



# **ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΜΟΤ.Ο.Ε.**

## **ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ**

ΕΚΔΟΣΗ: 2  
ΙΣΧΥΕΙ ΑΠΟ: 01-01-2021

# **ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ 2021**

## **ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

01.01 ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	7
01.02 ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ .....	7
01.03 ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΥΛΙΝΔΡΙΣΜΟΥ .....	7
01.03.01 Παλινδρομικοί Κινητήρες, Κύκλου “ΟΤΤΟ” .....	7
01.04 ΥΠΕΡΠΛΗΡΩΣΗ .....	8
01.05 ΤΗΛΕΜΕΤΡΙΑ – Data Loggers .....	8
01.06 ΒΑΡΟΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ.....	8
01.07 ΕΝΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ .....	8
01.08 ΛΑΣΤΙΧΑ ΓΙΑ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ “SOLO” .....	8
01.09 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	9
01.10 ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ .....	11
01.10.01 Τοποθέτηση αφαιρετών πινακίδων .....	11
01.10.02 Οι αριθμοί .....	11
01.10.03 Τύπος χαρακτήρων .....	11
01.10.04 Άλλοι αριθμοί .....	11
01.10.05 Περιξ πλαισιου αριθμων .....	11
01.10.06 Χρώματα αριθμών συμμετοχής .....	11
01.11 ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΛΑΔΙΟΥ .....	12
01.11.01 Μέγιστη χωρητικότητα .....	12
01.11.02 Τύπος δεξαμενής.....	12
01.11.03 Εξαερισμός δεξαμενής.....	12
01.11.04 Δοχεία συλλογής λαδιού και Συστήματα αναπνοής του κυκλώματος .....	12
01.12 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ OPEN.....	13
01.12.01 Τυποι μοτοσυκλέτας .....	13
01.12.02 Καύσιμο .....	13
01.12.03 Πλαίσιο .....	13
01.12.04 Εμπρόσθιο σύστημα.....	13
01.12.05 Ψαλίδι .....	13
01.12.06 Πίσω ανάρτηση.....	13
01.12.07 Τροχοί .....	13
01.12.08 Φρένα .....	13
01.12.09 Ελαστικά .....	13
01.12.10 Βάσεις και τα χειριστήρια ποδιών .....	13
01.12.11 Βάσεις και τα χειριστήρια χεριων .....	14
01.12.12 Φέριγκ .....	14
01.12.13 Δεξαμενή καυσίμου .....	14
01.12.14 Θέση οδηγού .....	14
01.12.15 Ηλεκτρικά .....	14
01.12.16 Σύστημα ψύξης .....	14
01.12.17 Φίλτροκούτι .....	14
01.12.18 Τροφοδοσία καυσίμου .....	14
01.12.19. Τροποποιούνται .....	14
01.12.22. Αντικαθιστούνται.....	15
01.12.24 Αφαιρούνται : .....	15
01.12.25 Μπορούν να αφαιρεθούν: .....	15
01.12.26 TRACTION CONTROL .....	15
01.13 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ RACING.....	15
01.13.01Κυβισμός και αριθμός κυλίνδρων .....	15

