenie čapu zadnej kyvnej vidlice musí zostať v homologovanej pozícii (tak ako dodané na vyrobenom motocykli). Ak má štandardný motocykel vložky, tak poloha pôvodných vložiek môže byť zmenená, ale vložka nemôže byť vymenená alebo upravená.
d) Kryt reťaze musí byť namontovaný takým spôsobom, aby sa znížilo riziko zachytenia ktorejkoľvek časti tela jazdca medzi spodnou dráhou reťaze a zadným reťazovým kolesom.
e) Podpory pre stojan motocykla pri zadnom kolese môžu byť pridané na zadnú kyvnú vidlicu privarením alebo priskrutkovaním. Podpory musia mať zaoblené okraje (s veľkým rádiusom) zo všetkých strán. Upevňujúce skrutky musia byť zapustené. Môže byť doplnený upevňovací systém alebo body pre upevnenie pôvodného zadného brzdového strmeňa.

5.9.3 – Zadná pružiaco-tlmiaca jednotka

a) Zadná pružiaco-tlmiaca jednotka (tlmič a pružina) môže byť upravená alebo vymenená, ale musí byť zachované jej pôvodné uchytenie k hlavnému rámu a zadnej kyvnej vidlici, tak ako pôvodne vyrobené výrobcom homologovaného motocykla
b) Musí zostať zachovaný pôvodný pákový mechanizmus pre zadnú pružiaco-tlmiacu jednotku ako bol pôvodne vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel.
c) Vyberateľné horné úchyty tlmiča musia zostať tak ako homologované. Matica môže byť vložená medzi hornú opierku tlmiča a dištančnú podložku, pre nastavenie jazdnej výšky (motocykla).
d) Mechanické pruženie**:** Pružina zadnej pružiaco-tlmiacej jednotky môže byť vymenená.
e) Elektronicky riadené pružiace jednotky: Nesmú sa použiť žiadne elektronicky riadené pružiace jednotky z druhovýroby alebo prototypy takých jednotiek. Ak je použitá pôvodná elektronicky riadená pružiaca

jednotka, musí zostať kompletne pôvodná (všetky mechanické a elektronické diely musia zostať rovnaké, aké boli na homologovanom motocykli s výnimkou podložiek a pružín).Ak štandardný systém nemá žiadne vybavenie na úpravu jazdnej výšky, môže byť štandardný tlmič upravený, aby mohla zmeniť dĺžka tlmiča, ak žiadne hydraulické časti nie sú upravené. Pôvodný pružiaco-tlmiaci systém musí fungovať bezpečne i v prípade elektronickej poruchy**.** Elektronicky riadený tlmič môže byť vymenený za mechanický.

5.9.4 – Kolesá

a) Kolesá musia zostať tak, ako boli pôvodne vyrobené výrobcom homologovaného motocykla **bez akýchkoľvek modifikácií**. **Kolesá musia zostať tak, ako výrobca pôvodne vyrobil pre homologovaný motocykel. Kolesá môžu byť z rôznych variantov toho istého základného modelu a z rôznych modelových rokov, ale len vtedy, ak sú tieto varianty a modelové roky homologované FIM.**

b) Proti preklzový náter/opracovanie môže byť použité na lemovej časti ráfiku.

c) Škála farieb nie je obmedzená, ale leštenie kolies nie je povolené.

d) Ak pôvodná konštrukcia zahŕňa tlmič záberu na zadnom kolese, musí zostať tak, ako bol pôvodne vyrobený pre homologovaný motocykel.

e) Nie sú povolené žiadne úpravy na oskách kolies. Podložky môžu byť upravené. Úpravy na polohovanie podložiek sú dovolené.

f) Vyvažovacie telieska kolies môžu byť odstránené, zmenené alebo pridané.

g) Kovové ventily kolies s kovovými krytkami sú vysoko odporúčané.

5.9.5 – Brzdy

a) Brzdové kotúče môžu byť vymenené za kotúče z druhovýroby , ktoré spĺňajú nasledovné požiadavky:
   i. Brzdové kotúče a ich unášače musia byť z rovnakého materiálu ako homologované brzdové kotúče a ich unášače.
   ii. Vonkajší priemer kotúča môže byť zväčšený, ale kotúč sa musí zmestiť do homologovaného brzdového strmeňa bez akýchkoľvek úprav**.**
   iii. Hrúbka brzdového kotúča sa môže zvýšiť, ale kotúč sa musí zmestiť do homologovaného brzdového strmeňa bez akýchkoľvek úprav. Počet unášačov je ľubovoľný.
   iv. Spôsob upevnenia unášačov na kolese musí zostať rovnaký ako na homologovanom motocykli.

b) Predné a zadné brzdové strmene (podložka, nosník a záves), musí zostať v pôvodnom prevedení tak, ako boli homologované.

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

d) Strmeň zadnej brzdy môže byť „napevno“ namontovaný na zadnej kyvnej vidlici, ale musia byť použité rovnaké upevňovacie body, ako na homologovanom motocykli.

e) Zadná kyvná vidlica môže byť upravená pre upevnenie strmeňa zváraním, vŕtaním alebo použitím vložiek opravných vlákien.

f) Hlavný brzdový valec prednej a zadnej brzdy, musí zostať tak, ako bol pôvodne vyrobený výrobcom pre homologovaný motocykel. Nádržka brzdovej kvapaliny prednej a zadnej brzdy môže byť zamenená za náhradný diel určený pre daný typ motocykla.

g) Nádržka brzdovej kvapaliny prednej a zadnej hydraulickej brzdy môže byť zamenená za náhradný diel určený pre daný typ motocykla, **ale používanie hadice / flexibilnej rúrky namiesto zásobníka brzdovej kvapaliny nie je povolené.**

h) Rozdvojenie hadičiek prednej brzdy pre oba strmene prednej brzdy musí byť urobené nad dolným nosníkom prednej vidlice.

i) Rýchlospojky na brzdových hadičkách sú povolené.
j) Predné a zadné brzdové platničky môžu byť vymenené. Čapy brzdových platničiek môžu byť upravené.
k) Dodatočná montáž chladenia bŕzd nie je povolená.
l) Protiblokovací systém (ABS) môže byť použitý len ak bol nainštalovaný na homologovanom modely pre cestné použitie. Avšak musí byť úplne štandardný (akékoľvek mechanické alebo elektronické časti musia zostať tak, ako homologované, s výnimkou brzdových platničiek a páčiek hlavného brzdového valca) a len ABS software môže byť upravený.
m) Protiblokovací systém (ABS) môže byť odpojený a jeho riadiaca jednotka môže byť demontovaná. Rotorové koleso ABS môže byť odstránené, upravené alebo nahradené.
n) Je povolené použiť nastavovací prvok pre ovládaciu páčku prednej brzdy.

5.9.6 – Stupačky a nohami ovládané páky

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

5.9.7 – Riaditká a páčky

a) Riaditká môžu byť vymenené (nezahŕňa to hlavný brzdový valec prednej brzdy).
b) Riaditká a ovládacie prvky môžu byť premiestnené.
c) Rukoväť plynu môže byť upravená alebo zamenená.
d) Ovládanie plynu sa musí samočinne vrátiť do voľnobežného režimu, ak z neho jazdec pustí ruku.
e) Zostava ovládania plynu, vrátane súvisiacich laniek, môže byť upravená alebo zamenená, ale spojenie medzi telesom škrtiacej klapky a rukoväťou plynu musí zostať rovnaké ako na homologovanom motocykli. Škrtiace klapky ovládané lankom(zostava plynovej rukoväte) musia byť vybavené ako otváracím tak aj zatváracím lankom vrátane, pre ovládanie prenosu sily lankom medzi plynovou rukoväťou a snímačom.
f) Spojková a brzdová páčka môže byť vymenená za nepôvodnú. Je povolené použiť nastavovací prvok pre ovládaciu páčku prednej brzdy.
g) Vypínače môžu byť zmenené, ale tlačidlo štartéra a vypínač zapaľovania musia byť umiestnené na riadidlách.
h) Zváranie riaditok nie je povolené.
i) Používanie uhlíkových vlákien, kevlarových alebo uhlíkových kompozitných materiálov pre riaditká nie je povolené.
j) Konce riaditok musia byť zasunuté pevným materiálom alebo pokryté gumou.
k) Minimálny uhol natočenia tyče riadenia do oboch strán od stredovej polohy musí byť 15 °.
l) V ľubovoľnej polohe riadidiel / riadiacej tyče musí predné koleso, pneumatika a blatník udržiavať minimálnu vzdialenosť 10 mm od kapotáže a chladiča(ov).

m) Musia byť namontované pevné dorazy (iné ako tlmič riadenia)spôsobom, aby sa zaistila minimálna vzdialenosť 30 mm medzi riaditkami s páčkami a nádržou, rámom alebo kapotážou, pri plne zatvorenej polohe riaditok, aby sa zabránilo zachyteniu prstov jazdca.

n) Všetky páčky na riaditkách musia byť zakončené guľôčkou (priemer je minimálne 16 mm). Guľa môže byť tiež sploštená, minimálna hrúbka sploštenej časti je 14 mm a okraje musia byť zaoblené. Tieto konce musia byť trvalo upevnené a musia tvoriť neoddeliteľnú súčasť páčky.

o) Každá ovládacia páčka musí byť namontovaná na samostatnom otočnom čape.

p) Páčka zadnej brzdy, ak je súčasťou stupačiek, musí pracovať za každých okolností, aj je napríklad skrivená alebo inak deformovaná.

q) Palcom ovládaná zadná brzda sa uzná iba ak je jazdec telesne postihnutý. V takomto prípade je to predmet posúdenia lekárskeho riaditeľa a technického riaditeľa preteku, a ich rozhodnutie je definitívne.

5.9.8 – Palivová nádrž

a) Palivová nádrž musí zostať tak ako pôvodne vyrobená výrobcom pre homologovaný motocykel.

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

c) Nádrže s odvetraním musia byť vybavené jednocestným ventilom a vyústenie odvetrania musí ústiť do nádobky z vhodného materiálu s minimálnym objemom 250 ccm^3.

d) Uzáver palivovej nádrže môže byť zmenený alebo nahradený iným, vhodným pre homologovaný motocykel, i za rýchlouzáver. Keď je uzáver zatvorený musí byť nepriepustný (vodotesný).

e) Nádrž môže byť zakrytá ochranným krytom vyrobeným z kompozitného materiálu. Tento kryt musí tvarovo zodpovedať použitej nádrži.

5.9.9 – Sedadlo

a) Sedadlo, jeho základňa a súvisiace konštrukcie môžu byť nahradené inými, rovnakého vzhľadu ako pôvodné, dodané výrobcom na homologovanom motocykli. Vzhľad z obidvoch strán, spredu aj zozadu musí zodpovedať homologovanému tvaru.

b) Zadná časť sedadla môže byť upravená na jednosedadlo.

c) Homologovaný uzamykací systém sedadla (s podložkami, sponami, gumovými podložkami atď.) môže byť odstránený.

~~d) Zadná časť kapotáže sedla sa musí upraviť tak, aby mala dostatočné rozmery pre umiestnenie predpisových štartovných čísiel.~~

e) Všetky prečnievajúce hrany musia byť zaoblené.

5.9.10 – Kapotáž, blatníky

a) Kapotáž a kryty trupu môžu byť nahradené presným duplikátom pôvodných, ale musia vzhľadovo zodpovedať, s nepatrnými rozdielmi vynútenými súťažným použitím (upevňovacie body, spodný diel kapotáže a pod.).

b) Materiál môže byť zamenený. Pre výrobu kapotáže však nie je povolené použitie karbónových materiálov s nasledovnými výnimkami: špeciálne výstuhy z kevlaru, kevlar-uhlíku sú povolené okolo otvorov a iných ťažko namáhaných miest.

c) Celková veľkosť a rozmery musia byť rovnaké ako na pôvodné časti, s toleranciou +/- 10mm, rešpektujúc dizajn a vlastnosti homologovanej kapotáže ako je to najviac možné. Celková šírka predku môže byť maximálne +10mm. Rozhodnutie hlavného technického komisára je konečné.

d) Predný veterný štít môže byť vymenený za produkt druhovýroby. Výška veterného štítu je ľubovoľná s toleranciu + 40 mm (FIM +/- 15 mm) meranú v zvislom smere od horného mostu prednej vidlice. Spredu musí byť štít v súlade so vzhľadom pôvodného štítu. Z pohľadu zhora môže byť dĺžka veterného štítu skrátená o 25mm, aby bol priestor pre jazdca. Štít nemôže mať žiadne ostré hrany.
e) Motocykle nevybavené pôvodne kapotážou sa nemôžu kapotážou dodatočne vybavovať, a to v žiadnej forme, len s výnimkou predpísaného dolného prúdnicového krytu, tak ako je uvedené v bode g) a h). Táto kapotáž nesmie výškovo presiahnuť rovinu danú horizontálnou spojnicou osí kolies a musí byť v zmysle špecifikácii opísaných v bode g.
f) Pôvodné prichytenie prístrojov ku kapotáži môže byť nahradené iným, bez ohľadu na materiál. Ostatné upevnenia kapotáže môžu byť nahradené inými alebo zmenené.
g) Pôvodné vzduchové potrubie medzi kapotážou a krabicou vzduchového filtra môže byť zmenené alebo nahradené iným. Mriežky a sieťky kryjúce vstup do tohto potrubia na pôvodnom homologovanom motocykli môžu byť odstránené.
h) Spodná časť kapotáže musí byť konštruovaná tak, aby v prípade poruchy motora bola schopná zachytiť minimálne 6 litrov. Dolná hrana všetkých otvorov kapotáže musí byť umiestnená min. 70 mm nad spodnou časťou kapotáže.
i) Najnižší bod zadnej priečnej steny spodnej kapotáže musí byť minimálne 70mm nad spodkom. Uhol medzi touto stenou a podlahou musí byť </=90°.
j) Pôvodné otvory pre chladenie v oblasti bočnej kapotáže môže byť čiastočne uzatvorené pre umiestnenie lôg sponzorov / nápisov. Takéto úpravy budú vykonané použitím mriežky alebo perforovanej platničky. Materiál je ľubovoľný, ale vzdialenosť medzi otvormi stredov a ich priemermi musí byť konštantná. Otvory alebo perforácie musia mať pomer otvorenej plochy >60%.
k) Spodná časť kapotáže (vaňa) musí byť vpredu na dne opatrená aspoň jedným otvorom s minimálnym priemerom 25 mm. Tento otvor musí byť pri preteku za sucha riadne uzatvorený; k otvoreniu môže dôjsť iba na príkaz riaditeľa preteku, ak je signalizovaný pretek za mokra. (tabuľa s nápisom „WET RACE“).
l) Predný blatník môže byť nahradený presným duplikátom pôvodného blatníka. Predný blatník môže byť umiestnený vyššie, aby sa dosiahla väčšia vôľa medzi kolesom a blatníkom.
m) Zadný blatník upevnený na zadnej kyvnej vidlici, môže byť upravený, zmenený alebo odstránený.
n) Motocykel môže byť vybavený vzduchovým vedením usmerňujúcim prúdenie ku chladiču, ale vzhľad z obidvoch strán, spredu aj zozadu musí zostať zachovaný rovnaký ako pri homologovanom motocykli.

5.9.11 – Upevňovacie prvky

a) Všetky štandardné skrutky a upevňovacie prvky môžu byť nahradené inými z akéhokoľvek materiálu a dizajnu, avšak titánové skrutky a upínacie prvky nemôžu byť použité. Pevnosť a tvar musia byť rovnaké alebo pevnejšie ako pri pôvodných dieloch, ktoré sú nimi nahrádzané.
b) Spony môžu byť prevŕtané kvôli spojeniu so zaisťovacím lankom. Vŕtanie nesmie byť použité za účelom zníženia hmotnosti.
c) Oprava závitov použitím vložiek rozdielneho materiálu ako napr. Helicoil a Time-Sert je povolená.
d) Upevňovacie prvky kapotáže môžu byť zmenené za rýchloupínacie.
e) Hliníkové upevňovacie prvky môžu byť použité len pre diely, ktoré nepredstavujú nosný diel konštrukcie.

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

a) Ľubovoľné mazivá, brzdové alebo tlmičové kvapaliny a oleje.
b) Tesnenia a tesniace materiály.
c) Prístroje a ich držiaky a s nimi súvisiaca kabeláž.

d) Ľubovoľné farebné riešenie a polepy vonkajšej plochy.
e) Materiál pre pripojenie neoriginálnych dielov (kapotáže, tlmiču, prístrojov, atď.) k rámu (alebo motoru) nesmú byť vyrobené z titánu alebo kompozitného materiálu spevneného vláknami (s výnimkou držiaka výfuku ten môže byť vyrobený z karbónu).
f) Ochranné kryty motora, rámu, stupačiek, atď., môžu byť vyrobené z iných materiálov, ako napr. vláknové kompozity, nesmú ale nahrádzať pôvodné diely montované na homologovanom motocykli.
g) Ľubovoľné zapaľovacie sviečky.
h) Ľubovoľné duše (ak sú použité) a ventily pre pneumatiky, ale kovové ventily kolies s kovovými krytkami sú vysoko odporúčané.
i) Vyvažovacie závažia kolies môže byť odstránené, zmenené alebo pridané

5.9.13 – Nasledovné diely MÔŽU BYŤ odstránené :

a) Príslušenstvo ku kontrole emisií v alebo na krabici vzduchového filtra (airbox) a v jeho okolí a na motore (senzory O_2, zariadenia vstrekovania vzduchu)
b) Otáčkomer
c) Rýchlomer
d) Spínač svetiel
e) Spínač klaksóna
f) Spínač smerových svetiel
g) Ventilátor chladiča a jeho kabeláž
h) Kryt reťaze (ak nie je zabudovaný do zadného blatníku). Ak je pôvodný kryt odstránený, musí byť namontované iné zariadenie, plniace túto funkciu, pre zaistenie bezpečnosti traťových maršálov pri manipulácii s motocyklom.
i) Priskrutkované príslušenstvo na zadnom pomocnom ráme
j) Izolačný materiál medzi motorom a palivovou nádržou.

5.9.14 – Nasledovné diely MUSIA BYŤ ODSTRÁNENÉ :

a) Hlavný svetlomet, zadný svetlomet, ukazovatele smeru (ak nie sú integrované do kapotáže). Vzniknuté otvory musia byť zakryté vhodným materiálom.
b) Spätné zrkadlá
c) Klaksón
d) Držiak evidenčnej značky
e) Sada náradia na opravu
f) Držiak ochrannej prilby a úchytky pre pripevnenie batožiny
g) Stupačky spolujazdca
h) Držiaky (madlá) pre spolujazdca.
i) Ochranné rámy, hlavný a bočný stojan (ich pevné úchyty musia zostať zachovované).
j) Katalyzátor

5.9.15 – Nasledovné prvky MUSIA BYŤ UPRAVENÉ :

a) Motocykel musí byť vybavený funkčným vypínačom zapaľovania umiestneným na ľavej alebo pravej strane riadidiel v dosahu ruky jazdca položenej na rukoväti riadidiel. Vypínač alebo tlačítko musí bezpečne zastaviť chod bežiaceho motoru.(pozri NTP 0.2.4 strana 5)
b) Ovládanie plynu sa musí samočinne vrátiť do voľnobežného režimu, ak z neho jazdec pustí ruku.

c) Všetky vypúšťacie zátky, skrutky, svorníky zasahujúceho do priestoru olejových náplní a vonku montovaných olejových filtrov musia byť riadne zaistené drôtom.
d) Všetky motocykle musia mať uzatvorený odvzdušňovací systém. Všetky odvzdušňovacie hadice musia byť prepojené a musia ústiť do krabice vzduchového filtra (airbox).
e) Všetky odvzdušňovacie trubice musia ústiť do už existujúcich vývodov. Pôvodný uzatvorený systém musí zostať zachovaný, nie sú možné žiadne emisie do ovzdušia.
f) Motocykle musia byť vybavené červeným svetlom na prístrojovom paneli, ktoré sa rozsvieti prípade poklesu tlaku oleja.

