

# SILNIČNÍ ZÁVODY MOTOCYKLŮ



## NÁRODNÍ TECHNICKÉ ŘÁDY PRO SILNIČNÍ ZÁVODY MOTOCYKLŮ TŘÍDY

**SUPERSPORT OPEN  
SUPERBIKE OPEN**

**2024**

**2024**

## **NTR 0. VŠEOBECNÉ**

- a) Sportovně-technická komise může kdykoli provést změny technických řádů.
- b) Techničtí komisaři provedou opětovnou kontrolu každého motocyklu, který byl účastníkem nehody, po opětovné kontrole musí být pro opravený motocykl vydána nová nálepka technické kontroly. Pokud je motocykl zcela poškozen, může hlavní technický komisař povolit jezdcovi absolvovat technickou prohlídku s druhým motocyklem.
- c) Pokud je během oficiálního tréninku nebo po něm zjištěno, že motocykl neodpovídá technickým řádům, bude jezdec potrestán pro tento závod průjezdem, ztrátou libovolného počtu pozic na startovním roštu pro následující závod, suspendací a/nebo ztrátou mistrovských nebo pohárových bodů.
- d) Pokud se po závodě zjistí, že motocykl neodpovídá technickým řádům, bude jezdcovi uložen trest, jako je časová penalizace nebo diskvalifikace.
- e) Pokud technický komisař během tréninku nebo samotného závodu zjistí na motocyklu závadu, která by mohla ohrozit ostatní jezdce, musí o tom neprodleně informovat ředitele závodu.
- f) Během tréninků a na konci tréninků mohou být v prostoru technické kontroly prováděny namátkové technické kontroly.
- g) Jezdec je po celou dobu odpovědný za svůj motocykl.
- h) Motocykly musí kdykoli v průběhu závodu dodržovat technická pravidla.

## **NTR 0.1 OCHRANNÉ OBLEČENÍ A PŘILBY**

- a) Jezdci musí mít na sobě celokoženou kombinézu s dalším koženým polstrováním nebo jinou ochranou hlavních kontaktních míst, kolen, loktů, ramen, boků atd.
- b) Podšívka nebo spodní prádlo nesmí být ze syntetického materiálu, který by se mohl roztavit a poškodit kůži jezdce.
- c) Jezdci musí mít také kožené rukavice a boty, které spolu s kombinézou zajišťují úplné krytí od krku dolů.
- d) Pokud jsou použity materiály nahrazující kůži, musí být zkontrolovány a schváleny technickým komisařem.
- e) Použití chrániče páteře je povinné (s airbagem v kombinéze nebo bez něj) a musí být zřetelně označen následujícími normami: chránič páteře musí splňovat normu EN1621-2, CB ("mid-back") nebo FB ("full-back") úrovně 1 nebo 2.
- f) Jezdci musí mít na hlavě přilbu, která je v dobrém stavu, dobře sedí a je řádně upevněna.
- g) Přilby musí být uzavřeného typu (integrální) a musí odpovídat jedné z uznávaných mezinárodních norem:
  - Evropa: ECE 22-05, ECE 22-06 (pouze typ "P").
  - Japonsko: JIS T 8133:2015 (pouze typ 2 "Full Face").
  - USA: SNELL M 2015, SNELL M2020D, SNELL M2020R, SNELL M2025D, SNELL M2025RPřilby s dvojitými D-kroužky jsou povinné!  
Důrazně se doporučují nové normy přileb FIM FRHPhe-01 nebo FIM FRHPhe-02.
- h) Přilby musí být vyrobeny z nerozbitného materiálu.
- i) Fólie "Tear-off" jsou povoleny.
- j) Přijaty budou pouze přilby s platným a identifikovatelným štítkem.
- k) Veškeré otázky týkající se vhodnosti nebo stavu oblečení a/nebo přilby jezdce budou posouzeny hlavním technickým komisařem, který může před konečným rozhodnutím konzultovat s výrobcem výrobku.

## **NTR 0.2 DOPLŇKOVÉ VYBAVENÍ**

### **0.2.1 OCHRANA BRZDOVÉ PÁKY**

Motocykly musí být vybaveny ochranou brzdové páky (ochranným krytem) určenou k ochraně před náhodným spuštěním brzdové páky na řídicích v případě srážky s jiným motocyklem.  
Chrániče schválené FIM jsou povoleny bez ohledu na materiál.

Hlavní technický komisař má právo odmítnout jakýkoli ochranný kryt, který nesplňuje tento bezpečnostní účel.

### **NTŘ 0.2.2 KRYT ŘETĚZU**

Všechny motocykly musí být vybaveny ochranou řetězu (ploutví), aby se minimalizovala možnost zachycení jakékoli části těla jezdce mezi spodní dráhu řetězu a zadní řetězové kolo. Kryt řetězu musí být vybaven minimálně 2 ocelovými šrouby (o průměru min. 6 mm).

Hlavní technický komisař má právo odmítnout jakoukoli montáž, která nesplňuje tento účel.

### **NTŘ 0.2.3 ZADNÍ BEZPEČNOSTNÍ SVĚTLO**

Všechny motocykly musí mít na zadní části motocyklu namontováno funkční červené světlo.

Toto světlo musí svítit vždy, když je motocykl na trati nebo v boxové uličce a ředitelství závodu vyhlásí mokrý závod.

Všechna světla musí splňovat následující požadavky:

a) Zadní světlo musí být namontováno na motocyklu po celou dobu závodu.

b) Zadní světlo musí být řádně upevněno pomocí šroubů.

Montáž zadního světla pomocí lepicí nebo vázací pásky je zakázána.

Montáž na suchý zip je povolena pouze v případě, že je kabeláž světla připevněna k motocyklu.

c) Světelné pole musí mít plochu nejméně 4 cm<sup>2</sup> (např. obdélníkový tvar 4 cm x 1 cm, kruhový Ø 2,25 cm).

d) Směr světla musí být rovnoběžný s osou motocyklu (ve směru jízdy motocyklu) a světlo musí být dobře viditelné zezadu nejméně 15 stupňů vlevo a vpravo od osy motocyklu.

e) Zadní světlo musí být namontováno na konci zadní kapotáže přibližně v ose motocyklu, v poloze schválené hlavním technickým komisařem. V případě sporu ohledně polohy montáže nebo viditelnosti je rozhodnutí hlavního technického komisaře konečné.

f) Výkon/svítivost by měla odpovídat minimálně 10 W (žárovka) nebo 1 W (LED).

g) Světlo musí svítit nepřetržitě - nesmí blikat, když je motocykl na trati. Blikání je povoleno pouze v boxové uličce, když je aktivní omezovač otáček.

h) Napájení bezpečnostního světla může být odděleno od elektrického systému motocyklu.

i) Hlavní technický komisař má právo odmítnout jakýkoli světelný systém, který nesplňuje výše uvedená kritéria.