01.13.02 Ταχύτητες.....	15
01.13.03 Φρένα.....	15
01.13.04 Θόρυβος.....	15
01.13.05 Αεροδυναμικό κάλυμμα.....	15
01.13.10 Αποστάσεις.....	16
01.13.11 Αναθυμιάσεις.....	16
01.13.12 Υλικά.....	16
01.14 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ «SUPERSPORT».....	16
01.14.01 Τύπος και ελάχιστα βάρη.....	17
01.14.02 Χρώματα αριθμών συμμετοχής.....	17
01.14.03 Καύσιμο.....	17
01.14.04 Προδιαγραφές μοτοσυκλετών.....	18
01.14.05 Πλαίσιο και υποπλαίσιο.....	18
01.14.06 Μπροστινό σύστημα ανάρτησης.....	18
01.14.15 Ψαλίδι.....	18
01.14.16 Πίσω ανάρτηση.....	19
01.14.17 Τροχοί.....	19
01.14.18 Φρένα.....	19
01.14.19 Ελαστικά.....	19
01.14.20 Βάσεις και χειριστήρια ποδιών.....	20
01.14.21 Τιμόνι και χειριστήρια χεριών.....	20
01.14.22 Φαίριγκ /πλαστικά καλύμματα.....	20
01.14.23 Δοχείο καυσίμου.....	21
01.14.24 Κάθισμα.....	21
01.14.25 Πλεξούδα καλωδίωσης.....	21
01.14.26 Μπαταρία.....	21
01.14.27 Κύκλωμα ψύξης.....	22
01.14.28 Κουτί φίλτρου αέρα.....	22
01.14.29 Εισαγωγή καυσίμου.....	22
01.14.30 Ψεκασμός καυσίμου.....	22
01.14.31 Τροφοδοσία βενζίνης.....	23
01.14.32 Κυλινδροκεφαλή.....	23
01.14.33 Εκκεντροφόρος άξονας.....	24
01.14.34 Γρανάζια εκκεντροφόρου.....	24
01.14.35 Στροφαλος.....	24
01.14.36 Αντλίες λαδιού νερού - σωληνώσεις.....	24
01.14.37 Μπιέλες.....	24
01.14.38 Εμβολα.....	24
01.104.39 Ελατήρια πιστονιών.....	25
01.14.40 Πείροι και οι ασφάλειες πιστονιών.....	25
01.14.41 Κιβώτιο στροφαλοφόρου άξονα – κιβώτια κινητήρα.....	25
01.14.42 Μετάδοση κιβωτίου ταχυτήτων.....	25
01.14.43 Συμπλέκτης.....	26
01.14.44 Ανάφλεξη / σύστημα ελέγχου του κινητήρα.....	26
01.14.45 Γεννήτρια / Μίζα.....	26
01.14.46 Σύστημα εξάτμισης.....	26
01.14.47 Βίδες.....	26
01.14.48 Τροποποίηση.....	26
01.14.49 Αντικατάσταση.....	27
01.14.50 Αφαίρεση.....	27

01.14.51 Υποχρεωτική αφαίρεση .....	27
01.14.52 Υποχρεωτική αντικατάσταση .....	27
01.14.53 Πρόσθετος εξοπλισμός .....	28
01.15 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ SUPERBIKE .....	28
01.15.1 Κινητήρες: διάταξη και κυβισμός.....	29
01.15.2. Ελάχιστο βάρος.....	29
01.15.3. Αριθμοί και φόντο.....	29
01.15.4. Καύσιμο .....	30
01.15.5. Ελαστικά .....	30
01.15.6. Σύστημα τροφοδοσίας .....	30
01.15.7. Κυλινδροκεφαλή.....	30
01.15.8. Εκκεντροφόρος .....	31
01.15.9. Γρανάζια εκκεντροφόρων .....	31
01.15.10. Κύλινδρος .....	31
01.15.11 Έμβολα.....	31
01.15.12 Ελατήρια εμβόλων .....	31
01.15.13. Πείροι εμβόλων και ασφάλειες.....	31
01.15.14. Μπιέλες.....	31
01.15.15 Στρόφαλος.....	31
01.15.16. Κάρτερ .....	31
01.15.17 Πλαϊνά Καπάκια .....	31
01.15.18. Κιβώτιο ταχυτήτων/Μετάδοση.....	31
01.15.19. Συμπλέκτης .....	32
01.15.20. Αντλία λαδιού και σωληνώσεις .....	32
01.15.21. Ψυγείο, ψυκτικά υγρά και ψυγείο λαδιού.....	32
01.15.22. Φιλτροκούτι .....	32
01.15.23. Τροφοδοσία καυσίμου. ....	32
01.15.24. Σύστημα εξάτμισης.....	32
01.15.25. Ηλεκτρονικά .....	33
01.15.26. Ανάφλεξη/ Σύστημα Ελέγχου Κινητήρα ECU .....	33
01.15.27 Γεννήτρια, εναλλάκτης(alternator), μίζα. ....	33
01.15.28. Επιπλέον ηλεκτρονικός εξοπλισμός .....	33
01.15.29. Καλωδίωση .....	33
01.15.30 Σκελετός και υποπλαίσιο .....	33
01.15.31. Πιρούνι.....	34
01.15.32 Ψαλίδι .....	34
01.15.33 Πίσω ανάρτηση.....	34
01.15.35. Φρένα .....	34
01.15.36. Τιμόνια και χειριστήρια .....	35
01.15.37 Μαρσπιέδες.....	35
01.15.38 Ρεζερβουάρ .....	35
01.15.39 Σέλα .....	35
01.15.40 Βίδες/ κοχλίες σύσφιξης .....	36
01.15.41 Φαίριγκ.....	36
01.15.42 Τα ακόλουθα εξαρτήματα ΜΠΟΡΟΥΝ να τροποποιηθούν .....	36
01.15.43. Τα ακόλουθα εξαρτήματα ΜΠΟΡΟΥΝ να αφαιρεθούν.....	36
01.15.44 Τα ακόλουθα εξαρτήματα ΠΡΕΠΕΙ να αφαιρεθούν.....	37
01.15.45 Τα κάτωθι πρέπει να ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΟΥΝ .....	37
01.16 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΝΕΩΝ-SS300 .....	37
01.16.1 Προδιαγραφές μοτοσυκλετών.....	38