NTP 6 Trieda SUPERBIKE

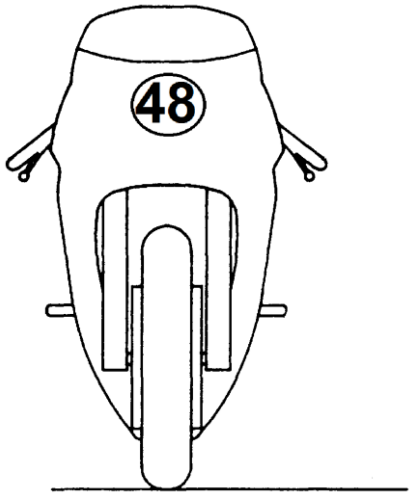
Pozri predpisy FIM pre Majstrovstvá sveta cestných pretekov motocyklov 2013 pre tridu Superbike (pozri prílohu H)a jeho prílohy okrem nasledovného:

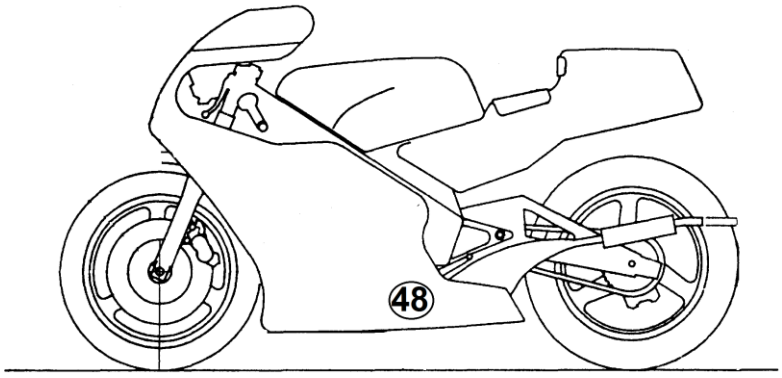
FIM 2.4.5 Štartovné čísla a podklady
Pozri NTP 04 a prílohu A
FIM 2.4.7 Pneumatiky:
Viď článok NTP 0.3 (strana 5)a počet pneumatík je ľubovoľný
FIM 2.4.8 Motor:
Celkový počet motorov, ktoré môže použiť každý jazdec, je ľubovoľný
FIM 2.4.8.18 Výfukový systém:
Katalzyátor musí byť odstránený.
Pre rok 2020: Hlukový limit bude 102 dB / A s toleranciou + 3dB / A iba po pretekoch.
FIM 2.4.10 Hlavný rám a pripravený náhradný rám:
Počas celého trvania podujatia môže každý jazdec použiť len jeden (1) kompletný motocykel, ako je predložený pre technickú kontrolu, s rámom jasne označeným plombou a platným číslom rámu / číslom podvozku. V prípade potreby výmeny rámu musí jazdec alebo tím požiadať technického delegáta AA o použitie náhradného rámu.
FIM 2.4.10.5 Kolesá:
Kovové ventily kolies s kovovými krytkami sú vysoko odporúčané.
~~Priemer kolesa a šírka ráfikov musia zostať ako pôvodne homologované. Tiež môže byť použitý ráfik s rozmermi 3,5 x 16, 5" (17") alebo 3,75 x 16,5" (17") pre predné koleso a 6,25 (6) x 16,5" (17") pre zadné koleso.~~
FIM 2.4.10.7 Riaditká a páčky:
a) Rukoväť plynu môže byť upravená alebo zamenená.
b) Zostava ovládania plynu, vrátane súvisiacich laniek, môže byť upravená alebo zamenená, ale spojenie medzi telesom škrtiacej klapky a rukoväťou plynu musí zostať rovnaké ako na homologovanom motocykli. Škrtiace klapky ovládané lankom(zostava plynovej rukoväte) musia byť vybavené ako otváracím tak aj zatváracím lankom vrátane, pre ovládanie prenosu sily lankom medzi plynovou rukoväťou a snímačom.
c) Spojková a brzdová páčka môže byť vymenená za nepôvodnú. Je povolené použiť nastavovací prvok pre ovládaciu páčku prednej brzdy.
d) Vypínače môžu byť zmenené, ale tlačidlo štartéra a vypínač zapaľovania musia byť umiestnené na riadidlách.
e) Zváranie riaditok nie je povolené.
f) Používanie uhlíkových vlákien, kevlarových alebo uhlíkových kompozitných materiálov pre riaditká nie je povolené.

g) **Konce riaditok musia byť zasunuté pevným materiálom alebo pokryté gumou.**
h) **Minimálny uhol natočenia tyče riadenia do oboch strán od stredovej polohy musí byť 15 °.**
i) **V ľubovoľnej polohe riadidiel / riadiacej tyče musí predné koleso, pneumatika a blatník udržiavať minimálnu vzdialenosť 10 mm od kapotáže a chladiča(ov).**
j) **Musia byť namontované pevné dorazy (iné ako tlmič riadenia)spôsobom, aby sa zaistila minimálna vzdialenosť 30 mm medzi riaditkami s páčkami a nádržou, rámom alebo kapotážou, pri plne zatvorenej polohe riaditok, aby sa zabránilo zachyteniu prstov jazdca.**
k) **Všetky páčky na riaditkách musia byť zakončené guľôčkou (priemer je minimálne 16 mm). Guľa môže byť tiež sploštená, minimálna hrúbka sploštenej časti je 14 mm a okraje musia byť zaoblené. Tieto konce musia byť trvalo upevnené a musia tvoriť neoddeliteľnú súčasť páčky.**
l) **Každá ovládacia páčka musí byť namontovaná na samostatnom otočnom čape.**
m) **Páčka zadnej brzdy, ak je súčasťou stupačiek, musí pracovať za každých okolností, aj je napríklad skrivená alebo inak deformovaná.**
n) **Palcom ovládaná zadná brzda sa uzná iba ak je jazdec telesne postihnutý. V takomto prípade je to predmet posúdenia lekárskeho riaditeľa a technického riaditeľa preteku, a ich rozhodnutie je definitívne.**

FIM 2.4.10.12 Zadné bezpečnostné svetlo:
Pozri NTP 0.2.3

PRÍLOHA A: ŠTARTOVNÉ ČÍSLA





Rozmery pre všetky predné čísla:	Minimálna výška: Minimálna šírka: Minimálna šírka ťahu: Minimálny priestor medzi číslicami:	120 mm 60 mm 20 mm 10 mm
Rozmery pre všetky bočné čísla:	Minimálna výška: Minimálna šírka: Minimálna šírka ťahu: Minimálny priestor medzi číslicami:	100 mm 50 mm 15 mm 10 mm

PRÍLOHA B: ZOZNAM HOMOLOGOVANÝCH MODELOV ECU A KABELÁŽÍ

SUPERSTOCK 600

	ECU	Wiring Harness	ECU	ECU	Wiring harness	Wiring Harness	Connection Cable	Connection Cable	Price (€)
	Std	Std	Kit	Price	Kit	Price	Kit	Price	Kit
HONDA CBR600RR (PC40) JAN 2013	38770-MJC-D01	32100-MJC-D00	38770-MJC-R11	€ 502,73	32100-MFJ-R10	€ 462,98	38880-nl9-c00	€ 444,71	€ 1.410,42
HONDA CBR600RR (PC40) JAN 2014	38770-MJC-B22 only BR area	32100-MJC-D00 only BR area	38770-N1A-D11	€ 377,69	32100-MFJ-R10	€ 462,98	38880-n1c-770	€ 527,35	€ 1.368,02
KAWASAKI ZX600R F (ZX6R) JAN. 2011			21175-0248	€ 405,65	26031-0790**	€ 283,20		€ 1,00	€ 689,85
					26031-0327				
					26031-0955				
MV Agusta F3 - FEB 2013	8000B5431		RREM018078 KIT01	€ 500,00					€ 500,00
MV Agusta F3 - FEB 2013	8000B5431		RDTL017114	€ 1.500,00	RDTL007114	€ 950,00	RRCK001	€ 500,00	€ 2.950,00
SUZUKI GSX-R 600 L1 JAN. 2011	32920-14J00	36610-14J10 36620-14J00 36630-14J00	3290-14-JR0 *490-571-0000*	€ 1.404,00	36610-14JR0 406-571-0000	€ 617,00		€ 1,00	€ 2.022,00
SUZUKI GSX-R 600 L2	32920-14J00	36610-14J60 36620-14J00 36630-14J00	3290-14-JR0 *490-571-0000*	€ 1.404,00	36610-14JR0 406-571-0000	€ 617,00		€ 1,00	€ 2.022,00
SUZUKI GSX-R 600 L3	32920-14J70	36610-14JA0 36620-14J00 36630-14J00	3290-14-JR0 *490-571-0000*	€ 1.404,00	36610-14JR0 406-571-0000	€ 617,00		€ 1,00	€ 2.022,00
SUZUKI GSX-R 600 L4-5	32920-14J71	36610-14JA0 36620-14J00 36630-14J00	3290-14-JR0 *490-571-0000*	€ 1.404,00	36610-14JR0 406-571-0000	€ 617,00		€ 1,00	€ 2.022,00
TRIUMPH 675R/675 Feb.13	T1290281	T2508085 (ABS) T2508080 (no ABS)	A9828019	€ 374,50	A9828021 (ABS) A9828020 (no ABS)	€ 228,43		€ 1,00	€ 603,93
YAMAHA R6 JAN.2011	13S-8591A-B0	13S-82590-30	2C0-8591A-92	€ 450,12	13S-F2590-71	€ 232,12	2CR-8533A-70	€ 174,54	€ 856,78
YAMAHA R6 JAN.2012	13S-8591A-F0	13S-82590-40	2C0-8591A-93	€ 450,12	13S-F2590-71	€ 232,12	2CR-8533A-70	€ 174,54	€ 856,78
YAMAHA R6 JAN.2012	13S-8591A-F0	13S-82590-40	2C0-8591A-94	€ 490,10	13S-F2590-71	€ 230,78	2CR-8533A-70	€ 174,54	€ 895,42
YAMAHA R6 JAN.2016	13S-8591A-F0	13S-82590-40	2C0-8591A-94	€ 490,10	13S-F2590-71	€ 229,24	2CR-8533A-70	€ 174,54	€ 893,88
YAMAHA R6 JAN.2017	13S-8591A-F0	13S-82590-40	YMER6WSS	€ 998,00		€ 499,00	CANUSB-L	€ 165,00	€ 1.662,00

SUPERSTOCK 1000

	ECU	Wiring Harness		Notes	ECU	ECU	Wiring harness	Wiring Harness	Connection Cable	Connection Cable	Total Price (euro)
	Std	Std			Kit	Price	Kit	Price	Kit	Price	Kit
APRILIA RSV4 RR MY 2015	CM264501	2D000061 bike WH 2D000131 engine WH			COE11018 (with Data Recording and sw)	€ 1.980,00	COE14071 bike WH COE10070 engine WH COE13096 demand WH	€ 1.737,00	COE10015 PC H	€ 30,00	€ 3.747,00
BMW S 1000 RR - Jan 12	13 61 8 523 966	61 11 8 527 763			13 61 8 523 966 +13 61 8 522 450	€ 831,80	77 50 8 544 504	€ 831,93		€ 1,00	€ 1.664,73
BMW S1000 RR HP4 - Jan 13	13 61 8 523 966	61 11 8 525 436			13 61 8 523 966 +13 61 8 522 450	€ 831,80	in progress	€ 1.095,00		€ 1,00	€ 1.927,80
BMW S1000 RR 2015 - TBC											
BMW S1000 RR 2015 - 2016	1361 8 546 129	6111 8 556 087 (incl. DDC) 6111 8 556 086 (w/o DDC)		Option 1: RPK & RCK Replace ECU order nr. (coded +	1361 8 546 129 + 1361 8522 450 + 1361 8 542 056	€ 1.367,07	in progress		7753 8 546 642	€ 478,99	€ 1.846,06
BMW S1000 RR 2017	1361 8354 916	6111 8 355 084 (incl. DDC) 6111 8 355 083 (w/o DDC)		Option 1: RPK & RCK	1361 8 354 916 + 1361 8522 450 + 1361 8 542 056	€ 1.379,58	in progress		7753 8 546 642 + 7753 8 388 672	€ 563,02	€ 1.942,60
BMW S1000 RR 2015 - 2016	1361 8 546 129	6111 8 556 087 (incl. DDC) 6111 8 556 086 (w/o DDC)		Option 2: RCK Pro STK according to 2017 revised FIM Superstock regulations	8 556 440	Included in kit, spare price:	8 388 313 (Engine)	Included in kit, spare price:	77 53 8 546 642	Included in kit, spare price:	Complete kit without logger, including lambda driver module € 3.750,00
BMW S1000 RR 2017 - TBC	1361 8354 916	6111 8 355 084 (incl. DDC) 6111 8 355 083 (w/o DDC)				€ 1.381,00	8 388 314 (Chassis)	€ 1.594,00		€ 479,00	Complete kit including logger € 5.138,00
											5.138,-
DUCATI 1199 R - Mar 13	28642071B *38512081A* *28642211A* *59821041A*	51017721B 51017921C 510117731B 51018901A			28642071B *38510211A* *28611291C* *16310951B(and C)*	*€ 844,46*	51017931G 51018032A 51018111B 54140112A 51019001A	€ 2.593,98		€ 1,00	€ 3.439,44
DUCATI Panigale R (2015)					*28642541C* Marelli MLE	€ 3.567,00	5101B021B (Main) 5101B031A (Switch) 51040131A (Switch RH) 5101B041A (Switch LH) Sub Total	€ 552,00 € 154,10 € 5,75 € 102,35 € 814,20	5101A001B	€ 172,50	Complete Kit 69927411A Includes Lambda Driver modules € 4.499,00
HONDA CBR 1000 RR (SC59) - Jan 11	38770-MGP-D01	32100-MGP-D00			38770-NLR-B31	€ 429,48	32100-MFL-R20	€ 551,60	38880-nl9-c00	€ 444,71	€ 1.425,79
KAWASAKI ZX-10R - Jan 11					21175-0756 26031-0999	€ 915,13	26031-1219 27002-1062 11056-1243	€ 468,55		€ 1,00	€ 1.384,68
KAWASAKI ZX-10R - Jan 14				EVO ECU Higher rev limit plus300 from above	21175-0858 26031-0999	€ 915,13	26031-1219 27002-1062 11056-1243	€ 468,55		€ 1,00	€ 1.384,68
KAWASAKI ZX-10R - Jan 16	21175-1118	26031-2115/6/7 Regional variations			21175-1204 *21175-1205*	€ 960,00	26031-2113	€ 640,00	57001-0011	€ 480,00	€ 2.080,00
SUZUKI GSX R 1000 L2 - Jan 12	32920-47HA0	36610-47H50 36620-47H10			3290-47HS0 *490-519-0000*	€ 1.566,00	36610-47HS0 *406-519-0000*	€ 606,00		€ 1,00	€ 2.173,00
SUZUKI GSX R 1000 L3-4	32920-47HG0	36610-47H90 36620-47H10			490-519-0000 *490-519-0000*	€ 1.566,00	36610-47HS0 *406-519-0000*	€ 606,00		€ 1,00	€ 2.173,00
SUZUKI GSX R 1000 L5	32920-47HG1	36610-47H90 36620-47H10			490-519-0000 *490-519-0000*	€ 1.566,00	36610-47HS0 *406-519-0000*	€ 606,00		€ 1,00	€ 2.173,00
YAMAHA R1M - Jan 15	2CR-8591A-00	2KS-82590-00			2CR-8591A-70	€ 481,49	2CR-F2590-70	€ 569,35	2CR-8533A-70	€ 174,54	€ 1.225,38
2015 kit	TBC						2KS-82509-70				
YAMAHA R1M - Jan 15	2CR-8591A-00	2KS-82590-00			2CR-8591A-71	€ 481,49	2CR-F2590-70	€ 541,66	2CR-8533A-70	€ 174,54	€ 1.197,69
2016 kit	TBC						2KS-82509-70				
YAMAHA R1M - Jan 15	2CR-8591A-00	2KS-82590-00			2CR-8591A-72	€ 540,78	2CR-F2590-70	€ 608,37	2CR-8533A-70	€ 196,03	€ 1.345,18
2017 Kit	TBC						2KS-82509-70				

PRÍLOHA C: MINIMÁLNE HMOTNOSTI (aktualizácia: január-07-2018)

Motocyke l/ výrobca	***Modelový rok***	***Minimálna váha***	***Priemer sania***
Superstock 600			
Honda CBR 600RR	2009	160 kg	40 mm
Honda CBR 600RR (ABS)	2013	169 kg	40 mm
Kawasaki ZX 6 R	2009	164 kg	38 mm
MV Agusta F3 675	2013	166 kg	50 mm
Suzuki GSXR 600	2008 - 2010	170 kg	40 mm
Suzuki GSXR 600	2011	160 kg	40 mm
Triumph Daytona 675	2009 - 2012	165 kg	44 mm
Triumph Daytona 675	2013	161 kg	44 mm
Triumph Daytona 675 (ABS)	2013	163 kg	44 mm
Triumph Daytona 675R	2011 - 2012	161 kg	44 mm
Triumph Daytona 675R (ABS)	2013 - 2015	163 kg	44 mm
Yamaha YFZ-R6	2008 - 2011	165 kg	41 mm
Yamaha YFZ-R6	2012 - 2016	166 kg	41 mm
Yamaha YFZ-R6	2017	164 kg	41 mm
Supersport			
Honda CBR600RR	2009	161 kg	pozri Superstock 600 pre konkrétny model a modelový rok
Kawasaki ZX600 R F	2009		
MV Agusta F3 675	2013		
Suzuki GSXR600	2008		
Triumph 675	2009		
Yamaha YFZ-R6	2008		
Superstock 1000			
Aprilia RSV 4 Factory (all)	2009	170 kg	48 mm
BMW S1000 RR (ABS)	všetky	176 kg	48 mm
BMW S1000 RR	všetky	170 kg	48 mm
BMW S1000 RR HP4	všetky	170 kg	48 mm
Ducati 1199 R	2013	170 kg	75.6 x 48 mm
Ducati Panigale R	2015	170 kg	75.6 x 48 mm
Honda CBR1000 RR	2009 - 2013	**170 kg**	44 mm
Honda CBR1000 RR (ABS)	2009 - 2011	174 kg	44 mm
Honda CBR1000 RR SP	2014 - 2015	171 kg	44 mm
Honda CBR1000 RR SP2	2017	170 kg	48 mm
MV Augusta F4 RR	2013 - 2014	178 kg	50 mm
MV Augusta F4 RR	2015	172 kg	50 mm
Kawasaki ZX10R	2008 - 2010	174 kg	47 mm
Kawasaki ZX10R	2011 - 2015	170 kg	47 mm
Kawasaki ZX10R	2016	171 kg	47 mm
KTM RC8R	2009	**170 kg**	52 mm
Suzuki GSXR1000 K9	2009 - 2011	173 kg	44 mm
Suzuki GSXR1000 L2	2012	170 kg	44 mm
Yamaha YFZ-R1	2012 - 2014	182 kg	45 mm
Yamaha YFZ-R1	2015	172 kg	45 mm
Superbike			
Aprilia RSV 4 Factory	všetky	165 kg	pozri Superstock 1000 pre konkrétny model a modelový rok
BMW S1000 RR			
Ducati 1199 R / Panigale R			
Honda CBR1000 RR			
Kawasaki ZX10R			
KTM RC8R			
MV Augusta F4			
Suzuki GSXR1000			
Yamaha YFZ-R1			

PRÍLOHA D: PALIVO, OLEJ A CHLADIACE LÁTKY - 2016 Pravidlá FIM

2.7 PALIVO; OLEJ A CHLADIACE LÁTKY

a) Všetky motocykle musia byť poháňané bezolovnatým benzínom, pretože tento pojem je všeobecne chápaný.

b) Všetci jazdci / tímy musia oznámiť technickému riaditeľovi triedy Superbike značku a typ paliva, ktoré sa má použiť počas tréningu a pretekov, do štartu pred začiatkom technickej kontroly.