### **NTŘ 0.2.4 SPÍNAČ ZAPALOVÁNÍ**

Všechny motocykly musí být vybaveny funkčním spínačem zapalování (kill switch), umístěným na řídkách (v dosahu rukojetí), který lze použít k zastavení běžícího motoru. Tlačítko nebo spínač musí být ČERVENÉ.

### **NTŘ 0.2.5 SYSTÉMY AIRBEGŮ**

Použití mechanických airbagových systémů je přísně zakázáno. Hlavní technický komisař má právo odmítnout jakýkoli systém, který nesplňuje tento bezpečnostní účel.

### **NTŘ 0.3 PNEUMATIKY**

a) Maximální počet pneumatik pro každou soutěž:

Maximální počet pneumatik není stanoven.

b) Značka pneumatik je libovolná.

c) Pneumatiky musí mít na bočnicích pneumatik určených pro komerční prodej veřejnosti všechna rozměrová označení.

d) Slick pneumatiky jsou povoleny ve všech třídách.

e) Pneumatiky musí mít označení DOT a/nebo E, označení DOT a/nebo E musí být na bočnici pneumatiky.

f) Jakékoli úpravy pneumatik (řezání, drážkování) jsou zakázány.

g) Pneumatiky s označením "WET" nebo "INTERMEDIATE" mohou být použity pouze v případě, že je závod nebo tréninky vyhlášeny ředitelstvím závodu jako "WET".

h) Pneumatiky pro jízdu za mokra ("WET" nebo "INTERMEDIATE") musí mít drážky pro odvod vody.

i) Pneumatiky do mokra ("WET" nebo "INTERMEDIATE") nemusí být označeny DOT a/nebo E; tyto pneumatiky musí být označeny DOT a/nebo E.

Pneumatiky však musí být označeny "not for highway use" nebo "NHS".

#### **NTR 0.4 STARTOVNÍ ČÍSLA A DOKUMENTY**

Barvy startovních čísel a podkladů jsou definovány samostatně v předpisech pro příslušnou třídu.

Číslo musí být dobře viditelné a v dobrém stavu.

Přidělené číslo (a pozadí) jezdce musí být na motocyklu viditelné následujícím způsobem:

a) Jedno vpředu, buď uprostřed kapotáže, nebo mírně stranou. Číslo musí být vycentrováno na pozadí bez reklamy v rozmezí 25 mm ve všech směrech.

b) Jedno na každé straně na spodní zadní části spodní kapotáže; viz příloha A. Číslo musí být vycentrováno na pozadí. Startovní čísla mohou být umístěna také na kyvné vidlici, ale musí být dobře čitelná. Může být také umístěno na vidlici s číselným štítkem.

c) Čísla musí být snadno čitelná, napsaná jasným, jednoduchým písmem a musí výrazně kontrastovat s barvou pozadí.

d) Pozadí musí být jednobarevné a musí být jasně viditelné po všech okrajích čísel (včetně obrysu). Pozadí musí vyčnívat z čísla až 15 mm ve všech směrech.

e) Jakýkoli obrys musí být kontrastní barvy a maximální šířka obrysu musí být 3 mm.

f) Reflexní nebo zrcadlové číslice nejsou povoleny.

g) Čísla se nesmí překrývat. V případě sporu o čitelnost čísel je konečné rozhodnutí hlavního technického komisaře.

VELIKOSTI VŠECH PŘEDNÍCH ČÍSEL:	MINIMÁLNÍ VÝŠKA	120mm
	MINIMÁLNÍ ŠÍŘKA	60mm
	MINIMÁLNÍ ŠÍŘKA TAHU	20mm
	MINIMÁLNÍ MEZERA MEZI ČÍSLY	10mm
VELIKOSTI VŠECH BOČNÍCH ČÍSEL:	MINIMÁLNÍ VÝŠKA	100mm
	MINIMÁLNÍ ŠÍŘKA	50mm
	MINIMÁLNÍ ŠÍŘKA TAHU	15mm
	MINIMÁLNÍ MEZERA MEZI ČÍSLY	10mm

#### **NTP 0.5 PALIVO**

a) Všechny motory musí být poháněny normálním bezolovnatým palivem s maximálním obsahem olova 0,005 g/l (bezolovnaté) a maximálním MON 90, viz Řád mistrovství světa FIM Superbike, Supersport a Supersport 300 2023, článek 2.8.

b) Při technické kontrole musí každý jezdec deklarovat značku a typ paliva, které používá.

c) V palivové nádrži všech motocyklů, které dokončily soutěž, musí zůstat nejméně 1/2 litru paliva pro případ, že by byl požadován vzorek.

## **NTP 0.6 HOMOLOGACE**

Požadované homologace jsou následující:

a) třída Supersport 300:

Všechny motocykly vyžadují homologaci FIM (viz příloha "PŘEDPISY PRO HOMOLOGACI" v předpisech mistrovství světa FIM Superbike, Supersport a Supersport 300 2022).

Všechny motocykly musí ve všech ohledech splňovat všechny požadavky pro silniční závody motocyklů, jak jsou uvedeny v těchto technických předpisech, pokud již nejsou vybaveny jako homologovaný motocykl.

Jakmile je motocykl homologován, může být používán pro závody v této třídě maximálně 8 let (modelový rok 2017 nebo novější), nebo je dříve homologovaný motocykl diskvalifikován novými pravidly nebo změnami v předpisech Technického manuálu pro tuto třídu.

b) Třídy Superstock 600 a Superbike:

Všechny motocykly vyžadují homologaci FIM (viz příloha "PŘEDPISY PRO HOMOLOGACI" v předpisech mistrovství světa FIM Superbike, Supersport a Supersport 300 2022).

Všechny motocykly musí ve všech ohledech splňovat všechny požadavky pro silniční závody motocyklů uvedené v těchto technických předpisech, pokud již nejsou vybaveny jako homologovaný motocykl.