2.7.1 Fyzikálne vlastnosti pre bezolovnaté palivo

2.7.1.1 Bezolovnatý benzín musí spĺňať špecifikáciu FIM.

2.7.1.2 Bezolovnatý benzín vyhovuje špecifikácii FIM, ak:

a) má nasledujúce charakteristiky:

Charakteristika	**jednotka**	**Min.**	**Max.**	**Testovacia metóda**
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163
Kyslík	% m/m		2.7	EN ISO 22584* or EN 13132
Dusík	% m/m		0.20	ASTM D4629
Benzéne	% (V/V)		1.00	EN ISO 22854* or EN 238
Tlak parz (DVPE)	kPa		95.0	EN 13016-1
Olovo	mg/L		5.0	ICP-OES or AAS
Mangán	mg/L		2.0	ICP-OES or AAS
Hustota pri 15 °C	kg/m3	720.0	775.0	EN ISO 12185
Oxidačná stabilita	nimúty	360		EN ISO 7536
Živica	mg/100mL		5	EN ISO 6246
Síra	mg/kg		10.0	EN ISO 20846* or 20884
Korózia medi	Rating		Class 1	EN ISO 2160
Destilácia				EN ISO 3405
Pri 70 °C	% (V/V)	20.0	52.0	
Pri 100 °C	% (V/V)	46.0	72.0	
Pri 150 °C	% (V/V)	75.0		
Koncový bod varu	°C		210	
Usadenina	% (V/V)		2.0	
Vzhľad	Čisté a jasné			Visual inspection
Alkény	% (V/V)		18.0	EN ISO 22854
Aromatické ukľovodíky	% (V/V)		35.0	EN ISO 22854
celkovo diény	% (V/V)		1.0	GC-MS or HPLC
Okysličovadlá				

Majstrovstvá sveta FIM SBK a Majstrovstvá sveta SS a FIM SST Cup pravidlo 144 aktualizácia 22. januára 2015:

Charakteristika	**jednotka**	**Min.**	**Max.**	**Testovacia metóda**
Okysličovadlá:				EN ISO 22854* or EN 13132
Metanol	% (V/V)		3.0	
Etanol (1)	% (V/V)		5.0	
Isopropanol	% (V/V)		12.0	
Isobutanol	% (V/V)		15.0	
tert-Butanol	% (V/V)		15.0	
Etery (C5 alebo vyššie)	% (V/V)		22.0	
Iné (2)	% (V/V)		15.0	

Poznámky:
* Preferovaná metóda.
(1) Etanol sa musí zmiešať podľa EN 15376.
(2) Metódy GC-MS sa môžu použiť aj na úplne dekonvoliteľné stopy GC.

b) Celkové množstvo jednotlivých uhľovodíkových zložiek prítomných v koncentráciách nižších ako 5% (hmotn.) Musí predstavovať najmenej 30% (m / m) paliva. Testovacia metóda bude plynová chromatografia a / alebo GC-MS.
c) Celková koncentrácia nafténov, olefínov a aromátov klasifikovaných počtom uhlíkov nesmie presiahnuť hodnoty uvedené v nasledujúcej tabuľke:

% (m/m)	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naftény		5.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Olefíny	5.0	20.0	20.0	15.0	10.0	10.0
Aromáty			1.2	35.0	35.0	30.0

Celková koncentrácia bicyklických naftenov a bicyklických olefínov nesmie byť vyššia ako 1% (hmotn.). Použitou skúšobnou metódou bude plynová chromatografia.
d) Povolené sú len tieto okysličovadlá:
Metanol, etanol, n-propylalkohol, izopropylalkohol, n-butylalkohol, sek-butylalkohol, izobutylalkohol, terc-butylalkohol; Metyl terc.butyléter, etyl terciárny butyl éter, terciárny amylmetyléter diizopropyléter.

Aktualizácia predpisov Majstrovstiev sveta FIM SBK a SS a FIM SST Cup predpis 145 aktualizácia 22. januára 2015:
e) Mangán nie je povolený v koncentráciách nad 2,0 mg / l. V súčasnosti ide výlučne o pokrytie možných menších kontaminácií inými palivami. Olovené náhradné benzíny, hoci v podstate neobsahujú olovo, nie sú alternatívou k použitiu bezolovnatého benzínu. Takéto benzíny nemôžu obsahovať neprijateľné prísady, ktoré nie sú v súlade s predpismi o palivách FIM.

2.7.3 Vzduch
Iba okolitý vzduch sa môže miešať s palivom ako okysličovadlo.

2.7.4 Primárne testy
2.7.4.1 FIM môže vyžadovať, aby sa testy palív vykonávali pred alebo v čase dodávky udalosti, pri ktorej sa takéto palivá majú používať.
2.7.4.2 Palivové spoločnosti dodávajúce zúčastneným tímom palivové spoločnosti (palivá iné ako tie, ktoré sú získané na verejných čerpacích staniciach) musia predložiť desať litrov (2 x 5 litrov) laboratóriu určenému FIM / DWO na analýzu podľa špecifikácie , Ak sa palivo nachádza v špecifikácii, palivovej spoločnosti sa vydá osvedčenie obsahujúce číslo protokolu o skúške. Palivová spoločnosť musí poskytnúť kópiu čísla protokolu o skúške príslušnému jazdcovi / tímom skôr, než sa zúčastní pretekov.
Kontakt na analýzu paliva: fimfuels@intertek.com

2.7.5 Odber vzoriek a testovanie paliva

1. Technický riaditeľ FIM Superbike je výlučne zodpovedný za správu a dohľad počas odberu vzoriek paliva.

2. Výhodná metóda testovania paliva je plynová chromatografia alebo metóda GC Fingerprint. Plynová chromatografia (GC) je analytickou technikou na oddelenie zlúčenín založených predovšetkým na ich prchavosti a polarite. Plynová chromatografia poskytuje kvalitatívne i kvantitatívne informácie pre jednotlivé zlúčeniny prítomné vo vzorke. Plynová chromatografia sa široko používa na analýzu palív. GC odtlačok prsta je porovnaním medzi danou referenciou a palivom od konkurenta. Metódou odtlačku prstov sú zistené všetky zmeny v zložení a koncentrácii paliva proti referenčnému číslu. Separácia sa uskutočňuje nepolárnym stĺpcom vhodným na analýzu palív. Detekcia komponentov sa uskutočňuje detektorom plameňovej ionizácie.

Aktualizácia predpisov Majstrovstiev sveta FIM SBK a SS a FIM SST Cup predpis 146 aktualizácia 22. januára 2015:

3. Ak sa vyžadujú iné skúšobné metódy, vzorky paliva sa dopravia do určeného laboratória úradným kuriérom pomocou príslušných kontajnerov.

4. Jazdci vybraní na kontrolu paliva budú nasmerovaní so svojimi motocyklami do oblasti kontroly.

5. Na vzorky paliva sa použijú iba nové fľaše na vzorky.

6. Palivo, ktoré sa má skúšať, sa prenesie do troch fliaš (3 malé nádoby na vzorky), označené ako A, B a C a označené odkazom na motocykel, z ktorého bola vzorka odobratá. Fľaše budú uzavreté, zapečatené a označené technickým riaditeľom FIM Superbike a / alebo analytikmi palív.

7. Formulár prehlásenia o vzorke paliva sa ihneď vyplní a obsahuje všetky informácie uvedené na vzorovom liste, vrátane mena pretekára a čísla preteku, dátumu a miesta vzorkovania paliva. Zodpovedný člen tímu podpíše toto vyhlásenie po overení, že všetky informácie sú správne.

8. Vzorky A a B budú poskytnuté poverenému laboratóriu, prítomnému na podujatí na analýzu alebo zaslanému organizátorovi do príslušného laboratória, ak nie je k dispozícii žiadne traťové laboratórium. Vzorka B uchováva laboratórium ako uchovávaná vzorka v prípade sporu. Všetky vzorky budú sprevádzané kópiou formulára vyhlásenia o vzorke paliva. Náklady na analýzy vzorky A a B zaplatí FIM.

9. Vzorka C sa odovzdá FIM na ochranu v prípade protestov a / alebo požiadaviek protizákonného posudku zo strany laboratória menovaného FIM spolu s kópiou formulára vyhlásenia o vzorke paliva. Náklady na analýzy vzorky C zaplatí príslušný tím.

10. Čo najskôr po prijatí vzoriek a ukončení testovania, laboratórium Fuel Analyst / FIM informuje o výsledkoch analýz vzoriek paliva priamo technickému riaditeľovi FIM Superbike s kópiou FIM CCR a CTI Sekretariát (sbk.technical.director@fim.ch, ccr@fim.ch, cti@fim.ch).

Aktualizácia predpisov Majstrovstiev sveta FIM SBK a SS a FIM SST Cup predpis 147 aktualizácia 22. januára 2015:

11. V prípade nesúladu musí technický riaditeľ FIM Superbike oznámiť výsledky - FIM, Race Direction a príslušnému zástupcovi jazdec / družstva. Zlyhanie vzorky zodpovedajúce špecifikáciám palív FIM bude mať za následok diskvalifikáciu súťažiaceho. Zohľadní sa výsledok analýzy vzorky paliva (vzorka "A" alebo "B") konkurenta.

12. Do 48 hodín od prijatia oznámenia o výsledku testu vzorky A a / alebo B musí tím oznámiť FIM a technickému riaditeľovi FIM Superbike, ak sa vyžaduje (alebo sa nevyžaduje) vzorka C.

13. Riaditeľstvo pretekov rozhodne na podujatiach Superbike, Supersport a Superstock Cup hneď po oznámení výsledkov záverečnej expertízy. Akékoľvek odvolanie proti rozhodnutiu Riaditeľstva pretekov bude vypočuté športovými komisármi FIM vymenovanými na podujatie Superbike, Supersport a Superstock Cup, na ktorom Riaditeľstvo pretekov urobilo rozhodnutie. Toto sa uskutoční po analýze vzorky C.

2.7.6 Skladovanie paliva

Palivo sa smie skladovať iba v kovových, tesniacich kontajneroch v boxe pretekára.
Protipožiarne zariadenia, ochranné zariadenia a personál musia spĺňať požiadavky uložené miestnymi orgánmi a miestnymi predpismi. Organizátor musí mať hasiace prístroje veľkosti a typu schválené miestnymi predpismi, ktoré sú k dispozícii každému súťažiacemu v priestore boxov.

2.7.7 Chladiace zložky

Jedinou kvapalnou chladiacou kvapalinou motora inak než mazacím olejom je voda alebo voda zmiešaná s etylalkoholom.

PRÍLOHA E: MERANIE HLADINY HLUKU - Predpisy Majstrovstiev sveta Superbike & Supersport a FIM Superstock Cup 2016

2.11 KONTROLA HLUKU

Platné limity zvuku

Maximálna hladina zvuku sa meria pri strednej rýchlosti piestu 11 m / s. Pri zafixovaných otáčkach uvedených v čl. 2.11.6.

2.11.1. S mikrofónom umiestneným vo vzdialenosti 50 cm od výfukovej rúry pod uhlom 45 ° meraným od osi výfukového konca a vo výške výfukového potrubia, ale najmenej 20 cm nad zemou. Ak to nie je možné, meranie sa môže vykonať o 45 ° smerom hore.

2.11.2 Počas skúšky zvuku musia byť motocykle, ktoré nie sú vybavené prevodovkou s neutrálom, budú umiestnené na stojane.

2.11.3 Tlmiče hluku budú označené pri ich kontrole a nie je dovolené ich meniť po overení, s výnimkou akéhokoľvek náhradného tlmiča, ktorý bol tiež skontrolovaný a označený.

2.11.4 Jazdec musí udržiavať svoj motor v behu , v neutráli a zvyšovať otáčky motora, až kým nedosiahne stanovené otáčky za minútu (RPM). Merania sa musia vykonať, keď sa dosiahnu požadované otáčky motora.

2.11.5 Otáčky motora závisia od priemernej rýchlosti piestu zodpovedajúcej zdvihu motora.
RPM bude daný vzťahom:

$$N = \frac{30{,}000 \times cm}{I}$$

Kde : N = predpísané otáčky motora
cm = pevná priemerná rýchlosť piestu v m / s
I = zdvih v mm

2.11.6 Kontrola hluku

Vzhľadom na podobnosť zdvihu piestu v rôznych konfiguráciách motora v rámci tried kapacity sa test hluku vykoná pri pevných otáčkach. Len pre porovnanie, priemerná rýchlosť piestu, pri ktorej sa vykoná test hluku, sa vypočíta pri 11 m / s.

Obsah Valcov	2 valce	3 valce	4 valce
do 600 ccm	5.500 ot.	6.500 ot.	7.000 ot.
od 600 ccm do 750 ccm	5.500 ot.	6.000 ot.	7.000 ot.
nad 750 ccm	5.000 ot.	5.000 ot.	5.500 ot.

2.11.7 Maximálna hladina hluku pre motory s viac ako jedným tlmičom sa bude merať na každom výfukovom konci.

2.11.8 Motocykel, ktorý nie je v súlade s maximálnymi hranicami hluku, môže byť prdložený niekoľkokrát na technickú kontrolu pred pretekmi.

2.11.9 Okolitý zvuk nesmie prekročiť 90 dB / A v okruhu 5 metrov od zdroja počas testov.

2.11.10 Prístroje na reguláciu hluku musia vyhovovať medzinárodnej norme IEC 651, typ 1.
Hlukomer musí byť vybavený kalibrátorom na kontrolu a nastavenie meradla počas doby používania.

2.11.11 Musí sa vždy použiť nastavenie "pomalá reakcia".

2.11.12 Kontrola hluku po súťaži

V súťaži, ktorá si vyžaduje predbežné preskúmanie motocyklov pred ohlásením výsledkov, musí toto preskúmanie zahŕňať meranie zvukovej kontroly prinajmenšom prvých troch motocyklov uvedených v konečnej klasifikácii. Pri tejto záverečnej skúške bude tolerancia 3dB / A.

2.11.13 Zvuková kontrola počas súťaže

V súťaži, ktorá vyžaduje testy kontroly hluku počas podujatia, musia motocykle spĺňať hranice hluku bez tolerancie v čl. 2.11.

PRÍLOHA F: TECHNICKÉ PREDPISY Trieda Supersport 300 (SSP 300)
Upresnené neskôr

DODATOK G: TECHNICKÉ PREDPISY TRIEDA Supersport (SSP)
Majstrovstvá sveta vo FIM 2013

2.5 SUPERSPORT TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE

Nasledujúce pravidlá sú určené na umožnenie zmien homologovaného motocykla v záujme bezpečnosti a lepšej konkurencie medzi rôznymi koncepciami motocyklov.

VŠETKO, KTORÉ NIE JE POVOLENÉ A PREDPÍSANÉ V TOMTO PRAVIDLE, JE STRICTNE ZAKÁZANÉ

Ak zmena časti alebo systému nie je výslovne povolená v žiadnom z nasledujúcich článkov, je zakázané.

Motocykle triedy Supersport vyžadujú homologizáciu FIM (pozri dodatok Homologizačný postup FIM pre motocykle Superstock, Supersport a Superbike). Všetky motocykle musia v každom ohľade spĺňať všetky požiadavky na cestné preteky uvedené v týchto technických predpisoch, pokiaľ nie sú na homologizovanom modeli vybavené ako také.

Vzhľad z prednej, zadnej a prednej strany motocyklov Supersport musí (pokiaľ nie je uvedené inak) zodpovedať homologovanému tvaru (ako pôvodne vyrába výrobca). Vzhľad výfukového systému je vylúčený z tohto pravidla.

2.5.1 Špecifikácie motocykla

Všetky časti a systémy, ktoré nie sú špecificky uvedené v nasledujúcich článkoch, musia zostať tak, ako ich pôvodne vyrobil výrobca homologovaného motocykla.

2.5.2 Vyrovnávanie rôznych motocyklových konceptov

Aby sa vyrovnala výkonnosť motocyklov s rôznymi konfiguráciami motora, môžu sa meniť zmeny minimálnej hmotnosti podľa ich dostihových výkonov. Rozhodnutie o uplatnení tohto handicapu vykoná komisia Superbike kedykoľvek, čo sa považuje za potrebné na zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže.

Použitie handicapu bude nasledovať systém opísaný v bode 2.4.4.2 predpisov Superbike, ale bude prispôsobený triede Supersport.

2.5.3 Objemy a konfigurácie motora

Nasledujúce konfigurácie motora zahŕňajú triedu Supersport.

Viac ako 400 ccm až 600 ccm 4-taktné 4 valce
Viac ako 500 ccm až 675 ccm 4-taktné 3 valce
Viac ako 600 ccm až 750 ccm, 4-taktné 2 valce

Výmenná kapacita, vrt a zdvih musia zostať v homologovanej veľkosti. Úprava vŕtania a zdvihu na dosiahnutie limitu triedy nie je povolená.

2.5.4.1. Minimálna hmotnosť

Minimálna hmotnosť bude:
600 ccm 4 valce 161 kg
675 ccm 3 valce 161 kg
750 ccm 2 valce 161 kg

Kedykoľvek počas udalosti nesmie byť hmotnosť celého motocykla (vrátane nádrže a jeho obsahu) menšia ako minimálna hmotnosť.

Nie je tolerancia na minimálnu hmotnosť motocykla.

Počas záverečnej technickej prehliadky na konci preteku sa vybrané motocykle odvážia v stave, v ktorom prebehli preteky a v tomto stave musí byť splnený stanovený limit hmotnosti. Na motocykel sa nesmie pridať nič. Zahŕňa všetky kvapaliny.

Počas tréningových a kvalifikačných stretnutí môžu byť jazdci vyzvaní, aby predložili svoj motocykel na kontrolu hmotnosti. Vo všetkých prípadoch musí jazdec vyhovieť tejto žiadosti.

Použitie predradníka je povolené zostať nad hranicou minimálnej váhy a môže byť potrebné kvôli handicapovanému systému. Pri predbežných kontrolách musí byť technický riaditeľ FIM Superbike prihlásený na používanie záťaže a váhy.

2.5.5 Farby tabuliek a štartových čísel

Farby pozadia a čísla (čísla) pre Supersport sú biele pozadie s modrými číslami:

Veľkosti pre všetky predné čísla sú:
Minimálna výška: 160 mm
Minimálna šírka: 80 mm
Minimálny zdvih: 25 mm
Minimálny priestor medzi číslami 10 mm
Veľkosti pre všetky strany sú:
Minimálna výška: 120 mm
Minimálna šírka: 60 mm
Minimálny zdvih: 25 mm
Minimálny priestor medzi číslami 10 mm

Pridelené číslo (& štítok) pre jazdca musí byť pripevnené na motocykli nasledovne:

- Na prednej strane, buď v strede zvonku alebo mierne na jednej strane. Číslo musí byť vycentrované na bielom pozadí bez reklamy vo vzdialenosti 25 mm vo všetkých smeroch.
- Na oboch stranách motocykla. Preferované umiestnenie čísel na každej strane motocykla sa nachádza na spodnej zadnej časti hlavnej priehradky v blízkosti dna. Číslo musí byť vycentrované na pozadí.V prípade sporu týkajúceho sa čitateľnosti čísel bude rozhodnutie technického riaditeľa FIM Superbike konečné

2.5.6 Palivo

Všetky motory musia fungovať na bežnom bezolovnatom palive s maximálnym obsahom olova 0,005 g / l (bezolovnatý) a maximálnou hodnotou MON 90 (pozri tiež článok 2.7 pre úplné špecifikácie paliva).

2.5.7 Pneumatiky

Pneumatiky musia byť úplne tvarované, ktoré majú celú veľkosť a označenie bočných stien pneumatík pre komerčný predaj verejnosti. Hĺbka behúňov pneumatík musí byť najmenej 2,5 mm v celej šírke vzorov pneumatík pri kontrole pred pretekmi. Pneumatiky musia mať pozitívny a negatívny beh na 96% pozitívny a minimálne 4% na negatívny (pozemný a námorný pomer). Maximálna vzdialenosť od vonkajšieho okraja pneumatiky až po 50% dezénových prvkov je 35 mm.

Je povolená jedna (1) veľkosť pre prednú a dve (2) veľkosti zadnej časti. Každá pneumatika, predná a zadná, musí byť k dispozícii s rovnakou veľkosťou a vzorom dezénu pre všetkých jazdcov. Výrobcovia môžu predložiť len jeden predný a zadný vzor na schválenie. Predtým schválený vzor pneumatiky zostane platný až do jedného roka od zavedenia nového schváleného vzoru pneumatiky.

Všetky pneumatiky, ktoré sa majú použiť, musia byť ľahko identifikovateľné farebným označením alebo číselným systémom, ktorý má používať úradný dodávateľ v čase výroby.

Podľa uváženia jazdca sa môže použiť pneumatika so strednou alebo vlhkou poveternostnou hodnotou. Pneumatiky na mokré počasie musia byť plne tvarované pneumatiky. Používanie ručne rezaných pneumatík nie je povolené. Pneumatiky na mokré počasie musia byť označené ako "Not For Highway Use" alebo "NHS".

Na každom podujatí sa môžu počas frekventovaných tréningov, kvalifikačných postupov a zahrievania použiť maximálne desať (10) zadných a osem (8) predných pneumatík. Neexistuje žiadne obmedzenie počtu pneumatík pre závod.
Všetky pneumatiky (plne tvarované, stredné a mokré) budú zahrnuté do celkového množstva.
Na začiatku podujatia môže byť technický riaditeľ FIM Superbike požiadaný o oficiálneho dodávateľa, aby mu dodal štyri (4) vzorky každého typu pneumatiky, ktoré budú použité na podujatí.
Pneumatiky, ktoré sa používajú pri voľných tréningoch, kvalifikačných postupoch a zahrievaní, musia byť označené lepiacou nálepkou. Nálepka bude zobrazovať identifikačné číslo pre každého jazdca a bude mať inú farbu v závislosti od toho, či sa použije na prednú alebo zadnú pneumatiku. Pri každom závode technický riaditeľ FIM Superbike pridelí súťažiacemu niekoľko svojich výberov, zatiaľ čo farby sa budú meniť pre každú súťaž.
Nálepky budú odovzdané tímom v zapečatenej obálke, 10 pre zadné pneumatiky a 8 pre predné pneumatiky, deň pred prvým tréningom v súlade s rozvrhom, ktorý rozhodne IMS a technický riaditeľ FIM Superbike. Rozvrh bude zaslaný tímom IMS aspoň týždeň pred udalosťou. V mimoriadnych situáciách technický riaditeľ FIM Superbike môže / môže zmeniť tento program.
Po dodaní samolepiek budú tímy zodpovedné za ich úschovu a používanie.
Nálepky sa musia aplikovať na ľavú bočnicu pneumatiky. Personál nominovaný technickým riaditeľom FIM Superbike skontroluje, či sú všetky motocykle v jamkovej linke vybavené pneumatikami nesúcimi nálepku. Použitie motocyklov s neoznačenými pneumatikami (napr. Bez oficiálnych nálepiek) bude ihneď oznámené Race Direction, ktorá podnikne príslušné kroky.
Prideľovanie jednotlivých pneumatík sa vykoná náhodne bez účasti zástupcu dodávateľa pneumatík, tímov alebo jazdcov. Tieto pneumatiky budú individuálne identifikované a nemôžu byť vymenené medzi jazdcami vrátane medzi spoluhráčmi a nemôžu byť vymenené dodávateľom pneumatík po pridelení, s výnimkou povolenia riadenia pretekov.
V deň pretekov, po zahriatí a po kontrole zo strany oficiálneho dodávateľa, pokiaľ ide o efektívne opotrebovanie pneumatík, sa nevyužité samolepky vrátia.
Vo výnimočných prípadoch, ak by nálepka bola poškodená alebo použitá nesprávnym spôsobom, môže byť podľa vlastného uváženia technického riaditeľa FIM Superbike poskytnuté až 2 ďalšie nálepky. Poškodená nálepka sa však musí vrátiť technickému riaditeľovi FIM Superbike a / alebo pneumatika, na ktorú bola aplikovaná, musí byť úplne neporušená
Akákoľvek úprava alebo opracovanie (rezanie, drážkovanie) je zakázané

2.5.8 Motor

Celkový počet motorov, ktoré môže byť použitý tímom počas celého majstrovstiev, je obmedzený na ôsmich (8) na stálych jazdcov. Ak je stály jazdec nahradený alebo nahradený počas majstrovstiev, celková alokácia motora pre tím sa nezmení. Počet motorov, ktoré možno použiť počas každej udalosti, nie je obmedzený.
Každý motor bude oficiálne zaplombovaný technickým riaditeľom FIM Superbike alebo jeho vymenovaným personálom skôr, ako bude možné ho použiť počas akcie. Plomba bude mať sériové číslo, ktoré bude zaznamenané. Akýkoľvek pokus o odstránenie plomby musí nenapraviteľne poškodiť plombu.
Zlomená alebo poškodená plomba bude považovať motor za použitý a bude sa počítať ako súčasť pridelenia k počtu motorov pre majstrovstvá pre daného jazdca.
Kľukový hriadeľa, valec a hlava valca sa uzavrú, aby sa kontrolovalo používanie motora.
Tím, ktorý počas Majstrovstiev potrebuje viac ako osem (8) motorov, dostane penále. Trest pre jazdca tímu s použitím ďalšieho motora bude že jazdec bude štartovať z poslednej štartovnej pozície, keď sa použije prídavný motor aj pre nasledujúci závod (dva preteky v rovnakej sezóne).

Pretekárom na divokej karte bude počas udalosti, v ktorej sa zúčastňujú, povolené používať dva zapečatené motory.

2.5.8.1 Systém vstrekovania paliva

2.5.8.1.1 Systémy vstrekovania paliva sa vzťahujú na telesá škrtiacej klapky, vstrekovače paliva, zariadenia s prívodom s premenlivou dĺžkou, palivové čerpadlo a regulátor tlaku paliva.

- Pôvodne homologovaný systém vstrekovania paliva musí byť použitý bez akýchkoľvek zmien.

Vstrekovače paliva musia byť pôvodné a nezmenené od pôvodnej špecifikácie a výroby.

- Prvky tesnení telesa škrtiacej klapky je možné upraviť.
- Sacie hrdlá (vrátane ich upevňovacích bodov) môžu byť zmenené alebo vymenené.
- Škrtiace klapky nemožno meniť alebo upravovať.

Variabilné zariadenia prívodného traktu nemôžu byť pridané, ak nie sú prítomné na homologovanom motocykli a musia zostať identické a fungovať rovnakým spôsobom ako homologovaný systém. Všetky časti zariadenia s premenlivým vstupným traktom musia zostať presne homologované.

- Podtlakové šúpatká môžu byť upevnené v otvorenej polohe.

Druhé škrtiace ventily a hriadele môžu byť odstránené alebo upevnené na otvorenom priestranstve a elektronika môže byť odpojená alebo odstránená

- Vzduch a zmes vzduchu a paliva môžu prechádzať do spaľovacej komory výhradne iba cez teleso vstrekovania a škrtiace klapky.

Elektromagneticky ovládané škrtiace klapky, známe ako "Ride by wire", sa môžu používať len vtedy, ak je homologovaný model vybavený rovnakým systémom. Softvér môže byť upravený, ale musia byť zachované všetky bezpečnostné systémy a postupy navrhnuté pôvodným výrobcom.

2.5.8.2 Hlava valca

Hlava valca musí byť homologovaná. Nasledujúce modifikácie sú povolené:

- Obrábanie povrchu hlavy valca na strane tesnenia;
- Modifikácie sacích a výfukových kanálov odoberaním alebo pridaním materiálu (zváranie je zakázané); epoxid môže byť použitý na tvarovanie kanálov.
- Originálne homologované vodítka ventilov môžu byť rezané alebo upravené, ale len na strane sania alebo výfukového kanálu;
- Leštenie spaľovacej komory;
- Musia sa použiť pôvodné ventilové sedlá, ale úpravy tvaru sú povolené
- Kompresný pomer je ľubovoľný, ale spaľovacia komora môže byť modifikovaná iba tým, že sa materiál odoberie.

Je zakázané pridať akýkoľvek materiál do hlavy valca, ak nie je uvedené vyššie.

Vahadlá (ak existujú) musia zostať homologované (materiál a rozmery).

Ventily môžu byť zmenené alebo vymenené a materiál môže byť zmenený, ale maximálny priemer a minimálna hmotnosť musia zostať homologované. Použitie titánových ventilov je povolené len vtedy, ak je homologovaný motocykel vybavený takýmto ventilom.

Ventilové pružiny sa môžu meniť.

Upevnenie ventilových pružín môžu byť vymenené alebo upravené, ale ich hmotnosť musí byť rovnaká alebo vyššia ako pôvodné.

2.5.8.3 Vačkový hriadeľ

Spôsob vedenia musí zostať homologovaný.

Časovanie je ľubovoľné, ale maximálny zdvih musí zostať homologovaný. Napinák rozvodovej reťaze alebo rozvodového remeňa je ľubovoľný.

Pri technických kontrolách: pri systémoch s priamym vačkovým pohonom sa meria zdvih vačky; pre systémy s nepriamymi vačkovými pohonmi (t.j. s vahadlami) sa meria zdvih ventilu.

2.5.8.4 Hriadeľové ozubené kolesá alebo vačkové ozubené kolesá
Hriadeľové ozubené kolesá alebo vačkové ozubené kolesá môžu byť upravené alebo vymenené tak, aby umožňovali zmenu časovania vačkových hriadeľov.

2.5.8.5 Valce
Valce musia zostať homologované.
Iba nasledujúce úpravy valcov sú povolené. Plocha tesnenia hlavy valca sa môže obrábať, aby sa umožnilo nastavenie kompresného pomeru alebo opätovného vyvŕtania, aby sa opravila poškodená povrchová plocha valca. Musia sa použiť homologované materiály a odliatky pre valce. Povrchová vrstva valca musí zostať homologovaná.

2.5.8.6 Piesty
Piesty musia zostať homologované. Leštenie a odľahčovanie nie je povolené.

2.5.8.7 Piestne krúžky
Piestne krúžky musia zostať homologované. Nie sú povolené žiadne zmeny.

2.5.8.8 Piestne čapy a ich poistné krúžky
Piestne čapy a svorky musia zostať homologované. Nie sú povolené žiadne zmeny.

2.5.8.9 Ojnice
Ojnice musia zostať homologované. Leštenie a odľahčovanie nie je povolené.

2.5.8.10 Kľukový hriadeľ
Kľukový hriadeľ musí zostať rovnako homologovaný bez akejkoľvek zmeny. Leštenie a odľahčovanie nie je povolené. Zmeny zotrvačníkov nie sú povolené.

2.5.8.11 Kľuková skriňa / skriňa prevodovky
Motorové skrine musia zostať homologované. Nie sú povolené žiadne úpravy (vrátane farbenia, leštenia a odľahčenia). Nie je povolené pridať čerpadlo na vytvorenie vákua v kľukovej skrini. Ak je na homologovanom motocykli inštalované vákuové čerpadlo, môže byť použité iba ako homologované. Ostatné bloky motora musia byť vyrobené z homologovaného materiálu s vylúčením bočných bočných krytov.

2.5.8.11.1 Bočné kryty a ochrana motora
Bočné kryty (veká) môžu byť zmenené, upravené alebo vymenené. Ak je zmenený alebo upravený, kryt musí mať aspoň rovnakú odolnosť voči nárazu ako pôvodný. Pri výmene musí byť kryt vyrobený z materiálu s rovnakou alebo vyššou špecifickou hmotnosťou a celková hmotnosť krytu nesmie byť menšia ako pôvodná.
Všetky bočné kryty / bloky motora obsahujúce olej, ktoré by mohli pri havárii byť v kontakte so zemou, musia byť chránené druhým krytom vyrobeným z kovu, ako je hliníková zliatina, nehrdzavejúca oceľ alebo oceľ alebo titán.

Je možné použiť aj hliníkové alebo oceľové platne alebo rámy ako dodatok týchto krytov. Všetky tieto prvky musia byť odolné proti prudkému nárazu, oteru a poškodeniu pri náraze. Kryty schválené FIM budú povolené bez ohľadu na materiál.
Tieto kryty musia byť správne a bezpečne upevnené skrutkami veka / bloku, ktoré tiež pripevňujú originálne kryty / bloky motora ku kľukovej skrini.
Technický riaditeľ má právo zakázať akékoľvek krytie, ak dôkazy dokazujú, že kryt nie je účinný.

2.5.8.12 Prevodové stupne/ prevodovka
Všetky pomery prevodových stupňov sú ľubovoľné
Počet prevodových stupňov musí zostať homologovaný.
Primárne prevody musia zostať homologované.
Systémy rýchloradenia sú povolené.
Rozloženie prevodových hriadeľov musí byť rovnaké ako na homologovanom motocykli a môže sa meniť len materiál a prevodové pomery.
Rozloženie a funkcia bubna kulisy radenia musí byť rovnaké ako na homologovanom motocykli.
Radiace vidličky je možné meniť. Vidličky sa však musia používať s rovnakým spôsobom a fungovať rovnako ako na homologovanom motocykli.
Môže sa meniť sekundárne reťazové koleso, rozeta, rozmer a veľkosť reťaze.
Kryt reťaze, pokiaľ nie je zabudovaný do zadného blatníka, môže byť odstránený.

2.5.8.13 Spojka
Systém spojky (mokrý alebo suchý) a spôsob prevádzky (bowdenom alebo hydraulikou) musia zostať homologované.
Trecie a trené lamely sa môžu meniť.
Spojkové pružiny sa môžu meniť.
Kôš spojky (vonkajší) môže byť vystužený.
Spojka môže byť vymenená za spojku s obmedzovačom spätného rázu (antihoping).
Na zmenu prevodových stupňov nie je možné použiť žiadny zdroj energie (napríklad hydraulický alebo elektrický), ak nie je inštalovaný v homologizovanom modeli na použitie na ceste. Ľudská sila je zo zákazu vylúčená.

2.5.8.14 Olejové čerpadlá, vodné čerpadlá a olejové potrubia
Modifikácie sú povolené, ale domec čerpadla, upevňovacie body a body napájania oleja musia zostať originálne.
Olejové vedenia môžu byť upravené alebo vymenené. Olejové vedenia obsahujúce pozitívny tlak, ak sú vymenené, musia byť z kovu vystuženej konštrukcie so lisovanými alebo skrutkovanými spojkami.
Vnútorné časti vodného čerpadla môžu byť zmenené alebo upravené. Prevodový pomer môže byť zmenený. Vonkajší vzhľad musí zostať homologovaný.

2.5.8.15 Chladič vody / oleja
Chladič môže byť vymenený , ale musí byť umiestnený na pôvodnom mieste tak, aby nevyžadoval žiadne úpravy hlavného rámu alebo vonkajšieho vzhľadu krytov.
Modifikácie homologovaného olejového chladiča sú povolené len vtedy, ak nevyžadujú žiadne úpravy hlavného rámu alebo vonkajšieho vzhľadu krytov. Výmenník tepla (olej / voda) môže byť nahradený olejovým chladičom.

Ventilátor a rozvody ventilátora chladiča môžu byť zmenené, upravené alebo odstránené. Ďalšie olejové chladiče nie sú povolené.
Chladič oleja nesmie byť namontovaný na alebo nad zadným blatníkom.

2.5.8.16 Teleso čističa vzduchu (AIRBOX)
Vzduchová skriňa musí zostať tak, ako bola pôvodne vyrobená výrobcom na homologovanom motocykli. Prvok vzduchového filtra môže byť odstránený alebo vymenený. Vypúšťacie otvory vzduchovej skrinky musia byť utesnené.
Všetky motocykle musia mať uzavretý odvzdušňovací systém. Všetky potrubia na odvzdušňovanie oleja musia byť pripojené a vypustené vo vzduchovom boxe.
Vzduchové rúrky alebo potrubia vedúce z priehradky do vzduchovej skrinky môžu byť upravené, vymenené alebo odstránené. Ak sa používajú rúrky / kanály, musia byť pripevnené k originálnym, nemodifikovaným vstupom vzduchových boxov.

2.5.8.17 Palivové vedenie
Palivové čerpadlo a regulátor tlaku paliva musia zostať rovnaké ako na homologovanom motocykli.
Tlak paliva musí byť homologovaný.
Palivové potrubia z palivovej nádrže až po vstrekovacie čerpadlá (palivové hadice, montážna rúrka, spoje, svorky, palivová nádrž) je možné vymeniť.
Palivové potrubie prechádzajúce z palivovej nádrže do systému vstrekovania paliva musí byť umiestnené tak, aby boli chránené pred možným poškodením nárazom.
Na spojenie hadíc je možné použiť rýchlospojky. Odvetrávacie hadice na palivo je možné vymeniť.
Palivové filtre môžu byť pridané.

2.5.8.18 Výfukový systém
Výfukové potrubia a tlmiče hluku môžu byť zmenené alebo vymenené z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli. Katalyzátory môžu byť odstránené.
Počet konečných tlmičov výfuku musí zostať homologovaný. Tlmič hluku musí byť na rovnakej strane ako homologovaný model.
Z bezpečnostných dôvodov musia byť odkryté okraje výfukového potrubia (potrubí) výfukového potrubia (potrubí) zaoblené, aby sa zabránilo akýmkoľvek ostrým okrajom.
Balenie výfukových systémov nie je povolené okrem oblasti chodidla vodiča alebo oblasti, ktorá je v kontakte s ochranným krytom proti ohňu.
Limit hluku pre triedu Supersport bude 107 dB / A (s toleranciou 3 dB / A po pretekoch).

2.5.9 Elektrina a elektronika
Elektrické káble, konektory, batérie a prepínače sú zadarmo.
2.5.9.1 Systém zapaľovania / riadenia motora (ECU)
Riadiaci systém zapaľovania / motora (ECU) môže byť zmenený alebo zmenený. Zapaľovacie sviečky, fakjy a vodiče je možné vymeniť.

2.5.9.2 Generátor, alternátor, elektrický štartér
Generátor môže byť upravený, odstránený alebo vymenený.
Elektrický štartér musí pracovať normálne a musí byť vždy schopný spustiť motor počas udalosti.

2.5.9.3 Dodatočné vybavenie

Môžu sa pridať ďalšie elektronické hardvérové zariadenia, ktoré nie sú na pôvodnom homologovanom motocykli (toto povolenie sa vzťahuje na: zber údajov a snímače, počítače, záznamové zariadenie, kontrola trakcie).

Pridanie zariadenia na infračervený (IR) prenos signálu medzi jazdcom a jeho tímom, ktoré sa používa výlučne na časovanie okruhu, je povolené.

Pridanie jednotky GPS pre účely časovania / vyhodnocovania kola je povolené. Telemetria nie je povolená.

2.5.10 Hlavný rám a predmontovaný náhradný rám

Počas celého trvania podujatia môže každý jazdec použiť len jeden (1) kompletný motocykel, ako je predložený pre technickú kontrolu, s rámom jasne označeným plombou. V prípade potreby výmeny rámu môže jazdec alebo tím požiadať technického riaditeľa FIM Superbike o použitie náhradného rámu.