Jakmile je motocykl homologován, může být používán pro závody v této třídě po dobu maximálně 18 let (modelový rok 2007 nebo novější) nebo do doby, než bude homologovaný motocykl diskvalifikován novými pravidly nebo změnami v Technických předpisech pro tuto třídu.

c) Třída Superstock 1000: všechny homologované motocykly pro tuto třídu jsou uvedeny v "Seznamu homologovaných motocyklů FIM pro rok 2023", který je zveřejněn na adrese [www.fim-moto.com](http://www.fim-moto.com).

Všechny motocykly musí ve všech ohledech splňovat všechny požadavky pro silniční závody motocyklů, jak jsou uvedeny v těchto technických předpisech, pokud již nejsou takto vybaveny na homologovaném motocyklu.

Jakmile je motocykl homologován, může být používán k závodům dané třídy po dobu maximálně 8 let nebo do doby, než je homologovaný motocykl diskvalifikován novými pravidly nebo změnami v Technických předpisech pro danou třídu.

d) Třída Supersport a Supersport nové generace:

Všechny homologované motocykly pro tuto třídu jsou uvedeny v "Seznamu homologovaných motocyklů FIM pro rok 2023", který je zveřejněn na adrese [www.fim-moto.com](http://www.fim-moto.com).

Všechny motocykly musí ve všech ohledech splňovat všechny požadavky pro silniční závody, jak jsou uvedeny v těchto technických předpisech, pokud již nejsou takto vybaveny na homologovaném motocyklu.

Jakmile je motocykl homologován, může být používán k závodění v dané třídě po dobu maximálně 8 let nebo do doby, než je homologovaný motocykl diskvalifikován novými pravidly nebo změnami v Technických předpisech pro danou třídu.

e) Třídy Moto 4, Cup 600, Cup 1000 a Twin Cup:

homologace se nevyžaduje.

## **NTP 0.7 MĚŘENÍ HLUKU**

Limity hluku jsou definovány samostatně v předpisech příslušné třídy.

Pro všechny třídy budou metody měření popsány v předpisech mistrovství světa FIM Superbike, Supersport a Supersport 300 2023; článek 2.12 "KONTROLA HLUKU".

## **NTP 0.8 MĚŘENÍ ČASU**

Všechny motocykly musí mít správně umístěný transpondér pro měření času.

Transpondér musí být dodán nebo schválen oficiálním časoměřičem a musí být namontován na boku motocyklu v podélném středu motocyklu (obvykle na konci kyvné vidlice), na levé nebo pravé straně, co nejnižší a bez ochrany karbonové kapotáže. Polohu odpovídače určí a zkontroluje hlavní technický komisař .

Správné upevnění držáku odpovídače musí sestávat minimálně ze dvou úchytů, nejlépe však pomocí šroubů nebo nýtů. Jakákoli spona pro upevnění odpovídače musí být rovněž zajištěna vázacím páskem.

Samotné suché zipy nebo oboustranná páska nebudou akceptovány.

Transpondér musí být funkční během tréninku i závodu, a to i při vypnutém motoru.

Hlavní technický komisař má právo odmítnout jakékoli řešení montáže, které nespĺňuje tyto požadavky.

## **NTP 0.9 TECHNICKÁ KONTROLA**

a) Všechny motocykly musí být k technické prohlídce předvedeny se sejmutou spodní kapotáží.

Olejová vana, vypouštěcí šroub, víčko olejové nádrže, olejový filtr a - pokud existuje - chladič oleje a olejové vedení musí být pro kontrolu jasně viditelné.

b) Všichni jezdci/týmy musí být připraveny na kompletní demontáž motorů v Parc fermé.

Proto je třeba mít k dispozici veškeré potřebné nářadí a náhradní díly.

c) Po havárii musí být opravený motocykl z bezpečnostních důvodů před použitím zkontrolován technikem a na rám motocyklu bude umístěna nová nálepka.

d) Přilby a chrániče páteře používané během podniku musí být předloženy ke kontrole během technické kontroly.

## **NTP 0.10 PALUBNÍ KAMERY**

a) Palubní kamery mohou být použity pouze s písemným povolením pořadatele.

b) Jakmile jezdec/tým toto povolení získá, musí být motocykl s instalovanou kamerou - a s tímto povolením - předložen během technické kontroly.

c) Pokud pořadatel požádá jezdce, aby na svůj motocykl nainstaloval kameru poskytnutou pořadatelem, pak jezdec nemůže odmítnout.

d) Kamery musí být namontovány uvnitř kapotáže nebo na horní/dolní části zadní kapotáže.

e) Kamery musí být bezpečně připevněny k motocyklu. Oboustranné lepicí pásky jsou akceptovány pouze v případě, že jsou originální od výrobce kamery.

f) Kamery musí být k motocyklu připevněny přídatným ocelovým lankem/drátem.

g) Hlavní technický komisař má právo odmítnout jakékoli řešení, které nespĺňuje tyto požadavky.

## **NTP 1.1 MOTOCYKLY**

Motocykly způsobilé pro třídu Supersport Open / Superbike Open musí vycházet z motocyklů legálních pro silniční provoz. Prototypy nejsou povoleny.

Povoleny jsou pouze čtyřdobé motory s přirozeným nasáváním.

Všechny díly a systémy, které nejsou výslovně uvedeny v následujících článcích, musí zůstat v původním stavu, jak byly vyrobeny výrobcem pro původní motocykl.

Všechny motocykly musí ve všech ohledech splňovat všechny požadavky pro silniční závody uvedené v těchto technických předpisech, s výjimkou případů, kdy je takto vybaven již původní model.

## **NTP 1.2 ZDVIHOVÝ OBJEM**

**NTP 1.2.1 Specifikace pro třídu do Supersport Open**

2 válce od 401 cc do 890 cc

3 válce od 401 cc do 765 cc

4 válce od 401 cc do 636 cc

**NTP 1.2.1 Specifikace pro třídu Superbike Open**

2 válce od 891 cc do 1300 cc

3 válce od 676 cc do 1300 cc

4 válce od 637 cc do 1200 cc

**NTP 1.3 MINIMÁLNÍ VÁHA**

Minimální váha není stanovena.

**NTP 1.4 STARTOVNÍ ČÍSLA**

Barvy startovních čísel a podkladů jsou libovolné, musí však být kontrastní.

Velikosti předních čísel:	Minimální výška	120 mm
	Minimální šířka	60 mm
	Minimální šířka obrysu	20 mm
	Min. mezera mezi číslicemi	10 mm
Velikosti bočních čísel:	Minimální výška	100 mm
	Minimální šířka	50 mm
	Minimální šířka obrysu	15 mm
	Min. mezera mezi číslicemi	10 mm

Číslo musí být dobře viditelné a v dobrém stavu.