Predmontovaný náhradný rám musí byť predložený technickému riaditeľovi FIM Superbike, aby dostal povolenie na prestavbu motocykla. Predbežná montáž rámu musí byť prísne obmedzená na:

i. Hlavný rám
ii. Ložiská (trubka riadenia, kyvná vidlica atď.)
iii. kyvná vidlica
iv. záves zadného tlmiča a zadný tlmič
v. Horný a spodný nosník prednej vidlice (trojité svorky, mostíky vidlice)
vi. Káblové zväzky

Náhradný rám nie je povolený v boxe, skôr kým jazdec alebo tím nedostane povolenie technického riaditeľa FIM Superbike.

Motocykel, akonáhle bol prestavaný, ešte pred jeho použitím musí byť skontrolovaný technickými komisármi a na rám motocykla bude umiestnená nová plomba.

VYSVETLENIE POSTUPOV

Na predbežné technické prehliadky môže byť predložený iba jeden (1) kompletný motocykel a bude to jediný povolený motocykel na trati a v boxe počas tréningu, kvalifikácie, zahrievacích kôl a preteku.

Rám tohto motocykla bude oficiálne zapečatený technickým riaditeľom FIM Superbike alebo jeho vymenovaným personálom. Plomba bude mať sériové číslo, ktoré bude zaznamenané. Akýkoľvek pokus o odstránenie plomby musí nenávratne plombu poškodiť.

Kedykoľvek počas trvania môžu technickí komisári pod vedením technického riaditeľa FIM Superbike skontrolovať plombu a overiť, či zodpovedá motocyklu a jazdcovi, ktorému bol pridelený. Každý rám musí mať jedinečné číslo, ktoré je vyrazené, najlepšie na hlave riadenia.

Ak je motocykel poškodený pri havárii alebo inej udalosti, je dovolené použiť predmontovaný rezervný rám na prebudovanie motocykla.

Náhradný rám môže byť vopred zostavený s nasledujúcimi položkami: hlavný rám, kyvná vidlica, záves zadného tlmiča a zadný tlmič, ložiská riadenia hlavy, Horný a spodný nosník prednej vidlice (trojité svorky, mostíky vidlice) a káblové zväzky.

Ak tím rozhodne, že havarovaný alebo poškodený motocykel vyžaduje zmenu rámu, musí písomne informovať technického riaditeľa FIM Superbike pomocou špecifického formulára. Iba v tomto prípade môže byť predmontovaný náhradný rám prinesený do boxu.

Časti môžu byť prenesené z poškodeného motocykla na montáž náhradného motocykla.

Po dokončení montáže náhradného motocykla sa vykoná technická a bezpečnostná kontrola a bude oficiálne uzavretá. Plomba na poškodenom motocykli zlikviduje technický komisár a podvozok tohto

motocykla sa nesmie použiť na zvyšok podujatia. Nové sériové číslo zaznamená technický riaditeľ FIM Superbike.
Náhradný motocykel sa môže použiť na dráhe až po ukončení tréningu a kvalifikačných jázdí alebo pretekov, v ktorých sa škoda vyskytla. Poškodený motocykel musí byť čo najskôr odstránený z boxu a uložený mimo priestorov boxu.
Po použití predmontovaného rámu náhradných dielov, ak by bolo potrebné opätovne vymeniť rám z dôvodu ďalšej havárie alebo poškodenia, musia byť montážne práce vykonané pomocou holého rámu bez pripojených komponentov. Technický riaditeľ FIM Superbike musí skontrolovať holý rám a dať jeho súhlas predtým, než začne práca.
Akékoľvek opatrenia, ktoré sú v rozpore s týmito postupmi, budú mať za následok sankciu, ako je opísané v technických predpisoch.
Kontaktné údaje pre technického riaditeľa FIM Superbike a jeho vymenovaný personál budú poskytnuté tímom Supersport pri predbežných technických kontrolách.

2.5.10.1 Hlavný rám a zadný pomocný rám
Rám musí zostať tak, ako pôvodne vyrobil výrobca homologovaného motocykla.
Na rám môžu byť vyvŕtané otvory iba na upevnenie schválených komponentov (t. J. nosník kapotáže, držiak tlmiča riadenia, snímače).
Boky rámu môžu byť pokryté ochrannou časťou z kompozitného materiálu. Tieto chrániče musia byť v súlade s tvarom rámu.
K rámu sa nesmie pridať ani nič odstrániť .
Každý motocykel musí mať VIN číslo (identifikačné číslo vozidla) vyrazené na hlavnom ráme vozidla (číslo rámu).
Držiaky motora musia zostať tak ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel..
Zadný pomocný rám môže byť zmenený alebo nahradený, ale druh materiálu musí zostať taký ako homologovaný alebo vyššej špecifickej váhy.
Môžu sa pridať ďalšie držiaky sedadiel, ak neovplyvňujú bezpečnosť konštrukcie alebo zostavy, môžu sa odstrániť nenamáhané vyčnievajúce konzoly. Priskrutkované príslušenstvo zadného pomocného rámu môže byť odstránené.
Schéma farieb nie je obmedzená, ale leštenie karosérie alebo pomocného rámu nie je povolené.

2.5.10.2 Predná vidlica
Vidlica musí zostať tak, ako výrobca pôvodne vyrobil pre homologovaný motocykel.
Originálne interné časti homologovaných vidlíc môžu byť zmenené alebo zmenené.
Nemožno použiť náhradné diely alebo prototypové elektronické riadené závesné časti, pokiaľ takéto zavesenie už nie je prítomné na výrobnom modeli homologovaného motocykla a musí zostať úplne štandardné (všetky mechanické alebo elektronické časti musia zostať homologované). Pôvodný systém zavesenia musí fungovať bezpečne v prípade poruchy elektroniky.
Tlmič riadenia môže byť pridaný alebo vymenený za nepôvodný tlmič.
Pružiny vidlice môžu byť upravené alebo vymenené.
Zátky vidlice môžu byť upravené alebo vymenené pre umožnenie vonkajšieho nastavenia.
Môžu byť upravené, zmenené alebo odstránené prachovky v prípade, že vidlica zostane úplne utesnená.
Pôvodná povrchová úprava vidlice (trubky, nosníky) môže byť zmenená. Dodatočné povrchové ošetrenie je povolené.
Horný a dolný nosník vidlice (tzv. okuliare) a čap vidlice musia zostať tak ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel.

Tlmič riadenia sa môže pridať alebo nahradiť tlmičom z druhovýroby.
Tlmič riadenia nemôže fungovať ako doraz riadenia.

2.5.10.7 Riaditká a ručne ovládané prvky
Riaditká, zostava škrtiacej klapky a pridružené bowdeny, ručné ovládače a páčky sa môžu zameniť alebo vymeniť za také, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli (okrem hlavného brzdového valca).
Riaditká a páčky môžu byť presunuté.
Plynová rukoväť sa musí samočinne vrátiť do pôvodnej polohy(zatvorené škrtiace klapky), ak z neho jazdec pustí ruku. Elektrický spínač štartéra a vypínač motora musia byť umiestnené na riaditkách.

2.5.10.8 Stupačky a nohami ovládané prvky
Stupačky a nohami ovládané páky môžu byť premiestnené, ale ich držiaky musia byť upevnené k rámu na pôvodných upevňovacích bodoch.
Stupačky môžu byť pevné (nesklopné) alebo sklopné, ale v tom prípade musia byť opatrené zariadením, ktoré ich automaticky vráti do normálnej polohy.
Na konci stupačky musí byť integrálna ochrana s polomerom minimálne 8 mm. (pozri diagram A & C).
Pevné stupačky musia byť vždy opatrené trvale upevnenou zátkou vyrobenou z hliníka, plastu alebo Teflónu alebo obdobného typu materiálu (hliníková zliatina) s minimálnym polomerom zaoblenia 8 mm. Zátka stupačky musí byť vyrobená tak, aby vytvárala čo najväčšiu možnú plochu na konci stupačky, aby sa zabránilo možnému poraneniu jazdca v prípade pádu. Hlavný technický komisár FIM pre triedu Superbike má právo zamietnuť zátku stupačky nevyhovujúcu týmto bezpečnostným požiadavkám.3

2.5.10.9 Palivová nádrž
Palivová nádrž musí zostať tak, ako bola pôvodne vyrobená výrobcom homologovaného motocykla.
Každá palivová nádrž musí byť úplne vyplnená materiálom spomaľujúcim horenie (napríklad bezpečnostná pena s otvorenými bunkami Explosafe®).
Nádrže s odvetraním musia byť vybavené jednocestným ventilom a vyústenie odvetrania musí ústiť do nádobky z vhodného materiálu s minimálnym objemom 250 ccm3.
Uzávery palivovej nádrže sa môžu meniť. Uzávery palivovej nádrže, keď sú zatvorené, musia byť nepriepustné. Okrem toho musia byť bezpečne uzamknuté, aby sa kedykoľvek zabránilo náhodnému otvoreniu .

2.5.10.10 Kapotáž / kryty karosérie
a) Kapotáž, predný blatník a kryty karosérie musia vyzerať ako pôvodne vyrobené výrobcom homologovaného motocykla.
b) Kapotáže a kryty karosérie môžu byť nahradené kozmetickými duplikátmi originálnych dielov. Materiál sa môže zmeniť. Použitie materiálov z uhlíkových vlákien alebo Kevlar® nie je povolené na kapotážach, kryte palivovej nádrže, sedadlách, základňiach sedadiel a súvisiacej konštrukcii karosérie.
c) Veľkosť a rozmery musia byť rovnaké ako pôvodné časti bez akéhokoľvek pridania alebo odstránenia konštrukčných prvkov.
d) Plexištít môže byť nahradený iba priehľadným materiálom.
e) Pôvodnú prístrojovú dosku/ držiak kapotáže je možné vymeniť. Všetky ostatné držiaky kapotáží môžu byť zmenené alebo vymenené.
f) Pôvodné vzduchové potrubie medzi kapotážou a krabicou vzduchového filtra môže byť zmenené alebo nahradené iným.

g) Originálne vzduchové potrubia ústiace do krabice vzduchového filtra môžu byť zmenené alebo vymenené. Originálne otvory na chladenie v bočných častiach kapotáže / karosérie môžu byť čiastočne uzavreté len na umiestnenie loga / nápisu sponzorov. Takáto úprava sa vykoná pomocou drôtenej mriežky alebo perforovanej dosky. Materiál je ľubovoľný, ale vzdialenosť medzi všetkými stredmi otvorov, stredmi kruhov a ich priemermi musí byť konštantná. Otvory alebo perforácie musia mať pomer otvorenej plochy> 60%.
h) Spodná kapotáž musí byť skonštruované tak, aby v prípade poruchy motora zadržala aspoň polovicu celkovej kapacity oleja a chladiacej kvapaliny obsiahnutej v motore (minimálne 5 litrov). Spodná hrana otvorov v spodnej kapotáži musí byť umiestnená najmenej 50 mm nad dnom kapotáže.
i) Spodná kapotáž musí obsahovať otvor vo výške 25 mm na dne prednej spodnej časti. Tento otvor musí byť pri preteku za sucha riadne uzatvorený; k otvoreniu môže dôjsť iba na príkaz riaditeľa preteku, ak je signalizovaný pretek za mokra. (tabuľa s nápisom „WET RACE“).
j) Minimálne zmeny umožňujú používanie stojana pri výmene kolies a pridanie malého plastového ochranného kužeľa k rámu alebo motoru.
k) Predný blatník musí vyzerať ako pôvodne dodaný výrobcom homologovaného motocykla.
l) Predný blatník môže byť nahradený kozmetickými duplikátmi originálnych častí. Použitie kompozitných materiálov ako napr. uhlíkové vlákna alebo Kevlar® je povolené.
m) Predný blatník môže byť posunutý smerom nahor, aby sa zvýšila vzdialenosť od pneumatiky.
n) Zadný blatník upevnený na kyvnej vidlici môže byť nahradený kozmetickými duplikátmi originálnych častí. Použitie kompozitných materiálov ako napr. uhlíkové vlákna alebo Kevlar® je povolené.
o) Zadný blatník upevnený na kyvnej vidlici, ktorá obsahuje ochranný kryt reťaze, môže byť upravený tak, aby sa prispôsobil zadným ozubeným kolesám s väčším priemerom.
p) Existujúci zadný blatník pod sedadlom môže byť odstránený. Blatník môže byť namontovaný priamo na kyvnú vidlicu (nemôže pokrývať viac ako 120 stupňov kolesa).

2.5.10.11 Sedadlo

Sedadlo, jeho základňa a súvisiace konštrukcie môžu byť nahradené inými, rovnakého vzhľadu ako pôvodné, dodané výrobcom na homologovanom motocykli. Vzhľad z obidvoch strán, spredu aj zozadu musí zodpovedať homologovanému tvaru.
Horná časť zadnej kapotáže okolo sedadla môže byť upravená na samostatné sedadlo.
Otvory môžu byť vŕtané do sedadla alebo zadného krytu, aby sa umožnilo ďalšie chladenie. Otvory väčšie ako 10 mm musia byť pokryté kovovou mriežkou alebo jemnou sieťovinou. Sieť musí byť natretá tak, aby zodpovedala sfarbeniu okolitému materiálu.
Vzhľad z prednej, zadnej a hornej strany sa musí v zásade zhodovať s homologovaným tvarom.
Výmena sedadla / zadného krytu musí umožňovať správne zobrazenie čísla.
Všetky odhalené hrany musia byť zaoblené.

2.5.10.12 Upevňovacie prvky

Štandardné upevňovacie prvky môžu byť nahradené upevňovacími prvkami akéhokoľvek materiálu a konštrukcie. Hliníkové upevňovacie prvky môžu byť použité len pre diely, ktoré nepredstavujú nosný diel konštrukcie.
Titánové spojovacie prvky sa môžu používať na konštrukčných miestach, ale pevnosť a konštrukcia musia byť rovnaká alebo vyššia ako pevnosť štandardného upevňovacieho prostriedku, ktorý nahrádza.
Špeciálne oceľové spojovacie prvky sa môžu používať na konštrukčných miestach, ale pevnosť a konštrukcia musia byť rovnaká alebo vyššia ako pevnosť štandardného upevnenia, ktorý nahrádza.

Spony môžu byť prevŕtané kvôli spojeniu so zaisťovacím lankom. Vŕtanie nesmie byť použité za účelom zníženia hmotnosti. Upevňovacie prvky kapotáže môžu byť zmenené za rýchloupínacie.

2.5.10.13 Zadné bezpečnostné svetlo

Všetky motocykle musia mať funkčné červené svetlo namontované na zadnej časti sedadla, ktoré sa má použiť počas mokrých pretekov alebo za podmienok nízkej viditeľnosti, ako to deklaruje riaditeľstvo pretekov.

Zadné bezpečnostné svetlo musí spĺňať nasledujúce požiadavky:

a) smer osvetlenia musí byť rovnobežný s osou motocykla (smer jazdy) a musí byť zreteľne viditeľný zozadu, najmenej 15 stupňov na ľavú aj pravú stranu stredovej osy motocykla.

b) musí byť bezpečne namontované na úplnom konci sedadla / zadnej kapotáže a približne na stredovej osy motocykla. V prípade sporu o montážnej polohe alebo viditeľnosti zadného bezpečnostného svetla bude rozhodnutie technického riaditeľa FIM Superbike konečné.

c) výstupný výkon / svietivosť musí zodpovedať približne 10-15W (žiarovka) alebo 3-5W (led).

d) svetlo musí dať zapnúť a vypnúť.

2.5.11 Nasledujúce položky MÔŽU BYŤ zmenené alebo vymenené z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli

- Ľubovoľné mazivá, brzdové alebo tlmičové kvapaliny a oleje.
- Prístroje, ich konzoly a príslušné káble.
- Je možné použiť ložiská (guličkové, valčekové, kužeľové, hladké atď.) akéhokoľvek typu alebo značky.
- Tesnenia a tesniace materiály.
- Ľubovoľné farebné riešenie a polepy vonkajšej plochy.
- Je doporučené aby motocykle boli vybavenéna prístrojovej doske vybavené červeným svetlom, ktoré sa rozsvieti v prípade poklesu tlaku oleja.

2.5.12 Nasledujúce položky MÔŽU BYŤ odstránené

Položky regulácie emisií (proti znečisťovaniu ovdušia) v alebo okolo vzduchového boxu a motora (snímače O2, zariadenia na vstrekovanie vzduchu).

- Otáčkomer
- Tachometer a príslušné rozpery kolies.
- Skrutkované príslušenstvo na zadnom podsedlovom ráme.

2.5.13 Nasledujúce položky MUSIA BYŤ odstránené

- Svetlomet, zadné svetlo a smerové svetlá (ak nie sú zabudované v zadnej kapotáži). Otvory musia byť pokryté vhodnými materiálmi.
- Spätné zrkadlá
- Držiak evidenčnej značky
- Skrinka s náradím
- Držiak prilby a úchytky pre pripevnenie batožiny
- Stupačky spolujazdca
- Držiaky (madlá) pre spolujazdca
- Ochranné rámy, hlavný a bočný stojan, (ich pevné úchyty musia zostať zachované)

2.5.14 Nasledujúce položky musia byť zmenené

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

Všetky výpustné skrutky musia byť bezpečnostne zadrôtované. Vonkajšie skrutky olejových filtrov, ktoré vstupujú do olejovej dutiny, musia byť bezpečnostne zadrôtované (to znamená na kľukovej skrini).

Všetky motocykle musia mať uzavretý odvzdušňovací systém. Odvzdušňovacie potrubie musí byť pripojené a vyústené vo vzduchovom boxe.

Ak sú namontované odvetrávacie alebo protiprietokové potrubia, musia ústiť cez existujúce vývody.

Pôvodný uzatvorený systém musí byť zachovaný; nie je povolená priama atmosférická emisia.

DODATOK H: TECHNICKÉ PREDPISY Trieda SUPERBIKE (SBK)
Predpisy majstrovstiev sveta FIM Superbike 2013

2.4 TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE SUPERBIKE
Nasledujúce pravidlá dávajú povolenie zmeniť alebo nahradiť niektoré časti v záujme bezpečnosti, výskumu a vývoja a zlepšiť súťaž medzi rôznymi koncepciami motocyklov.
VŠETKO, ČO NIE JE POVOLENÉ A PREDPÍSANÉ V TÝCHTO PRAVIDLÁCH, JE PRÍSNE ZAKÁZANÉ
Ak zmena časti alebo systému nie je výslovne povolená v žiadnom z nasledujúcich článkov, tak je zmena zakázaná.
Motocykle značky Superbike vyžadujú homologizáciu FIM (pozri dodatok Homologizačný postup FIM pre motocykle Superstock, Supersport a Superbike). Všetky motocykle musia v každom ohľade spĺňať všetky požiadavky na cestné preteky, ako sú špecifikované v týchto technických predpisoch, pokiaľ už nie sú ako také vybavené homologovaným modelom.
Vzhľad z prednej, zadnej a zadnej časti motocyklov Superbike musí (pokiaľ nie je uvedené inak) v zásade zodpovedať homologovanému tvaru (ako pôvodne vyrába výrobca). Vzhľad výfukového systému je vylúčený z tohto pravidla.

2.4.1 Špecifikácie motocykla
Všetky časti a systémy, ktoré nie sú špecificky uvedené v nasledujúcich článkoch, musia zostať tak, ako ich pôvodne vyrobil výrobca homologovaného motocykla.

2.4.2 Dovažovanie rôznych motocyklových konceptov
Aby sa vyrovnala výkonnosť motocyklov s rôznymi konfiguráciami motora, zmeny v minimálnej hmotnosti a obmedzeniach vzduchu sa uplatňujú podľa ich závodných výkonov.
Tieto nevýhody sa uplatňujú iba na dvojvalcové motocykle s objemom motora 1200ccm.
Ako prvý krok bude váhové znevýhodnenie podľa príslušných ustanovení popísaných v čl. 2.4.4.2.
Minimálna hmotnosť je stanovená na 165 kg a nesmie byť znížená. Minimálna hmotnosť sa môže zvýšiť dvakrát o 3 kg a dosiahnuť hmotnosť 168 kg a 171 kg.
Ak sa toto opatrenie ukáže ako nedostatočné, potom sa uplatní reštrikcia nasávania podľa príslušných ustanovení opísaných v článku 2.4.8.1.3: veľkosť vstupných otvorov nasávania sa zmení pomocou obmedzovačov vzduchu. Tieto zmeny veľkosti priemeru obmedzovača vzduchu sa použijú v 2mm krokoch.
Komisia Superbike môže kedykoľvek upraviť systém znevýhodnenia, aby zabezpečila spravodlivá súťaž.

2.4.3 Konfigurácie a objemy motora
Nasledujúce konfigurácie motora zahŕňajú triedu Superbike.
od 750 ccm do 1000 ccm 4 takt 3 a 4 valcov
od 850 ccm do 1200 ccm, 4 takt 2 valce
Objem, vrtanie a zdvih musia zostať v homologovanej veľkosti.

2.4.4 Minimálna hmotnosť
2.4.4.1 Minimálna hmotnosť bude:
1000 cc 3 a 4 valce 165 kg
1200 ccm 2 valce 165 kg (**)
(**) Viac informácií nájdete v pravidle pre znevýhodnenie.

Kedykoľvek počas udalosti nesmie byť hmotnosť celého motocykla (vrátane nádrže a jeho obsahu) menšia ako minimálna hmotnosť.
Nie je tolerancia na minimálnu hmotnosť motocykla.
Počas záverečnej technickej prehliadky na konci každého preteku sa vybrané motocykle odvážia v stave, v ktorom dokončili preteky a v tomto stave musí byť splnený stanovený limit hmotnosti. Na motocykel sa nesmie pridať nič. Zahŕňa všetky kvapaliny.
Počas tréningových a kvalifikačných stretnutí môžu byť jazdci vyzvaní, aby predložili svoj motocykel na kontrolu hmotnosti. Vo všetkých prípadoch musí jazdec vyhovieť tejto žiadosti.
Použitie dovažovania je povolené zostať nad hranicou minimálnej váhy a môže byť potrebné kvôli systému znevýhodnenia. Pri predbežných kontrolách musí byť technický riaditeľ FIM Superbike určený na používanie záťaže a váhy.

2.4.4.2 Minimálna úprava hmotnosti
Minimálna hmotnosť sa zvýši alebo zníži v krokoch po 3 kg podľa nasledujúceho postupu:
1. Po troch udalostiach budú vybraní najlepší výrobcovia 4-valcových a 1200-ccm 2 valcov podľa súčtu bodov najlepších dvoch jazdcov pre každého výrobcu.
2. V každom preteku sa vypočítajú priemerné preteky bodov pre jazdcov vybraného výrobcu valcov s objemom 1000cc a vybraného výrobcu valec s rozmermi 1200cc, priemer sa vypočíta po každej udalosti, ako "priemer udalosti".
Ak v ktoromkoľvek preteku existuje len jeden jazdec dokončiaci pretek od jedného z vybraných výrobcov, priemer udalosti sa vypočíta od prvého jazdca každého vybraného výrobcu v každom závode.
Žiadne "priemerné" udalosti sa nebudú vzpočítavať, ak jeden z vybraných výrobcov nemá jazdca ktorý závod dokončil. "Priemerná udalosť" sa potom vypočíta na základe výsledkov druhej jazdy z tej istej udalosti.
Ak ani jeden závod nebude mať jazdcov skončiacich závod od jedného z vybraných výrobcov, udalosť sa nebude brať do úvahy.
3. "Mokré" preteky (ak vyhlási riaditeľ pretekov) sa nezohľadňujú pri výpočte "priemeru udalosti".
4. Po troch udalostiach sa vypočíta priemerná hodnota "priemerov udalostí" každého vybraného výrobcu.
Skóre výrobcu valcov s objemom 1000 ccm a skóre výrobcu valcov s objemom 1200 ccm budú porovnávané takto:
Ak by priemerná hodnota "priemerov udalostí" na 3 udalosti uprednostnila výrobcu valcov s rozmermi 1200 ccm 2 o viac ako 5 bodov a ak jazdca motocykla tohto výrobcu viedol v tom čase hodnotenie FIM Superbike majstrov sveta jazdcov minimálna hmotnosť všetkých 1200 ccm 2 valcov sa zvýši o 3 kg a dosiahne hmotnosť 168 kg a 171 kg. Horná hranica je 171 kg.
Ak by priemerná hodnota "priemerov udalostí" na 3 udalosti uprednostnila výrobcu valcov s objemom 1000 ccm o viac než 5 bodov a ak jazdec motocykla tohto výrobcu viedol v tom čase hodnotenie FIM Superbike majstrovstiev sveta jazdcov. minimálna hmotnosť všetkých 1200 ccm 2 valcov zostane na 165 kg a obmedzenie obmedzenia vzduchu sa bude uplatňovať podľa príslušných ustanovení popísaných v článku 2.4.8.1.3.
Ak sa minimálna hmotnosť neaktualizuje, potom sa zvážia výsledky troch ďalších udalostí a najlepší výrobcovia pre každú konfiguráciu motora sa aktualizujú s ohľadom na súčet bodov najlepších dvoch jazdcov od každého vybraného výrobcu nad šesť udalostí atď. , cez násobky troch udalostí.
Nová priemerná hodnota "priemerov udalostí" sa vypočíta na šiestich udalostiach atď., A to v násobkoch troch udalostí, kým bodová medzera priemernej hodnoty "priemerov udalostí" od poslednej aktualizácie minimálnej hmotnosti nie je vyššia ako 5 .

Technický riaditeľ FIM Superbike informuje všetky tímy o možných úpravách minimálnej hmotnosti do 24 hodín od konca poslednej udalosti (posledné stretnutie medzinárodnej poroty), kde bola vypočítaná priemerná hodnota "priemerov udalostí". Nové úpravy minimálnej hmotnosti sa musia uplatniť od prvej nasledujúcej udalosti.

2.4.5 Štartovné čísla a podklady

Farby podkladu a čísla (čísiel) pre Superbike je biele pozadie s čiernymi číslami
Veľkosti pre všetky predné čísla sú:
Minimálna výška: 160 mm
Minimálna šírka: 80 mm
Minimálny šírka ťahu: 25 mm
Minimálny priestor medzi číslami 10 mm

Veľkosti pre všetky strany sú:
Minimálna výška: 120 mm
Minimálna šírka: 60 mm
Minimálny šírka ťahu: 25 mm
Minimálny priestor medzi číslami 10 mm

Pridelené číslo (& štítok) pre jazdca musí byť pripevnené na motocykli nasledovne:

- Na prednej strane, buď v strede kapotáže alebo mierne vysunuté do strany. Číslo musí byť vycentrované na bielom pozadí bez reklamy vo vzdialenosti 25 mm vo všetkých smeroch.
- Na oboch stranách motocykla. Preferované umiestnenie čísel na každej strane motocykla sa nachádza na spodnej zadnej časti bočnej kapotáže v blízkosti dna. Číslo musí byť vycentrované na bielom pozadí.

V prípade sporu týkajúceho sa čitateľnosti čísel bude rozhodnutie technického riaditeľa FIM Superbike konečné.

2.4.6 Palivo

Všetky motory musia fungovať na bežnom bezolovnatom palive s maximálnym obsahom olova 0,005 g / l (bezolovnatý) a maximálnou hodnotou MON 90 (pozri tiež článok 2.7 pre úplné špecifikácie paliva).

2.4.7 Pneumatiky

Na každom podujatí sa môžu počas voľných tréningov, kvalifikačných tréningov, Superpole a Warm up-u použiť maximálne trinásť (13) zadných a deväť (9) predných pneumatík. Iba jazdci, ktorí sa zúčastnia Superpole, budú môcť použiť dodatočnú prednú pneumatiku. Neexistuje žiadne obmedzenie počtu pneumatík pre závod.
Všetky pneumatiky (Slick, Intermediate a Wet) budú zahrnuté do celkového množstva.
Ak jazdci dostanú červenú vlajku počas Superpole, technický riaditeľ FIM Superbike môže povoliť použitie dodatočnej sady pneumatík.
Na začiatku podujatia môže technický riaditeľ FIM Superbike požiadať oficiálneho dodávateľa, aby mu dodal štyri (4) vzorky každého typu pneumatiky, ktoré budú použité na podujatí.
Pneumatiky, ktoré sa používajú pri voľných tréningoch, kvalifikačných tréningoch, Superpole a Warm up-e, musia byť označené nálepkou. Nálepka bude zobrazovať identifikačné číslo pre každého jazdca a bude mať inú farbu v závislosti od toho, či sa použije na prednú alebo zadnú pneumatiku. Pri každom závode

technický riaditeľ FIM Superbike pridelí súťažiacemu niekoľko svojich výberov, zatiaľ čo farby sa budú meniť pre každú súťaž.
Nálepky budú odovzdané týmom v zapečatenej obálke, 13 pre zadné pneumatiky a 9 pre predné pneumatiky v deň pred prvým tréningom podľa časového harmonogramu, ktorý rozhodne IMS a technický riaditeľ FIM Superbike. Rozvrh bude zaslaný tímom IMS aspoň týždeň pred udalosťou. V mimoriadnych situáciách technický riaditeľ FIM Superbike môže zmeniť tento program.
Po dodaní samolepiek budú tímy zodpovedné za ich úschovu a používanie.
Nálepky sa musia aplikovať na ľavú bočnicu pneumatiky. Personál nominovaný technickým riaditeľom FIM Superbike skontroluje, či sú všetky motocykle v jamkovej dráhe vybavené pneumatikami nesúcimi nálepku. Použitie motocyklov s neoznačenými pneumatikami (napríklad bez vlastných nálepiek) bude ihneď oznámené riaditeľsvu preteku, ktoré podnikne príslušné kroky.
Po druhom kvalifikačnom tréningu technický riaditeľ FIM Superbike a technici budú mať k dispozícii jeden štítok pre prednú pneumatiku a dva pre zadné "pneumatiky Superpole" pre jazdcov, ktorí sa zúčastnia Superpole.
Každá pneumatika Superpole musí byť označená osobitnou identifikáciou.
Prideľovanie jednotlivých pneumatík sa vykoná náhodne bez účasti zástupcu dodávateľa pneumatík, tímov alebo jazdcov. Tieto pneumatiky budú individuálne identifikované a nesmú byť vymenené medzi jazdcami, vrátane medzi jazdcami z jedného teamu a nemôžu byť vymenené dodávateľom pneumatík po pridelení, s výnimkou povolenia riadenia pretekov.
V deň pretekov, po warm up-e a po kontrole zo strany oficiálneho dodávateľa, vzhľadom na efektívne opotrebovanie pneumatík, sa nevyužité samolepky vrátia.
Vo výnimočných prípadoch, ak by nálepka bola poškodená alebo použitá nesprávnym spôsobom, môže byť podľa vlastného uváženia technického riaditeľa FIM Superbike poskytnuté až 2 ďalšie nálepky. Poškodená nálepka sa však musí vrátiť technickému riaditeľovi FIM Superbike a / alebo pneumatike, na ktorú bola použitá, musí byť úplne neporušená

2.4.8 Motor

Nasledujúce špecifikácie a komponenty motora sa nemôžu meniť z homologovaného motocykla, s výnimkou nasledujúcich:
Homologovaný dizajn motora sa nedá zmeniť.
Musia sa použiť homologované materiály a odliatky pre kľukovú skriňu, valec, hlavu valcov a skriňu prevodovky.
Materiál kľukovej skrine, valca, hlavy valca a skrine prevodovky sa môže pridať iba zváraním alebo odstránením obrábaním.
Spôsob vačkového pohonu musí zostať homologovaný.
Povolené sú náhradné diely alebo modifikované komponenty vačkového pohonu, ale vačkový pohon musí ako homologizovaný a celá sústava musí byť ako homologovaná.
Spôsob otvárania ventilov musí zostať ako homologovaný model. Žiadne pneumaticky ovládané ventily nie sú povolené, pokiaľ nie sú namontované na homologovanom modeli.
Všetky pohyblivé vnútorné časti motora, prevodovky a spojky môžu byť zmenené alebo vymenené vrátane materiálov, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli (ak to nepovoľuje jednotlivá časť kryjúca príslušné časti).
Leštenie a odľahčenie súčiastok motora je povolené, s výnimkou karburátorov (ak to nepovoľuje jednotlivá časť kryjúca príslušné časti).

Sekvencia, v ktorej sú valce zapálené (t.j. 1-2-4-3), musí zostať tak, ako bola pôvodne navrhnutá na homologovanom modeli. Simultánne (*) zapaľovanie 2 valcov je tiež zakázané, ak nie je prevzaté z homologovaného motocykla.
* menej ako 5 stupňov rozdielu v zapaľovaní medzi dvomi valcami sa považuje za "simultánne" zapaľovanie.

2.4.8.1 Systém vstrekovania paliva

2.4.8.1.1 Systém vstrekovania paliva sa vzťahuje na telesá škrtiacej klapky a premenlivá dĺžka sacieho traktu.

Musí sa použiť pôvodné homologované teleso škrtiacej klapky
Používanie voliteľného homologovaného telesa škrtiacej klapky nie je povolené.

- Injektory paliva musia byť pôvodné a nezmenené od pôvodnej špecifikácie a výroby.
- Elektronicky ovládané škrtiace klapky, známe ako "Ride by wire", môžu byť pridané alebo zmenené. Bezpečnostné systémy a postupy však musia byť zo súčasného modelu a plne funkčné.

V prípade, že nie sú prítomné na homologovanom motocykli, nemôžu byť pridané premenlivé zariadenia sacieho traktu.

- Prvky izolácie telesa škrtiacej klapky je možné upraviť.
- Sacie hrdlá (vrátane ich upevňovacích bodov) môžu byť zmenené alebo vymenené.
- šupátka môžu byť upevnené v otvorenej polohe

Sekundárne škrtiace ventily a hriadele môžu byť odstránené alebo upevnené v otvorenej polohe a elektronika môže byť odpojená alebo odstránená

- Vzduch a zmes vzduchu a paliva môže prechádzať do spaľovacej komory výhradne cez teleso škrtiacej klapky.

2.4.8.1.2 Reštrikcia sania pre 1200 ccm 2 valce

Použitie: Len dvojvalcové motocykle s objemom valcov 1200 ccm budú vybavené obmedzovačmi sania.
Počiatočná veľkosť reštriktora sania, ktorá sa má inštalovať, zodpovedá kruhovej ploche Ø 50 mm (1963,5 mm^2). Veľkosť reštriktora sania sa nastaví (v krokoch zodpovedajúcich zmenám o priemere 2 mm alebo ekvivalentnej kruhovej ploche, smerom nahor až do Ø 52 mm a potom vôbec žiadnemu obmedzovaču, dole na minimum na Ø 46 mm), ak je to potrebné počas majstrovstiev, ako je popísané nižšie v čl. 2.4.8.1.4
Definícia: Reštriktor sania je kovové zariadenie s konštantným riadeným úsekom, ktoré je umiestnené v sacom trakte medzi telesom škrtiacej klapky a hlavou valca. Dĺžka kontrolovaného traktu musí byť najmenej 3 mm. Žiadna zmes vzduchu a / alebo paliva smerujúca do motora nesmie obísť obmedzovač. Žiadna časť vstrekovacieho systému paliva (vstrekovač, ihla, šupátko atď.) nesmie trčať skrz obmedzovač.
Pri použití jednej z predpísaných veľkostí (Ø 52, Ø 50, Ø 48, Ø 46 mm) musí výrobca dodať FIM 10 sád vsuvných kalibrov na kontrolu priemeru reštrikcie sania.
Výrobca môže mať nekruhový reštriktor za predpokladu, že oblasť tohto obmedzovača je ekvivalentná oblasti nominálneho kruhového obmedzovača. V tomto prípade musí výrobca dodať FIM 10 meracích prístrojov na meranie obmedzovača počas technických overení.
FIM môže tiež požiadať výrobcu, aby dodal prierez obmedzovačov vzduchu v každej z predpísaných veľkostí.

2.4.8.1.3 Nastavenie reštriktora sania

Minimálna veľkosť reštriktora sa zvýši alebo zníži v 2 mm krokoch v priemere ekvivalentnej kruhovej plochy podľa nasledujúceho postupu:

1. Ak je medzera v priemernej hodnote "priemerov udalostí" vypočítaná podľa čl. 2.4.4.2 je viac ako 5 bodov v prospech výrobcu valcov s objemom 1000 cm^3 a ak jazdec na švorvalcovom motocykli s objemom 1000 cm^3 vedie v tom čase klasifikáciu majstrovstiev sveta FIM Superbike:
Potom sa veľkosť počiatočného obmedzovača vzduchu všetkých motocyklov s objemom 1200 ccm zvýši o jednu veľkost 'na Ø 52 mm (alebo ekvivalentnú plochu 2123,7 mm^2), alebo ako posledný krok sa obmedzovač vzduchu odoberie.
2. Ak minimálna hmotnosť dvojvalcového motora s objemom 1200 cm2 dosiahol hornú hranicu 171 kg a ak výsledná medzera priemernej hodnoty "priemerov udalostí" vypočítaná podľa čl. 2.4.4.2 je viac ako 5 bodov v prospech dvojvalcového motora s objemom 1200 cm^3 a ak jazdec dvojvalcového motocykla s objemom 1200 cm^3 viedol v tomto čase majstrovstvá sveta FIM Superbike majstrovstiev:
Potom sa pôvodná veľkosť reštriktora dvojvalcového motora s objemom 1200 cm^3 zníži o jednu veľkosť na Ø48 mm (alebo ekvivalentnú plochu 1809,6 mm^2), alebo v poslednom kroku na minimum na Ø46 mm (alebo ekvivalentnú plochu 1661,9 mm^2).
Ak sa veľkosť reštriktora neaktualizuje, zohľadnia sa výsledky troch ďalších udalostí a najlepší výrobcovia pre každú konfiguráciu motora budú aktualizovaní s ohľadom na súčet bodov najlepších dvoch jazdcov od každého vybraného výrobcu nad šesť udalostí atď. , cez násobky troch udalostí. Nová priemerná hodnota "priemerov udalostí" sa vypočíta na šiestich udalostiach atď., A to v násobkoch troch udalostí, kým bodová medzera priemernej hodnoty "priemerov udalostí" od poslednej aktualizácie minimálnej hmotnosti nie je vyššia ako 5 ,
Technický riaditeľ FIM Superbike informuje všetky tímy o možných úpravách rozmeru obmedzovača vzduchu do 24 hodín od konca poslednej udalosti (posledné stretnutie medzinárodnej poroty), kde bola vypočítaná priemerná hodnota "priemerov udalostí" , Nové úpravy rozmerov reštriktora musia byť aplikované od prvej nasledujúcej udalosti.

2.4.8.2 Hlava valca

Homologovaná hlava valca sa môže upraviť nasledovne:
Musia sa použiť homologované materiály a odliatky pre hlavy valcov. Materiál pre tieto časti sa môže pridať iba zváraním alebo odstránením obrábaním.
Homologované veko hlavy valca sa môže upraviť.
Sací a výfukový systém vrátane počtu ventilov a / alebo otvorov (nasávanie a výfuk) musí byť homologovaný.
Úprava sacieho traktu a leštenie hlavy valca, ktoré sa bežne spájajú s individuálnym ladením, ako je prúdenie plynov v hlave valca vrátane spaľovacej komory, je povolené. Epoxy tmel sa môže použiť na tvarovanie kanálov.
Kompresný pomer je ľubovoľný.
Spaľovacia komora môže byť upravená.
Náhradné alebo upravené ventily, pružiny, zdvíhadlá, svorky, ventilové sedlá, vodidlá ventilov a ďalšie komponenty ventilovej sústavy sú povolené. Pôvodný počet ventilov musí byť zachovaný.
a. Priemer ventilov vrátane drieku musí zostať homologovaný.
b. Ventily musia byť vyrobené z rovnakého základného materiálu ako homologované ventily.
c. Ventily musia zostať v homologizovanom pozícii a pod rovnakým uhlom ako homologované ventily, okrem normálnej údržby ventilov.
d. Vahadlá (ak existujú) musia zostať homologované (materiál, umiestnenie a rozmery).