Přidělené číslo a tabulka pro jezdce musí být na motocyklu připevněny takto:

- vpředu, buď uprostřed kapotáže, nebo mírně stranou.
- Na každé straně motocyklu, umístění čísla by mělo být na spodní zadní části hlavní kapotáže, téměř směrem dolů. Případně přes horní část zadní části sedla, přičemž horní část čísla směřuje k jezdci.
- Číslo musí být snadno čitelná, provedená jasným, jednoduchým písmem a kontrastní s barvou pozadí.
- Číslo musí být vycentrována na pozadí.
- Pozadí musí být jednobarevné a musí být jasně viditelné kolem všech okrajů čísla (včetně obrysu).
- Jakýkoli obrys musí být kontrastní barvy a maximální šířka obrysu musí být 3 mm.
- Reflexní nebo zrcadlové typy čísel nejsou povoleny.
- Číslo se nesmí překrývat.

V případě sporu ohledně čitelnosti čísel je konečné rozhodnutí hlavního technického komisaře.

**NTP 1.5 PALIVO**

- Všechny motory musí používat normální bezolovnatý benzín s maximálním obsahem olova 0,005 g/l (bezolovnatý) a maximálním MON 90, viz Řád FIM 2023 pro MS SBK, SSP a SSP 300, článek 2.8.
- Při technické kontrole musí každý jezdec deklarovat značku a typ paliva, které používá.
- V palivové nádrži všech motocyklů, které dokončily závod, musí zůstat nejméně půl litru paliva pro případný odběr vzorků.

**NTP 1.6 PNEUMATIKY**

- Maximální počet pneumatik pro každý závod je libovolný.
- Značka pneumatik je libovolná.

- c) Použité pneumatiky musí mít na boku vzorek s označením rozměru a dalšími informacemi pro komerční prodej veřejnosti.
- d) Pneumatiky "Slick" jsou povoleny.
- e) Pneumatiky musí mít označení DOT a/nebo E. Značka DOT a/nebo E musí být na bočnici pneumatiky.
- f) Jakékoli úpravy nebo ošetření pneumatik (řezání, drážkování) jsou zakázány.
- g) Pouze v případě, že ředitelství závodu vyhlásí závod nebo trénink za "mokrý", je povoleno použití "mokrých" nebo "přechodných" pneumatik.
- h) Pneumatiky do mokrého počasí musí být plně tvarované.
- i) Pneumatiky do mokrého počasí nemusí mít označení DOT a/nebo E, tyto pneumatiky však musí být označeny "NOT FOR HIGHWAY USE" nebo "NHS".
- j) Ručně řezané pneumatiky nejsou povoleny.

#### **NTP 1.7 MOTOR**

Počet motorů není stanoven

#### **NTP 1.7.1 Systém vstřikování paliva**

- (a) Systém vstřikování paliva je volitelný.
- (b) Vzduch a směs vzduchu s palivem mohou do spalovacího prostoru proudit pouze přes škrticí klapku.

#### **NTP 1.7.2 Hlava válců**

- (a) Hlava válců musí být originální díl vyrobený výrobcem motocyklu.
- (b) Úpravy hlavy válců nejsou omezeny.
- c) Těsnění hlavy jsou volitelná.
- d) Ventily, sedla ventilů, vodítka ventilů, pružiny ventilů, zdvihátka, olejová těsnění, vymezovací podložky, vložky ventilů, držáky ventilů, talířky pružin ventilů včetně pružin a držáků mohou být upraveny nebo vyměněny.
- (e) Počet a umístění ventilů musí být stejné jako u původních ventilů vyrobených výrobcem motocyklu.

#### **NTP 1.7.3 Vačková hřídele**

Vačkové hřídele jsou libovolné.

#### **NTP 1.7.4 Řetězová kola vačkové hřídele**

- (a) Rozvodová kola vačkové hřídele jsou libovolná.
- (b) Řetězové kolo vačkové hřídele a napínák jsou libovolné.

#### **NTP 1.7.5 Válcce**

- a) Válec musí být originální vyrobený díl od výrobce motocyklu.
- b) Úprava válce není omezena.

#### **NTP 1.7.6 Písty**

Písty jsou libovolné. Montáž pístů o větším průměru pro dosažení limitu třídy je povolena.

#### **NTP 1.7.7 Pístní kroužky**

Pístní kroužky jsou libovolné.



**NTP 1.7.8 Pístní čepy a jejich pojistné kroužky**

Pístní čepy a jejich pojistné kroužky jsou libovolné.

**NTP 1.7.9 Otočné čepy**

Ojniční čepy jsou libovolné.

**NTP 1.7.10 Kliková hřídel**

a) Kliková hřídel musí být originální vyrobený díl od výrobce motocyklu. Průměr zdvihu klikové hřídele a čepu klikové hřídele musí odpovídat původnímu provedení od výrobce motocyklu.

b) Vyvažování a nevyvažování je povoleno.

**NTP 1.7.11 Kryt klikové skříně a převodovky**

a) Kryt klikové skříně / kryt převodovky musí být původně vyrobený díl od výrobce motocyklu.

b) Úpravy nejsou omezeny.

**NTP 1.7.11.1 Boční kryty a ochrana**

a) Boční kryty mohou být změněny, upraveny nebo vyměněny. Pokud je kryt pozměněn nebo upraven, musí mít minimálně stejnou odolnost proti nárazu jako původní kryt.

b) Druhý kryt vyrobený z kovu, jako je hliníková slitina, nerezová ocel, ocel nebo titan, musí chránit všechny boční kryty/skříně motoru, které obsahují olej a které by mohly být v kontaktu se zemí během nehody. Kryty vyrobené z kompozitních materiálů nejsou povoleny. Tyto kryty musí být řádně a bezpečně připevněny minimálně třemi (3) šrouby, které zároveň upevňují původní kryty ke klikové skříně. Všechny takové kryty musí být konstruovány tak, aby byly odolné proti nárazu, oděru a poškození nárazem. Ostré hrany, které by mohly poškodit povrch dráhy, nejsou povoleny.

c) Druhý kryt by měl zakrývat alespoň 1/3 původního krytu. Nesmí mít žádné ostré hrany, které by mohly poškodit povrch dráhy.

d) Kryty schválené FIM / Alpe Adria budou povoleny bez ohledu na materiál nebo velikost.

e) Kryty motoru obsahující olej musí být upevněny ocelovými šrouby.

f) Jako doplněk těchto krytů je možné použít také hliníkové nebo ocelové desky či tyče. Všechny tyto prvky musí být odolné proti silným nárazům, oděru a poškození nárazem a musí být bezpečně upevněny. Ostré hrany, které by mohly poškodit povrch dráhy, nejsou povoleny.

g) Desky/pruty nesmí vyčnívat více než 30 mm mimo kapotáž.

h) Hlavní technický komisař je oprávněn zakázat použití kapotáže, která se jeví jako nevyhovující.

**NTP 1.7.12 Převodovka / převodovka**

a) Převody / převodovka jsou libovolné.

b) Externí systém rychlořazení (řazení nahoru a dolů) je povolen.

c) Přední hřídelové kolo, zadní řetězové kolo, náboj nosiče zadního kola, rozteč a velikost řetězu mohou být různé.

(d) Kryt řetězového kola na motoru může být upraven nebo odstraněn.

**NTP 1.7.13 Spojovací zařízení**

System spojky je volitelný.

**NTP 1.7.14 Olejové čerpadlo a olejové vedení**

a) Olejové čerpadlo a olejové potrubí jsou volitelné.

b) Pokud se mění tlakové olejové potrubí, musí se použít speciální tlakové hadice vyztužené šňůrou s lisovanými nebo šroubovanými konci.

#### **NTP 1.7.15 Chladicí systém**

- a) Jako chladicí kapalina se smí používat pouze voda. Přísady nejsou povoleny.
- b) Vodní čerpadlo a pohon čerpadla jsou volitelné.
- c) Před chladič oleje a/nebo vody mohou být přidány ochranné mřížky.
- d) Hadice/potrubí chladicího systému a záchytné nádrže mohou být upraveny nebo změněny.
- e) Ventilátor chladiče a související kabeláž mohou být změněny, upraveny nebo odstraněny.
- f) Víčko chladiče je libovolné.
- g) Původní vodní chladič může být upraven nebo vyměněn. Použití dodatečných držáků pro montáž chladiče je povoleno.
- h) Vodní a olejový termostat může být změněn, upraven nebo odstraněn.
- i) Tepelné spínače a čidlo teploty vody mohou být upraveny, změněny nebo odstraněny.
- j) Původní chladič oleje může být upraven nebo vyměněn.
- k) Mohou být přidány další chladiče vody a oleje. K montáži těchto chladičů je povoleno použít dodatečné držáky.
- l) Všechny chladiče musí být namontovány pod spodním nosníkem přední vidlice.

#### **NTP 1.7.16 Těleso čističe vzduchu (Airbox)**

- a) Těleso čističe vzduchu musí být volitelné.
- b) Výstupní otvory musí být utěsněné.
- c) Všechny motocykly musí mít utěsněný systém odvodu vzduchu. Všechny odvodu vzduchu hadice musí být připojeny, mohou vést přes olejovou záchytnou nádrž a musí ústít do tělesa čističe vzduchu.

#### **NTP 1.7.17 Palivové potrubí**

- (a) Palivové čerpadlo a regulátor tlaku paliva musí být volitelné.
- (b) Tlak paliva musí být libovolný.
- (c) Palivové potrubí od nádrže k přívodnímu potrubí (mimo přívodní potrubí) může být vyměněno a musí být umístěno tak, aby bylo chráněno před poškozením nárazem.
- (d) K propojení hadic mohou být použity rychlospojky.
- (e) Odvodu vzduchu hadice nádrže mohou být vyměněny.
- f) Mohou být přidány palivové filtry.
- g) Může být namontován vypouštěcí ventil palivové nádrže, který musí být umístěn tak, aby byl chráněn před poškozením nárazem.

#### **NTP 1.7.18 Výfukový systém**

- a) Výfukové potrubí a tlumiče výfuku mohou být upraveny nebo vyměněny.
- b) Počet tlumičů výfuku je libovolný. Umístění tlumičů výfuku je libovolné.
- c) Z bezpečnostních důvodů musí být otevřené konce výfuků zaoblené.
- d) Bandážování nebo omotávání výfukového potrubí není povoleno s výjimkou bezprostřední blízkosti nohou jezdce nebo kapotáže jako ochrana proti teplotě.
- e) Základní limit hluku pro tuto třídu je 107 dB/A (s tolerancí 3 dB/A pouze po závodě). Některé okruhy mohou mít nižší limit hluku. Ten bude zveřejněn ve zvláštních ustanoveních daného podniku.
- f) Titanové a karbonové výfuky a tlumiče jsou povoleny.

g) Zkouška hlučnosti bude probíhat následujícím způsobem:  
Supersport Open:

- Dvouválcový motor: 5 000 ot.
- Tříválcový motor: 6000 ot/min.
- Čtyřválcový motor: 7000 ot/min.

Superbike Open: otáčky 1,5 ot:

- Motor: 2 válce: 5000 ot/min.
- Tříválcový motor: 5000 ot/min.
- Čtyřválcový motor: 5500 ot/min.

## **NTP 1.8 ELEKTRICKÉ A ELEKTRONICKÉ SYSTÉMY**

### **NTP 1.8.1 Řídicí jednotka (ECU) / záznamníky dat**

- a) Řídicí jednotka (ECU) je libovolná.
- b) Přídavné moduly vstřikování a/nebo zapalování jsou povoleny.
- c) Systém záznamu dat je libovolný.
- d) Dodatečné zařízení pro přenos infračerveného (IR) signálu mezi motocyklem a týmem, používané výhradně pro měření času na kolo, je povoleno.
- e) Přidání jednotky GPS pro účely měření času/hodnocení kol je povoleno.
- f) Telemetrie není povolena.
- g) Kabeláž je libovolná.
- h) Přístrojová deska může být libovolná, ale displej otáčkoměru musí zůstat funkční.
- i) Displeje mohou být instalovány za účelem měření času na kolo a indikace rychlosti v rychlostním stupni.
- j) Zapalovací svíčky mohou být vyměněny.
- k) Baterie musí být volitelná.

### **NTP 1.8.2 Generátor/alternátor**

- a) Generátor a alternátor musí být volitelné.
- b) Provoz motocyklu pouze z baterie není povolen.

## **NTP 1.9 HLAVNÍ RÁM**

- a) Po dobu konání podniku smí každý jezdec použít pouze jeden (1) kompletní motocykl, který byl předložen k technické kontrole, s rámem zřetelně označeným nálepkou technické kontroly a platným číslem rámu/šasi. V případě, že je třeba rám vyměnit, musí jezdec nebo tým požádat technického delegáta AA o použití náhradního rámu.
- b) Přestavěný motocykl musí být před použitím na trati zkontrolován technickými komisaři z hlediska bezpečnosti a rám motocyklu bude označen novou nálepkou.