2.4.8.3 Vačkový hriadeľ

Vačkové hriadele môžu byť zmenené alebo vymenené z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli (pozri tiež článok 2.4.8).

Vypnutie vačkového hriadeľa nie je povolené. Vačkový hriadeľ musí zostať v homologizovanom mieste.

2.4.8.4 Hriadeľové ozubené kolesá alebo vačkové ozubené kolesá

Ozubené kolesá alebo vačkové ozubené kolesá môžu byť zmenené alebo vymenené, aby bolo možné zmeniť časovanie vačkovej hriadele (pozri tiež článok 2.4.8).

2.4.8.5 Valce

Musia sa použiť homologizované materiály a odlievanie bloku valcov. Materiál pre blok valca sa môže pridať iba zváraním a / alebo odstránením obrábaním. Obaly alebo vložka sa môžu meniť a povrchová úprava je voľná. Pôvodná veľkosť otvoru musí byť zachovaná.

2.4.8.6 Piesty

- Pre 3 a 4 valce s objemom 1000 cm^3

Piesty môžu byť zmenené alebo vymenené z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli.

- Pre 2 valce s objemom 1000 cm^3

Musí sa použiť štandardný piest alebo sada (*).

(*) Piestna sada musí mať rovnakú cenu ako štandardná a musí byť uvedená v aktuálnom zozname závodných dielov výrobcu a musí byť v predaji pre zákazníkov. Do 90 dní od objednávky musí zákazník dostať sadu piestov.

2.4.8.7 Piestne krúžky

Piestne krúžky môžu byť zmenené alebo vymenené z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli.

2.4.8.8 Piestne čapy a svorky

Piestne čapy a svorky môžu byť zmenené alebo vymenené z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli.

2.4.8.9 Ojnice

- Pre 3 a 4 valce s objemom 1000 cm^3

Ojnice sa môžu meniť alebo vymeniť z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli. Materiály z uhlíkových kompozitov alebo z uhlíkových vlákien nie sú povolené, ak sa nepoužívajú v homologovanom motocykli.

- Pre 2 valce s objemom 1000 cm^3

Ojnice musia zostať homologované. Leštenie a odľahčovanie nie je povolené.

2.4.8.10 Kľukový hriadeľ

Povoľujú sa iba nasledujúce úpravy homologovanej kľukovej hriadele:

a. Ložiskové plochy môžu byť leštené alebo môže byť aplikovaná povrchová úprava.

b. Vyvažovanie je povolené. Pridanie alebo zníženie hmotnosti kľukového hriadeľa s cieľom dosiahnuť súťažnú rovnováhu nesmie byť vyššie ako 15% homologovanej hmotnosti bez tolerancie, ako je uvedené na homologizácii výkresu kľukového hriadeľa.
c. Zníženie hmotnosti sa môže uskutočniť vŕtaním alebo obrábaním protizávaží kľukového hriadeľa.
d. Leštenie kľukového hriadeľa nie je povolené.
e. Je povolené pripojenie komponentov zapaľovania alebo snímačov z druhovýroby.
f. Vyvažovací hriadeľ môže byť zmenený, odstránený alebo upravený.

2.4.8.11 Kľuková / prevodová skriňa

Musia sa použiť homologované materiály a odliatky pre kľukovú skriňu a prevodovku. Materiál pre kľukovú skriňu a skriňu prevodovky je možné pridať iba zváraním alebo odstrániť obrábaním.
Olejová vaňa môže byť zmenená alebo vymenená.
Vákuové čerpadlá nie sú povolené, ak nie sú namontované na homologovanom motocykli.

2.4.8.11.1 Bočné kryty a ochrana motora

Bočné kryty (veká) môžu byť zmenené, upravené alebo vymenené. Ak je zmenený alebo upravený, kryt musí mať aspoň rovnakú odolnosť voči nárazu ako pôvodný. Pri výmene musí byť kryt vyrobený z materiálu s rovnakou alebo vyššou špecifickou hmotnosťou a celková hmotnosť krytu nesmie byť menšia ako pôvodná.
Všetky bočné kryty / bloky motora obsahujúce olej, ktoré by mohli pri havárii byť v kontakte so zemou, musia byť chránené druhým krytom vyrobeným z kovu, ako je hliníková zliatina, nehrdzavejúca oceľ alebo oceľ alebo titán.
Je možné použiť aj hliníkové alebo oceľové platne alebo rámy ako dodatok týchto krytov. Všetky tieto prvky musia byť odolné proti prudkému nárazu, oteru a poškodeniu pri náraze. Kryty schválené FIM budú povolené bez ohľadu na materiál.
Tieto kryty musia byť správne a bezpečne upevnené skrutkami veka / bloku, ktoré tiež pripevňujú originálne kryty / bloky motora ku kľukovej skrini.
Technický riaditeľ má právo zakázať akékoľvek krytie, ak dôkazy dokazujú, že kryt nie je účinný.

2.4.8.12 Prevodovka / prevodové stupne

Všetky pomery prevodových stupňov / prevodovky, hriadele, radiace kulisy, radiace vidličky sú ľubovoľné.
Primárne prevodové pomery sú ľubovoľné.
Rozloženie prevodových hriadeľov musí byť rovnaké ako na homologovanom motocykli a môže sa meniť len materiál a prevodové pomery.
Rozloženie a funkcia bubna kulisy radenia musí byť rovnaké ako na homologovanom motocykli.
Radiace vidličky je možné meniť. Vidličky sa však musia používať s rovnakým spôsobom a fungovať rovnako ako na homologovanom motocykli.
Počet prevodových stupňov musí zostať homologovaný.
Dodatky k prevodovke alebo mechanizmu radenia, ako sú systémy rýchleho radenia, sú povolené.
Môže sa meniť sekundárne reťazové koleso, rozeta, rozmer a veľkosť reťaze.
Na zmenu prevodových stupňov nie je možné použiť žiadny zdroj energie (napríklad hydraulický alebo elektrický), ak nie je inštalovaný v homologizovanom modeli na použitie na ceste.
Ľudská sila a takzvané systémy rýchleho radenia sú zo zákazu vylúčené.

2.4.8.13 Spojka

Diely spojky z druhovýroby, alebo modifikované spojky sú povolené.

Spojka môže byť vymenená za spojku s obmedzovačom spätného rázu (antihoping).
Žiadny zdroj napájania (napr. Hydraulický alebo elektrický) sa nemôže použiť na prevádzku spojky, ak nie je inštalovaný v homologovanom modeli na použitie na ceste. Ľudská sila je zo zákazu vylúčená.
Systém spojky (mokrý alebo suchý) a spôsob prevádzky (bowdenom alebo hydraulikou) musia zostať homologované.

2.4.8.14 Olejové čerpadlá a olejové potrubia
Olejové čerpadlá sa môžu meniť alebo vymeniť z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli.
Olejové vedenia môžu byť upravené alebo vymenené. Olejové vedenia obsahujúce pozitívny tlak, ak sú vymenené, musia byť z kovu vystuženej konštrukcie so lisovanými alebo skrutkovanými spojkami.

2.4.8.15 Chladič vody / oleja
Pôvodný chladič vody alebo chladič oleja môže byť zmenený alebo vymenený z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli.
Môžu sa pridať ďalšie chladiče vody alebo chladiče oleja.
Ventilátor a kabeláž ventilátora chladiča môže byť zmenený, upravený alebo odstránený.
Chladič oleja nesmie byť namontovaný na alebo nad zadným blatníkom.
Vzhľad z prednej, zadnej a prednej strany motocykla musí byť v zásade zhodný s homologovaným tvarom po pridaní prídavných chladičov vody alebo olejových chladičov.

2.4.8.16 Teleso čističa vzduchu (AIRBOX)
Nasledujúce pravidlo pre teleso čističa vzduchu platí iba pre motocykle homologované pred 31. decembrom 2009:

- Teleso čističa vzduchu môže byť zmenené alebo vymenené z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli (je povolený špeciálny dizajn pre závod). Ak sú vstrekovače paliva pripojené ku krytu telesa čističa vzduchu, ich poloha vo vzťahu k telesu škrtiacej klapky musí zostať rovnaká ako pôvodná.
- Prvok vzduchového filtra môže byť odstránený.
- Teleso čističa vzduchu musí byť úplne uzavreté okolo sacieho hrdla a všetkých odvzdušňovacích hadíc motora. Systém vstrekovania paliva môže byť úplne vo vzduchovom boxe.

Prepady telesa čističa vzduchu musia byť utesnené.
Všetky motocykle musia mať uzavretý odvetrávací systém. Všetky odvetrávacie vedenia motora musia byť pripojené a ústiť vo vzduchovom boxe.
Systém odvetrávania (teleso čističa vzduchu a akékoľvek nádoby odvetrávania motorovej skrine) musia byť schopné v prípade zablokovania odtokových potrubí udržiavať minimálne 1000 cm^3 vypúšťanej kvapaliny.
Pre motocykle homologované po 1. januári 2010:

- Teleso čističa vzduchu musí zostať tak, ako bola pôvodne vyrobené výrobcom na homologovanom motocykli.

Ak sú vstrekovače paliva pripojené ku krytu telesa čističa vzduchu, alebo zariadenie s premenlivou dĺžkou nasávacieho traktu, teleso čističa vzduchu a pripojené systémy musia zostať rovnako homologované a fungovať rovnakým spôsobom.

- Vzduchové filtre, vnútorné ventily klapkového typu, snímače a vákuové príslušenstvo môžu byť odstránené, upravené alebo vymenené náhradnými dielmi.

Všetky otvory v telese čističa vzduchu do vonkajšej atmosféry vzniknuté z odstránenia komponentov musia byť úplne utesnené od prichádzajúceho vzduchu.

- Potrubia pre náporové sanie, ktoré prechádzajú z kapotáže do telesa čističa vzduchu, môžu byť upravené, vymenené alebo odstránené. Ak sa používajú potrubia / hadice, musia byť pripevnené k originálnym, neupraveným vstupom do telesa čističa vzduchu.
- Všetky motocykle musia mať uzavretý odvetrávací systém. Všetky potrubia na odvetranie motorovej skrine musia byť pripojené a ústiť v telese čističa vzduchu.

2.4.8.17 Palivový systém

Riadiaca jednotka motora (ECU) môže byť zmenená alebo zmenená.
Palivové čerpadlo a regulátor tlaku paliva musia zostať rovnaké ako na homologovanom modeli.
Tlak paliva musí byť homologovaný.
Tolerancia tlaku pri technickej kontrole je +0,5 baru vzhľadom na maximálny tlak homologovaného motocykla.
Všetky motocykle musia mať na palivovom potrubí špeciálne zariadenie podľa špecifikácií FIM pre kontrolu tlaku paliva.
Palivové potrubia z palivovej nádrže až po vstrekovacie čerpadlá (palivové hadice, montážna rúra, spojky, svorky, palivová nádrž) je možné vymeniť.
Palivové potrubie prechádzajúce z palivovej nádrže do systému vstrekovania paliva musí byť umiestnené tak, aby boli chránené pred možným poškodením nárazom.
Odvetracie potrubia na palivo je možné vymeniť. Palivové filtre môžu byť pridané.
Palivový kohútik môže byť zmenený, nahradený alebo odstránený z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli.

2.4.8.18 Výfukový systém

Výfukové potrubia, katalyzátory a tlmiče hluku sa môžu meniť alebo vymeniť z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli. Katalyzátory môžu byť odstránené.
Počet koncových tlmičov hluku musí zostať homologovaný. Tlmič hluku musí byť na rovnakej strane ako homologovaný model.
Z bezpečnostných dôvodov musia byť odkryté okraje výfukového potrubia (potrubí) zaoblené, aby sa zabránilo akýmkoľvek ostrým okrajom.
Balenie výfukových systémov nie je povolené okrem oblasti chodidla jazdca alebo oblasti, ktorá je v kontakte s ochranným krytom proti ohňu.
Limit hluku pre triedu Superbike bude 107 dB / A (s toleranciou 3 dB / A po pretekoch).

2.4.9 Elektrické a elektronické zariadenia

Elektrické káble, konektory, batérie a prepínače sú ľubovoľné.

2.4.9.1 Systém zapaľovania / riadenia motora

Riadiaci systém zapaľovania / motora (ECU) môže byť zmenený alebo zmenený.
Zapaľovacie sviečky, fajky zapaľovacích sviečok a kabeláž je možné vymeniť.

2.4.9.2 Generátor, alternátor, elektrický štartér

Generátor alebo alternátor možno meniť, odstrániť alebo vymeniť.
Elektrický štartér môže byť upravený, odstránený alebo vymenený.

Motocykle sa musia štartovať na štartovacom rošte v neutrále. Štartovanie motocykla zatláčaním na štartovacom rošte nie je povolené, používanie externej batérie je povolené.

2.4.9.3 Dodatočné vybavenie

Môžu sa pridať ďalšie elektronické hardvérové zariadenia, ktoré nie sú na pôvodnom homologovanom motocykli (toto povolenie sa vzťahuje na: zber údajov a snímače, počítače, záznamové zariadenie, kontrola trakcie).

Pridanie zariadenia na infračervený (IR) prenos signálu medzi pretekárskym jazdcom a jeho tímom, ktoré sa používa výlučne na časovanie okruhu, je povolené.

Pridanie jednotky GPS pre účely časovania / vyhodnocovania kola je povolené. Telemetria nie je povolená.

2.4.10 Hlavný rám a predmontovaný náhradný rám

Počas celého trvania podujatia môže každý jazdec použiť len jeden (1) kompletný motocykel, ako je predložený pre technickú kontrolu, s rámom jasne označeným plombou. V prípade potreby výmeny rámu môže jazdec alebo tím požiadať technického riaditeľa FIM Superbike o použitie náhradného rámu.

Predmontovaný náhradný rám musí byť predložený technickému riaditeľovi FIM Superbike, aby dostal povolenie na prestavbu motocykla. Predbežná montáž rámu musí byť prísne obmedzená na:

- Hlavný rám
- Ložiská (trubka riadenia, kyvná vidlica atď.)
- Kyvná vidlica
- Záves zadného tlmiča a zadný tlmič
- Horný a spodný nosník prednej vidlice (trojité svorky, mostíky vidlice)
- Káblové zväzky

Náhradný rám nie je povolený v boxe, skôr kým jazdec alebo tím nedostane povolenie technického riaditeľa FIM Superbike.

Motocykel, akonáhle bol prestavaný, ešte pred jeho použitím musí byť skontrolovaný technickými komisármi a na rám motocykla bude umiestnená nová plomba.

VYSVETLENIE POSTUPOV

Na predbežné technické prehliadky môže byť predložený iba jeden (1) kompletný motocykel a bude to jediný povolený motocykel na trati a v boxe počas tréningu, kvalifikácie, zahrievacích kôl a preteku.

Rám tohto motocykla bude oficiálne zapečatený technickým riaditeľom FIM Superbike alebo jeho vymenovaným personálom. Plomba bude mať sériové číslo, ktoré bude zaznamenané. Akýkoľvek pokus o odstránenie plomby musí nenávratne plombu poškodiť.

Kedykoľvek počas trvania môžu technickí komisári pod vedením technického riaditeľa FIM Superbike skontrolovať plombu a overiť, či zodpovedá motocyklu a jazdcovi, ktorému bol pridelený. Každý rám musí mať jedinečné číslo, ktoré je vyrazené, najlepšie na hlave riadenia.

Ak je motocykel poškodený pri havárii alebo inej udalosti, je dovolené použiť predmontovaný rezervný rám na prebudovanie motocykla.

Náhradný rám môže byť vopred zostavený s nasledujúcimi položkami: hlavný rám, kyvná vidlica, záves zadného tlmiča a zadný tlmič, ložiská riadenia hlavy, Horný a spodný nosník prednej vidlice (trojité svorky, mostíky vidlice) a káblové zväzky.

Ak tím rozhodne, že havarovaný alebo poškodený motocykel vyžaduje zmenu rámu, musí písomne informovať technického riaditeľa FIM Superbike pomocou špecifického formulára. Iba v tomto prípade môže byť predmontovaný náhradný rám prinesený do boxu.

Časti môžu byť prenesené z poškodeného motocykla na montáž náhradného motocykla.
Po dokončení montáže náhradného motocykla sa vykoná technická a bezpečnostná kontrola a bude oficiálne uzavretá. Plomba na poškodenom motocykli zlikviduje technický komisár a podvozok tohto motocykla sa nesmie použiť na zvyšok podujatia. Nové sériové číslo zaznamená technický riaditeľ FIM Superbike.
Náhradný motocykel sa môže použiť na dráhe až po ukončení tréningu a kvalifikačných jázdí alebo pretekov, v ktorých sa škoda vyskytla. Poškodený motocykel musí byť čo najskôr odstránený z boxu a uložený mimo priestorov boxu.
Po použití predmontovaného rámu náhradných dielov, ak by bolo potrebné opätovne vymeniť rám z dôvodu ďalšej havárie alebo poškodenia, musia byť montážne práce vykonané pomocou holého rámu bez pripojených komponentov. Technický riaditeľ FIM Superbike musí skontrolovať holý rám a dať jeho súhlas predtým, než začne práca.
Akékoľvek opatrenia, ktoré sú v rozpore s týmito postupmi, budú mať za následok sankciu, ako je opísané v technických predpisoch.
Kontaktné údaje pre technického riaditeľa FIM Superbike a jeho vymenovaný personál budú poskytnuté tímom Supersport pri predbežných technických kontrolách.

2.4.10.1 Hlavný rám a zadný pomocný rám

Hlavný rám musí byť pôvodne vyrobený výrobcom pre použitie na homologovanom motocykli.
Hlavný rám môže byť zmenený iba pridaním výstuh alebo rúrok. Žiadne výstuhy alebo rúrky nemôžu byť odstránené, ďalšie úpravy sú povolené v nasledujúcej časti týchto pravidiel.
Otvory je možné vyvrtávať na ráme len do x schválených komponentov (t. J. konzoly kapotáže, držiak tlmiča riadenia).
Rozmery a poloha:
• Motora
• Kyvnej vidlice
• Zadného tlmiča
• Montážnych bodov kyvnej vidlice na ráme
musia zostať homologované.
Zmeny uhla riadenia sú povolené namontovaním vložiek na ložiskové sedlá pôvodnej hlavy riadenia. Pôvodné priemery ložiska sedla na hlave riadenia sa môžu zvýšiť, aby sa vložili špeciálne puzdrá. Nová predná a zadná poloha každého ložiska môže byť maximálne +/- 6 mm vzhľadom na pôvodné umiestnenie ložiska. Žiadna časť týchto špeciálnych puzdier nesmie vyčnievať axiálne viac ako 3 mm od pôvodného umiestnenia hlavy riadenia. Hlava riadenia môže byť vystužená v oblasti ložiskových sediel. Zváranie a obrábanie je povolené na účely vykonania týchto úprav.
Modifikácie rámu na čape kyvnej vidlice umožňujú maximálne +/- 5 mm nastavenia vertikálne a horizontálne. Zváranie a obrábanie je povolené na účely vykonania tejto zmeny pôvodného otočného ramena otočného ramena bez ohľadu na použitú technológiu a rozmery komponentu alebo časti rámu (t.j. liate, vyrobené atď.).
Všetky motocykle musia mať identifikačné číslo vozidla vyrazené ráme.
Zadný pomocný rám môže byť zmenený alebo upravený, ale typ materiálu musí zostať homologovaný alebo s vyššou špecifickou hmotnosťou.
Farebná schéma nie je obmedzená.