### **NTP 1.9.1 Rám a zadní pomocný rám**

- a) Rám musí zůstat takový, jaký byl původně vyroben výrobcem pro homologovaný motocykl.
- b) V rámu mohou být vyvrtány otvory pouze pro upevnění komponentů (např. držák kapotáže, tlumič řízení, snímače) schválených technickým komisařem .
- c) Na rámu mohou být po stranách namontovány ochranné kompozitové kryty. Tyto kryty musí přesně kopírovat tvar rámu.
- (d) Ochranné kryty proti nárazu mohou být na rám připevněny pomocí stávajících bodů (maximální délka: 50 mm) nebo mohou být vylisovány do konců os kol. Úchyty kol nelze upravovat.
- e) Ochranné kryty / chrániče rámu nesmí vyčnívat více než 30 mm mimo kapotáž.
- f) Každý motocykl musí mít na hlavním rámu vozidla vyraženo číslo VIN výrobce (číslo rámu).
- g) Uchycení motoru musí zůstat zachováno tak, jak bylo původně vyrobeno výrobcem pro původní motocykl.

h) Uchycení předního pomocného rámu/kapotáže může být vyměněno nebo upraveno, ale použití titanu a karbonu (nebo podobných kompozitních materiálů) je zakázáno.

i) Zadní pomocný rám (pomocný rám):

- Zadní pomocný rám (subframe) může být vyměněn nebo upraven.

- Mohou být přidány další podpěry sedadel, nepředpjaté, vyčnívající podpěry mohou být odstraněny, pokud to neovlivní bezpečnost konstrukce. Šroubové příslušenství na zadním pomocném rámu může být odstraněno.

- Opravy a svařování pomocného rámu jsou povoleny.

j) Barevné provedení není omezeno.

k) Opravy závitů pomocí vložek z jiného materiálu, jako jsou Helicoil® a Timesert®, jsou povoleny.

#### **NTP 1.9.2 Přední vidlice / horní a dolní nosník vidlice**

a) Přední vidlice je volitelná.

b) Nosníky vidlice jsou libovolné.

c) Umístění čepu spodního nosníku musí zůstat v původní poloze.

d) Tlumič řízení může být přidán nebo nahrazen neoriginálním tlumičem.

(e) Tlumič řízení nesmí nahradit pevné zarážky řízení.

f) Prachovky mohou být upraveny, změněny nebo odstraněny, pokud vidlice zůstane zcela uzavřena.

g) Může být použito jakékoli množství a kvalita oleje.

#### **NTP 1.9.3 Kyvná vidlice**

a) Kyvná vidlice může být upravena nebo vyměněna.

b) Barevné provedení není omezeno.

Čep kyvné vidlice je libovolný, ale použití titanu a lehkých slitin je zakázáno.

c) Napínák zadního řetězu je libovolný.

d) Poloha otočného čepu kyvné vidlice musí zůstat taková, jaká byla původně vyrobena výrobcem pro původní motocykl.

e) Na kyvné vidlici musí být připevněn pevný kryt řetězu (lamela), který musí vždy zakrývat otvor mezi spodní částí řetězu, kyvnou vidlicí a zadním řetězovým kolem bez ohledu na polohu zadního kola.

f) K zadní kyvné vidlici mohou být přivařením nebo přišroubováním přidány podpěry pro stojan motocyklu u zadního kola. Podpěry musí mít zaoblené hrany (s velkým poloměrem). Upevňovací šrouby musí být zapuštěné. Pro upevnění původního zadního brzdového třmenu může být přidán upevňovací systém nebo body.

(g) Boky kyvné vidlice mohou být chráněny kryty.

#### **NTP 1.9.4 Zadní tlumicí jednotka odpružení**

(a) Zadní jednotka tlumení pérování musí být volitelná.

(b) Pákový mechanismus jednotky tlumení zadního odpružení musí být volitelný.

#### **NTP 1.9.5 Kola**

(a) Kola mohou být vyměněna a související díly mohou být upraveny nebo vyměněny.

b) Jsou povolena pouze kola vyrobená z hliníkových slitin. Kola vyrobená z kompozitních materiálů jsou povolena pouze tehdy, pokud byla původně vyrobena výrobcem pro homologovaný motocykl.

c) Není povoleno použití následujících materiálů slitin kol: berylium (> = 5 %), skandium (> = 2 %), lithium (> = 1 %).

d) Na ráfku kola může být použit protiskluzový povlak/úprava.

e) Osy a matice kol, ložiska kol, distanční podložky kol a distanční podložky ložisek mohou být upraveny nebo vyměněny.

f) Použití titanu a lehkých slitin na oka kol je zakázáno.

- g) Závaží kol jsou volitelná.
- h) Lze použít libovolné ventily kol. Důrazně se doporučuje používat kovové a boční kolové ventily.
- i) Použití jakéhokoli zařízení pro nastavení tlaku v pneumatikách na trati je zakázáno.

#### **NTP 1.9.6 Brzdy**

- a) Brzdové kotouče musí splňovat následující požadavky:
  - Brzdové kotouče musí být vyrobeny z oceli (maximální obsah uhlíku 2,1 hm. %).
- b) Přední a zadní brzdové třmeny (montážní část, nosník a závěs) mohou být upraveny nebo vyměněny.
- c) Přední a zadní hlavní brzdový válec může být vyměněn.
- d) Přední a zadní nádržka brzdové kapaliny může být vyměněna.
- e) Přední a zadní hydraulické brzdové potrubí může být vyměněno.
- f) Rychlospojky na brzdovém vedení jsou povoleny.
- g) Přední a zadní brzdové destičky mohou být vyměněny. Čepy brzdových destiček mohou být upraveny pro rychlou výměnu.
- h) Je povolena dodatečná montáž chlazení brzd.
- i) Motocykly musí být vybaveny chráničem brzdové páky, který je určen k ochraně před náhodnou aktivací brzdové páky na řídkách v případě srážky s jiným motocyklem. Kompozitní kryty nejsou povoleny. Chrániče schválené FIM budou povoleny bez ohledu na materiál. Hlavní technický komisař je oprávněn nepovolit použití chrániče, který nesplňuje tyto bezpečnostní požadavky.
- j) Zadní brzdový třmen může být "pevně" namontován na zadní kyvné vidlici.
- k) Zadní kyvná vidlice může být upravena pro montáž třmenu svařováním, vrtáním nebo použitím vložek Helicoil® a Timesert®.

#### **NTP 1.9.7 Řídky a ovládací prvky**

- a) Řídítka mohou být vyměněna.
- b) Řídky a ovládací prvky mohou být přemístěny, upraveny nebo vyměněny.
- c) Ovladač plynu se musí automaticky vrátit do volnoběžného režimu, pokud z něj jezdec sundá ruku.
- d) Systém ovládání plynu, včetně souvisejících kabelů, může být upraven nebo vyměněn. Plynové páky ovládané přídív (sestava rukojeti plynu) musí být vybaveny otevírací i zavírací přídív.
- e) Páčka spojky a brzdy může být nahrazena neoriginální. Je přípustné použít seřizovač přední brzdové páky.
- f) Spínače mohou být vyměněny, ale tlačítko spínače zapalování musí být umístěno na řídkách.
- g) Motocykly musí být vybaveny funkčním hlavním vypínačem/tlačítkem zapalování umístěným na pravé rukojeti řídky (v dosahu ruky, která je na řídkách), který je schopen zastavit běžící motor. Tlačítko nebo spínač musí být ČERVENÉ.
- h) Opravy řídky z lehkých slitin svařováním jsou zakázány.
- i) Odkryté konce řídky musí být zakryty pevným materiálem nebo gumou.
- j) Minimální úhel natočení řídky na každé straně od středové čáry musí být 15°.
- k) Pevné dorazy (jiné než tlumiče řízení) musí být namontovány tak, aby byla zajištěna minimální vzdálenost 30 mm mezi řídky s páčkami a nádrží/kapotáží v krajních polohách, aby se zabránilo zachycení prstů jezdce.
- l) Všechny konce páček na řídkách (spojky, brzdy atd.) musí být zaoblené. Může to být i zploštělá koule, ale v každém případě musí být hrany zaoblené. Tyto konce musí být pevně připevněny a tvořit nedílnou součást páky.
- m) Každá páka musí být namontována na samostatném čepu.
- n) Je přípustné mít ovládání zadní brzdy palcem, ale páka pro ovládání zadní brzdy nohou musí zůstat funkční. V případě sporu je rozhodnutí hlavního technického komisaře konečné.

#### **NTP 1.9.8 Tlačné brzdy a páčky ovládané nohou**

- a) Stojany, držáky a příslušenství mohou být vyměněny a přemístěny, ale držáky musí být připevněny k rámu v původních upevňovacích bodech.
- b) Řazení musí zůstat na nožní ovládání.
- c) Stoupačky mohou být pevné (nesklonné) nebo sklonné, ale v takovém případě musí být vybaveny zařízením, které je automaticky vrátí do normální polohy.
- d) Konec stoupačky musí být zaoblený.
- e) Pevné stoupačky musí být vždy opatřeny trvale upevněnou zátkou z hliníku, plastu, teflonu nebo podobného materiálu s minimálním poloměrem zaoblení 8 mm. Zátka stoupačky musí být provedena tak, aby na konci stoupačky vznikla co největší plocha. Hlavní technický komisař má právo odmítnout zátku stoupačky, která nespĺňuje tyto bezpečnostní požadavky.

#### **NTP 1.9.9 Palivová nádrž**

- a) Palivová nádrž může být upravena nebo vyměněna.
- b) Palivová nádrž musí být zcela vyplněna nehořlavým materiálem (např. bezpečnostní pěnou Explosafe® s otevřenými buňkami).
- c) Odvzdušněné palivové nádrže musí být vybaveny jednocestným ventilem a odvzdušňovací výstup musí ústít do nádoby z vhodného materiálu o minimálním objemu 250 cm<sup>3</sup>. Původní jímka může být nahrazena.
- d) Uzávěr palivové nádrže musí být v uzavřeném stavu těsný (vodotěsný).
- e) K zadní části nádrže může být pomocí nepermanentního lepidla připevněna distanční podložka/podložka pod jezdce. Může být vyrobena z pěnového polstrování nebo kompozitního materiálu.
- f) Nádrž může být zakryta ochranným krytem z kompozitního materiálu. Tento kryt musí odpovídat tvaru použité nádrže.
- g) Může být namontován vypouštěcí ventil palivové nádrže, který musí být umístěn tak, aby byl chráněn proti poškození nárazem.

#### **NTP 1.9.10 Kapota/karoserie**

- a) Kapotáž a karoserie musí být volitelné. Kapotáž/karoserie musí být správně namontována. Hlavní technický komisař má právo odmítnout řešení montáže, které považuje za nebezpečné.
- b) Barevné provedení a lakování karoserie je libovolné.
- c) Plexi je libovolné. Okraje štítu však nesmí mít ostré hrany. Plexisklo musí být z průhledného materiálu.
- d) Spodní část kapotáže musí být navržena tak, aby v případě poruchy motoru byla schopna pojmout minimálně 2,5 litru. Spodní okraj všech otvorů kapoty musí být umístěn minimálně 70 mm nad spodní částí kapoty.
- e) Spodní část kapotáže musí být vybavena alespoň jedním otvorem o průměru nejméně 25 mm v přední spodní části. Tento otvor musí být v suchém závodě řádně uzavřen; může být otevřen pouze v případě, že ředitel závodu vyhlásí závod za mokra. (tabule s nápisem "WET RACE").

#### **NTP 1.9.11 Sedadlo**

- a) Sedlo, základna sedla a související konstrukce jsou libovolné.
- b) Žádná část motocyklu nesmí přesahovat vvislou linii okraje zadní pneumatiky.
- c) Všechny exponované hrany musí být zaoblené.

#### **NTP 1.9.12 Upevnění**

- a) Všechny standardní upevňovací prvky mohou být nahrazeny jinými z libovolného materiálu a v libovolném provedení, ale nesmí být použity titanové upevňovací prvky. Pevnost a tvar musí být stejné nebo silnější než původní nahrazované díly.

- b) Spony mohou být převrtány pro připojení k zajišťovací šňůře. Vrtání nesmí být použito za účelem snížení hmotnosti.
- c) Oprava závitů pomocí vložek z jiného materiálu, jako jsou Helicoil® a Timesert®, je povolena.
- d) Upevňovací prvky potahů mohou být nahrazeny rychloupínacími prvky.
- e) Hliníkové spojovací prvky lze použít pouze u dílů, které nejsou nosnou částí konstrukce.