2.4.10.2 Predná vidlica

Predná vidlica môže byť úplne alebo čiastočne vymenená, ale musí byť homologovaná rovnakým typom (s vodiacimi tyčami, teleskopická atď.).
Nemožno použiť žiaden elektronicky riadený model vidlice z druhovýroby, alebo prototyp.
Elektronicky riadený tlmič môže byť použitý len vtedy, ak je už prítomný na výrobnom modeli homologovaného motocykla.
Elektronicky ovládané ventily musia zostať homologované. Podložky, rozpery a vidlicové pružiny, ktoré nie sú spojené s týmito ventilmi, je možné meniť.
ECU pre elektronické zavesenie musí zostať homologované a nemôže mať funkciu GPS.
Elektronické rozhranie medzi jazdcom a tlmičom musí zostať rovnaké ako na homologovanom motocykli. Je povolené toto rozhranie odstrániť alebo zakázať.
Pôvodný systém zavesenia musí fungovať bezpečne v prípade poruchy elektroniky.
Elektromagnetické kvapalinové systémy, ktoré menia viskozitu tlmičovej kvapaliny počas prevádzky, nie sú povolené.
Horný a dolný nosník vidlice (tzv. okuliare) a čap vidlice musia zostať tak ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel.
Tlmič riadenia sa môže pridať alebo nahradiť tlmičom z druhovýroby.
Tlmič riadenia nemôže fungovať ako doraz riadenia.
Elektronicky riadený tlmič riadenia nemôže byť použitý, ak nie je inštalovanýv homologovanom modeli pre použitie na ceste. Musí však byť úplne štandardný (akákoľvek mechanická alebo elektronická časť musí zostať homologovaná).

2.4.10.3 Zadná kyvná vidlica

Zadná vidlica môže byť zmenená alebo zamenená z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli. Jeden alebo obojstranný typ musí však zostať homologovaný. Používanie uhlíkových alebo kevlarových materiálov nie je dovolené, ak nie je homologované na pôvodnom motocykli. Kryt reťaze musí byť namontovaný tak, aby sa znížila možnosť, že akákoľvek časť tela jazdca bude zachytená medzi spodnú dráhu reťaze a reťazové koleso.
Konzoly pre stojan zadného kolesa môžu byť pridané k zadnej vidlici pomocou zvárania alebo skrutkami. Konzoly musia mať zaoblené hrany (s veľkým polomerom). Upevňovacie skrutky musia byť zapustené.

2.4.10.4 Zadný tlmič

Zadný tlmič môže byť zmenený, ale musí sa použiť podobný systém (t. J. duálny alebo mono).
Nie je možné použiť náhradu z druhovýroby alebo prototyp elektronicky riadeného zadného tlmiča.
Elektronicky riadený tlmič môže byť použitý len vtedy, ak je už prítomný na výrobnom modeli homologovaného motocykla.
Elektronicky ovládané ventily musia zostať homologované. Podložky, rozpery a pružiny tlmičov, ktoré nie sú spojené s týmito ventilmi, sa môžu meniť.
ECU pre elektronický tlmič musí zostať homologované a nemôže mať funkciu GPS.
Elektronické rozhranie medzi jazdcom a tlmičom musí zostať rovnaké ako na homologovanom motocykli. Je povolené toto rozhranie odstrániť alebo zakázať.
Originálny elektronický systém musí fungovať bezpečne aj v prípade poruchy elektroniky.
Elektromagnetické kvapalinové systémy, ktoré menia viskozitu tlmičovej kvapaliny počas prevádzky, nie sú povolené.
Záves zadného tlmiča môže byť upravený alebo vymenený.

Originálne upevňovacie body v ráme (ak existujú) musia byť použité na montáž zadného tlmiča a otočných čapov závesu.

2.4.10.5 Kolesá

Kolesá môžu byť vymenené (pozri článok 2.3.4) a príslušné časti môžu byť zmenené alebo vymenené z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli. Iba kolesá vyrobené z hliníkových zliatin sú povolené. Používanie nasledujúcich zliatinových materiálov pre kolesá nie je povolené: berýlium (> = 5%), skandium (> = 2%), lítium (> = 1%). Každý špecifický model závodných kolies musí byť schválený a certifikovaný podľa JASO (japonskej organizácie automobilových noriem) T 203-85, kde W (maximálne zaťaženie) podľa čl. 11.1.3 je 195 kg pre predné koleso a 195 kg pre zadné koleso, K = 1,5 pre predné a zadné kolesá. Statický polomer pneumatiky: predná 0.301 m, zadná 0.331 m.
Výrobcovia kolies musia na požiadanie technického riaditeľa poskytnúť kópiu osvedčenia pre svoje koleso ako dôkaz o zhode .
Na motocykloch vybavených dvojstranným otočným ramenom (zadná vidlica) musí zadné ozubené koleso zostať na zadnom kolese po odmontovaní kolesa.
Ložiská, tesnenia a osky kolesa sa môžu zameniť alebo vymeniť z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli. Použitie titánu a ľahkých zliatin je zakázané pre osky kolies.
Závažia na vyvažovanie kolies môžu byť odstránené, zamenené alebo pridané. Môžu sa použiť akékoľvek duše (ak sú použité) alebo ventily kolies.
Kolesá musia byť vyrobené z hliníkových zliatin.

Veľkosť priemeru ráfika kolesa (predná a zadná)	17 palcov
Šírka ráfika predného kolesa:	3,50 palca
Šírka ráfika zadného kolesa:	6,00 palcov

2.4.10.6 Brzdy

Hlavný valec prednej brzdy sa môže zameniť alebo vymeniť z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli.
Predné brzdové strmene sa môžu zameniť alebo vymeniť z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli.
Hlavný valec zadnej brzdy sa môže zameniť alebo vymeniť z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli.
Zadné brzdové strmene môžu byť zmenené alebo vymenené z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli.
Brzdové platničky alebo čeluste sa môžu zameniť alebo vymeniť z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli.
Brzdové hadice a spojky brzdových hadíc sa môžu zameniť alebo vymeniť z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli. Rozdelenie brzdových hadíc pre oba strmene prednej brzdy musí byť vykonané nad spodným mostíkom prednej vidlice(spodné okuliare).
Brzdové kotúče sa môžu zameniť alebo vymeniť z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli. Pre brzdové kotúče je povolený len železný materiál. Použitie exotických zliatinových materiálov pre brzdové posúvače (t.j. hliník-berýlium atď.) nie je povolené.
Systém antiblokovacej brzdy (ABS) sa môže používať len vtedy, ak je nainštalovaný v homologizovanom modeli pre použitie na ceste. Musí však byť úplne štandardná (akákoľvek mechanická alebo elektronická časť musí zostať homologovaná, brzdové kotúče a páčky hlavných valcov sú vylúčené) a môže byť upravený len softvér ABS.

Systém antiblokovacieho systému (ABS) sa môže odpojiť a jeho ECU sa môže demontovať. Rotorové koleso ABS môže byť odstráne, upravené alebo vymenené.
Motocykle musia byť vybavené ochranou brzdovej páčky, ktorá je určená na ochranu páčky prednej brzdy pred náhodným aktivovaním v prípade zrážky s iným motocyklom.

2.4.10.7 Riadítka a ručné ovládacie prvky
Riadítka, ručné ovládacie prvky a bowdeny sa môžu zameniť alebo vymeniť z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli.
Elektrický spínač štartéra a vypínač motora musia byť umiestnené na riadítkach.

2.4.10.8 Stupačky a nohami ovládané prvky
Stupačky a nohami ovládané prvky sa môžu premiestniť, ale musia sa použiť pôvodné montážne body.
Stupačky môžu byť pevne namontované alebo sklápacie, ktoré musia obsahovať zariadenie, ktoré ich vráti do normálnej polohy.
Koniec stupačiek musí mať aspoň 8 mm pevný sférický polomer. (pozri diagram A & C).
Nesklopné stupačky musia mať koncovku (zátku), ktorá je pevne upevnená, vyrobená z hliníka, plastu, teflónu alebo ekvivalentného materiálu (minimálny polomer 8 mm). Plocha zátky musí byť navrhnutá tak, aby dosiahla čo najširšiu možnú plochu stupačky. Technický riaditeľ FIM Superbike má právo odmietnuť akúkoľvek zátku, ktorá nespĺňa tento bezpečnostný účel.

2.4.10.9 Palivová nádrž
Palivová nádrž musí dodržiavať homologovaný vzhľad a umiestnenie; jeho skutočný tvar však môže byť mierne zmenený, aby vyhovoval preferencii jazdca. Nádrž môže byť upravená pod hornou líniou rámu a pod sedadlom.
Materiál konštrukcie palivovej nádrže môže byť zmenený z materiálu nádrže namontovaného na homologovaný motocykel.
Všetky palivové nádrže musia byť vyplnené materiálom spomaľujúcim horenie alebo musia byť vybavené špeciálnym protiprierazovým vakom .
Palivové nádrže vyrobené z kompozitných materiálov (uhlíkové vlákna, aramidové vlákna, sklenené vlákna atď.) musia spĺňať normy FIM pre palivové nádrže alebo musia byť obložené špeciálnym protiprierazovým vakom .
Nádrže vyrobené z kompozitného materiálu musia byť označené štítkom, ktorý potvrdzuje zhodu s normami testovania palivovej nádrže FIM. Palivové nádrže bez vaku odolávajúcemu prierazu musia byť označené štítkom, ktorý potvrdzuje zhodu s normami testovania palivovej nádrže FIM.
Takéto označenia musia obsahovať meno výrobcu palivovej nádrže, dátum výroby nádrže a názov skúšobného laboratória.
Od každého výrobcu sa žiada, aby informoval sekretariát FIM / CCR o modeloch palivovej nádrže, ktoré prešli testovacími normami FIM spolu s kópiou štítku palivovej nádrže. Podrobné informácie o skúšobných normách a postupoch pre palivovú nádrž FIM sú k dispozícii od FIM (pozri nižšie "Štandardy testovania palivovej nádrže").
Protiprierazové vaky musia vyhovovať špecifikácii FIM / FCB-2005 alebo by mali prekročiť ich špecifikáciu. Podrobné informácie o tejto norme sú k dispozícii na FIMe.
Palivová nádrž musí byť pripevnená k rámu z prednej a zadnej strany pomocou montážneho systému odolávajúcemu náraz. Bajonetové spojky (rýchlospojky) na fixáciu nádrže nie je možné použiť, ani sa nemôže pripevniť k žiadnym častiam kapotáže alebo akejkoľvek plastovej časti. Technický riaditeľ FIM Superbike má právo odmietnuť motocykel, ak je toho názoru, že fixácia palivovej nádrže nie je bezpečná.

Pôvodná nádrž môže byť upravená tak, aby bola dosiahnutá maximálna kapacita 24 litrov za predpokladu, že pôvodná náplň je homologovaná.
Je povolené prepojenie medzi jednotlivými stranami nádrže (maximálny vnútorný priemer 10 mm).
Palivové nádrže s odvetrávacími potrubiami musia byť vybavené spätnými ventilmi, ktoré ústia do záchytnej nádoby s minimálnym objemom 250 cm3 vyrobeným z vhodného materiálu.
Uzávery palivovej nádrže sa môžu meniť za také ktoré sú použité na homologovaný motocykel.. Uzávery palivovej nádrže, keď sú zatvorené, musia byť nepriepustné. Okrem toho musia byť bezpečne uzamknuté, aby sa kedykoľvek zabránilo náhodnému otvoreniu .
Rovnaká veľkosť palivovej nádrže, ktorá sa používa v praxi, sa musí použiť počas celej udalosti.

Homologácia palivovej nádrže
1. Všetky palivové nádrže vyrobené z nekovových materiálov (s výnimkou hliníka) sa musia skúšať podľa skúšobného postupu predpísaného FIM.
2. Každý výrobca je zodpovedný za testovanie vlastných modelov palivovej nádrže a potvrdí, že palivová nádrž prevyšuje skúšobnú normu FIM, ak prešla skúšobným postupom FIM pre palivové nádrže.
3. Každý výrobca musí pripevniť ku každej palivovej nádrži, ktorá je vyrobená na závodné účely, značku kvality a skúšku. Touto kvalitou a skúšobným štítkom bude rozpoznanie modelu palivovej nádrže, ktorý prešiel skúšobným postupom FIM.
4. Všetky palivové nádrže, ktoré majú rovnakú konštrukciu, rozmery, počet vrstiev tkaniny, stupeň vlákna, percento živice atď. Musia byť označené rovnakým štítkom kvality a skúšky.
5. Štítok kvality a skúšky budú obsahovať nasledujúce informácie na každom štítku pripevnenom ku každej palivovej nádrži: názov výrobcu palivovej nádrže, dátum výroby, číslo alebo číslo dielu, názov skúšobného laboratória, kapacita paliva.
6. Každý výrobca sa vyzýva, aby informoval sekretariát FIM / CCR o modeloch palivovej nádrže, ktoré prešli skúšobným postupom FIM, s kópiou kvality a skúšobného štítku podľa bodu 5.
7. Budú akceptované iba palivové nádrže, ktoré prešli testom FIM.

2.4.10.10 Kapotáž / kryty karosérie
a) Kapotáž, predný blatník a kryty karosérie musia vyzerať ako pôvodne vyrobené výrobcom homologovaného motocykla.
b) Plexištít môže byť nahradený iba priehľadným materiálom.
c) Pôvodné vzduchové potrubie medzi kapotážou a krabicou vzduchového filtra môže byť zmenené alebo nahradené iným, z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli.
d) Spodná kapotáž musí byť skonštruované tak, aby v prípade poruchy motora zadržala aspoň polovicu celkovej kapacity oleja a chladiacej kvapaliny obsiahnutej v motore (minimálne 5 litrov). Spodná hrana otvorov v spodnej kapotáži musí byť umiestnená najmenej 50 mm nad dnom kapotáže.
e) Spodná kapotáž musí obsahovať otvor vo výške 25 mm na dne prednej spodnej časti. Tento otvor musí byť pri preteku za sucha riadne uzatvorený; k otvoreniu môže dôjsť iba na príkaz riaditeľa preteku, ak je signalizovaný pretek za mokra. (tabuľa s nápisom „WET RACE“).
f) Minimálne zmeny umožňujú používanie stojana pri výmene kolies a pridanie malého plastového ochranného kužeľa k rámu alebo motoru.
g) Originálne vzduchové potrubia ústiace do krabice vzduchového filtra môžu byť zmenené alebo vymenené. Originálne otvory na chladenie v bočných častiach kapotáže / karosérie môžu byť čiastočne uzavreté len na umiestnenie loga / nápisu sponzorov. Takáto úprava sa vykoná pomocou drôtenej mriežky alebo perforovanej dosky. Materiál je ľubovoľný, ale vzdialenosť medzi všetkými stredmi otvorov, stredmi

kruhov a ich priemermi musí byť konštantná. Otvory alebo perforácie musia mať pomer otvorenej plochy> 60%.
h) Predný blatník musí v zásade zodpovedať homologovanému tvaru pôvodne vyrobenému výrobcom.
i) V prednom blatníku sa môžu vyvŕtať otvory, aby sa umožnilo dodatočné chladenie. Otvory väčšie ako 10 mm musia byť pokryté kovovou mriežkou alebo jemnou sieťovinou. Sieťka musí byť farebne zladená tak, aby zodpovedala okolitému materiálu.
j) Zadný blatník môže byť pridaný alebo odstránený.
k) Materiál konštrukcie predného blatníka, zadného blatníka a kapotáží sa môže zameniť alebo nahradiť materiálom namontovaným na homologovanom motocykli.
l) Musí byť rešpektovaný presný vzhľad, tvar, veľkosť a umiestnenie predných reflektorov homologovaného motocykla a tvar reflektorov by sa mal dosiahnuť použitím plastového alebo kovového filmu na prednej kapotáži motocykla.

2.4.10.11 Sedadlo
Sedadlo môže byť zmenené alebo vymenené z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli. Horná časť zadnej kapotáže okolo sedadla môže byť upravená na samostatné sedadlo. Samostatné sedadlo potom musí obsahovať zadné tabuľky so štartovnými číslami. Vzhľad z boku, zadnej a prednej strany sa musí v zásade zhodovať s homologovaným tvarom.
Sedadlo / zadná kapotáž musí umožňovať správne zobrazenie čísla.
Otvory môžu byť vŕtané do sedadla alebo zadnej kapotáže, aby sa umožnilo umožnilo dodatočné chladenie. Otvory väčšie ako 10 mm musia byť pokryté kovovou mriežkou alebo jemnou sieťovinou. Sieťka musí byť farebne zladená tak, aby zodpovedala okolitému materiálu.
Materiál konštrukcie sedadla sa môže zameniť alebo nahradiť materiálom namontovaným na homologovanom motocykli.

2.410.12 Zadné bezpečnostné svetlo
Všetky motocykle musia mať funkčné červené svetlo namontované na zadnej časti sedadla, ktoré sa má použiť počas mokrých pretekov alebo za podmienok nízkej viditeľnosti, ako to deklaruje riaditeľstvo pretekov.
Zadné bezpečnostné svetlo musí spĺňať nasledujúce požiadavky:
a) smer osvetlenia musí byť rovnobežný s osou motocykla (smer jazdy) a musí byť zreteľne viditeľný zozadu, najmenej 15 stupňov na ľavú aj pravú stranu stredovej osy motocykla.
b) musí byť bezpečne namontované na úplnom konci sedadla / zadnej kapotáže a približne na stredovej osy motocykla. V prípade sporu o montážnej polohe alebo viditeľnosti zadného bezpečnostného svetla bude rozhodnutie technického riaditeľa FIM Superbike konečné.
c) výstupný výkon / svietivosť musí zodpovedať približne 10-15W (žiarovka) alebo 3-5W (led).
d) svetlo musí dať zapnúť a vypnúť.

2.4.11 Nasledujúce položky MÔŽU byť zmenené alebo vymenené z tých, ktoré sú namontované na homologovanom motocykli.

- Ľubovoľné mazivá, brzdové alebo tlmičové kvapaliny a oleje.
- Tesnenia a tesniace materiály.
- Ložiská (guličkové, valčekové, kužeľové, hladké atď.) akéhokoľvek typu alebo značky.
- Upevňovacie prvky (matice, skrutky, skrutky atď.).
- Ľubovoľné farebné riešenie a polepy vonkajšej plochy.

- Je doporučené aby motocykle boli vybavenéna prístrojovej doske vybavené červeným svetlom, ktoré sa rozsvieti v prípade poklesu tlaku oleja.

2.4.12 Nasledujúce položky MÔŽU BYŤ odstránené

- Prístrojová doska , nosník prístrojovej dosky a príslušná kabeláž.
- Otáčkomer
- Tachometer a príslušné rozpery kolies
- Chrániče reťaze

2.4.13 Nasledujúce položky MUSIA byť odstránené

- Svetlomet, zadné svetlo a smerové svetlá (ak nie sú zabudované v zadnej kapotáži). Otvory musia byť pokryté vhodnými materiálmi.
- Spätné zrkadlá
- Húkačka
- Držiak evidenčnej značky
- Skrinka s náradím
- Držiak prilby a úchytky pre pripevnenie batožiny
- Stupačky spolujazdca
- Držiaky (madlá) pre spolujazdca
- Ochranné rámy, hlavný a bočný stojan, (ich pevné úchyty musia zostať zachované)

2.4.14 Nasledujúce položky musia byť zmenené

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

Plynová rukoväť sa musí samočinne vrátiť do pôvodnej polohy(zatvorené škrtiace klapky), ak z neho jazdec pustí ruku.

Všetky výpustné skrutky musia byť bezpečnostne zadrôtované. Vonkajšie skrutky olejových filtrov, ktoré vstupujú do olejovej dutiny, musia byť bezpečnostne zadrôtované (to znamená na kľukovej skrini).

Všetky motocykle musia mať uzavretý odvzdušňovací systém. Odvzdušňovacie potrubie musí byť pripojené a vyústené vo vzduchovom boxe.

Ak sú namontované odvetrávacie alebo protiprietokové potrubia, musia ústiť cez existujúce vývody.

Pôvodný uzatvorený systém musí byť zachovaný; nie je povolená priama atmosférická emisia.