#### **NTP 1.9.13 Zadní bezpečnostní svítlna**

Všechny motocykly musí mít na zadní části motocyklu namontováno funkční červené světlo. Toto světlo musí svítit vždy, když je motocykl na trati nebo jede v boxové uličce a Race Direction vyhlásí závod nebo trénink za mokry (WET).

Všechna světla musí splňovat následující požadavky:

- a) Zadní světlo musí být namontované na motocyklu po dobu celého závodu
- b) Řazení musí zůstat na nožní ovládní.
- c) Stoupačky mohou být pevné (nesklonné) nebo sklonné, ale v takovém případě musí být vybaveny zařízením, které je automaticky vrátí do normální polohy.
- d) Konec stoupačky musí být zaoblený.
- e) Pevné stoupačky musí být vždy opatřeny trvale upevněnou zátkou z hliníku, plastu, teflonu nebo podobného materiálu s minimálním poloměrem zaoblení 8 mm. Zátka stoupačky musí být provedena tak, aby na konci stoupačky vznikla co největší plocha. Hlavní technický komisař má právo odmítnout zátku stoupačky, která nesplňuje tyto bezpečnostní požadavky.
- f) Výstupní výkon/svítivost by měl být alespoň 10 W (žárovka) nebo 1 W (LED). V případě jakéhokoli sporu ohledně výstupního výkonu/svítivosti je rozhodnutí hlavního technického komisaře konečné.
- g) Světlo musí být nepřetržitě, stálé - není povoleno žádné blikající bezpečnostní světlo, když je motocykl na trati. Blikání světla je povoleno v depu/boxech, když je aktivován omezovač.
- h) Napájení bezpečnostního světla může být oddělené od motocyklu.
- i) Hlavní technický komisař má právo odmítnout jakýkoli světelný systém, který nesplňuje tento bezpečnostní účel.

#### **NTP 1.9.14 Časomíra**

Všechny motocykly musí být vybaveny správně umístěným transpondérem pro měření času. Transpondér musí být schválen oficiálním časoměřičem a musí být namontován v podélném středu motocyklu (obvykle v blízkosti zadního kyvného čepu), buď na levé, nebo na pravé straně, co nejnižší a nesmí být zakryt karbonovou karoserií. K řádnému upevnění držáku transpondéru musí být použity minimálně 2 stahovací pásky, ale nejlépe je použít šrouby nebo nýty. Veškeré svorky použité k upevnění transpondéru musí být rovněž zajištěny stahovacími páskami. Samolepicí upevňovací prvky ani suché zipy nebudou akceptovány. Transpondér musí během tréninku a závodů fungovat nepřetržitě, a to i při vypnutém motoru.

Hlavní technický komisař má právo odmítnout jakékoli řešení, které nesplňuje tyto požadavky.

#### **NTP 1.10 Následující položky MOHOU být upraveny nebo nahrazeny**

- a) Mohou být použity jakékoli mazací, brzdové nebo tlumicí kapaliny.
- b) Jakákoli těsnění a ložiska.
- c) Jakákoli vnější barevná schémata a nátěry.
- d) Materiál pro připevnění neoriginálních dílů (kapotáž, výfuk, přístroje atd.) k rámu (nebo motoru) nesmí být titanový.

#### **NTP 1.11 Následující položky MOHOU být odstraněny**

- (a) Příslušenství pro kontrolu emisí v krytu vzduchového filtru (airboxu) nebo na něm a v jeho okolí a na motoru (snímače O<sub>2</sub>, zařízení pro vstřikování vzduchu).

- (b) Systém řízení vstřikování vzduchu (ventil, elektromagnet, hadice) smí být odstraněn. V tomto případě musí být spoje s krytem hlavy válců utěsněny.
- (c) Akcelerometr.
- d) Přišroubované příslušenství na zadním pomocném rámu.
- (e) Původní spínače na levém a pravém řídítku, např. spínač světel, spínač klaksonu, spínač směrovek atd.

**NTP 1.12 Následující položky MUSÍ BÝT ODSTRANĚNY.**

- (a) Přední světlomet, zadní světlo, směrová světla (pokud nejsou integrována do kapotáže). Vzniklé otvory musí být zakryty vhodným materiálem.
- (b) Zpětná zrcátka.
- (c) Klakson.
- (d) Držák registrační značky.
- (e) Sada opravárenského nářadí.
- (f) Držák přilby a držadla zavazadel.
- (g) Opěrky nohou pro cestující.
- (h) Držadla pro cestující (madla/rukojeti).
- (i) Ochranné rámy, hlavní a boční stojany.
- (j) Katalyzátory.

**NTP 1.13 Následující položky MUSÍ BÝT upraveny**

- a) Motocykly musí být vybaveny funkčním hlavním vypínačem zapalování/tlačítkem umístěným na rukojeti řídítek (v dosahu ruky, která je na řídítkách), který je schopen zastavit běžící motor. Tlačítko nebo spínač musí být ČERVENÉ.
- (b) Ovladač plynu se musí automaticky vrátit do režimu volnoběhu, pokud z něj jezdec sundá ruku.
- c) Všechny vypouštěcí zátky, víčka olejových náplní a měrky hladiny oleje musí být bezpečně zajištěny drátem. Šrouby, čepy zasahující do prostoru olejové náplně a externě namontované olejové filtry musí být řádně zajištěny drátem (např. na klikové skříně).
- (d) Všechny motocykly musí mít uzavřený odvodušňovací systém. Všechny odvodušňovací hadice musí být vzájemně propojeny a musí ústit do skříně vzduchového filtru (airboxu).
- (e) Všechny odvodušňovací hadice musí ústit do stávajících vývodů. Původní uzavřený systém musí být zachován, žádné emise do vzduchu nejsou povoleny.
- (f) Motocykly musí být vybaveny červenou kontrolkou na přístrojové desce, která se rozsvítí v případě poklesu tlaku paliva.

**NTP 1.14 KAMERY**

- a) Palubní kamery mohou být použity pouze se souhlasem ředitelství závodu.
- b) Pokud jezdec/tým toto povolení získá, musí být motocykl s namontovanou kamerou předložen k technické kontrole.
- c) Kamery musí být namontovány uvnitř kapotáže nebo na horní/spodní části karoserie zadního sedla.
- d) Kamery musí být bezpečně připevněny k motocyklu. Lepení bude akceptováno pouze v případě, že je originální od výrobce kamery.
- e) Kamery musí být k motocyklu připevněny přidavným ocelovým lankem.
- f) Hlavní technický komisař má právo odmítnout jakékoli řešení, které nesplňuje tyto požadavky.