01.16.2 Πιστοποιημένες μοτοσυκλέτες .....	38
01.16.3 Δυνατότητα εξισορρόπησης τον μοτοσυκλετών .....	38
01.16.4 Ελάχιστο βάρος.....	38
01.16.5 Αριθμοί συμμετοχής .....	39
01.16.6 Καύσιμα .....	39
01.16.7 Ελαστικά .....	39
01.16.8 Κινητήρας .....	39
01.16.8.1 Ψεκασμός καυσίμου .....	39
01.16.8.1.1.....	39
01.16.8.2 Κεφαλή κυλίνδρου.....	40
01.16.8.3 Εκκεντροφόροι.....	40
01.16.8.4 Γρανάζια εκκεντροφόρου .....	40
01.16.8.5 Κύλινδροι.....	40
01.16.8.6 Πιστόνια.....	40
01.16.8.7 Ελατήρια πιστονιού .....	40
01.16.8.8 Πείρος πιστονιού και ασφάλειες.....	41
01.16.8.9 Μπιέλες.....	41
01.16.8.10 Στρόφαλος.....	41
01.16.8.11 Κάσες .....	41
01.16.8.11.1 Πλαϊνά καπάκια κινητήρα .....	41
01.16.8.12 Κιβώτιο ταχυτήτων .....	41
01.16.8.13 Συμπλέκτης .....	42
01.16.8.14 Αντλίες λαδιού και αγωγός λαδιού .....	42
01.16.8.15 Το ψυγείο, το σύστημα ψύξης και το ψυγείο λαδιού .....	42
01.16.8.16 Φιλτροκούτι .....	42
01.16.8.17 Τροφοδοσία καυσίμου .....	43
01.16.8.18 Σύστημα εξάτμισης.....	43
01.16.9 Ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά.....	43
01.16.9.1 Σύστημα ελέγχου του κινητήρα (ECU) .....	43
01.16.10 Σκελετός και υποπλαίσιο .....	45
01.16.10.1. Πιρούνι.....	45
01.16.10.2 Ψαλίδι .....	45
01.16.10.3 Πίσω ανάρτηση.....	45
01.16.10.4 Τροχοί.....	45
01.16.10.5. Φρένα.....	45
01.16.10.6. Τιμόνια και χειριστήρια .....	46
01.16.10.7 Μαρσπιέδες.....	46
01.16.10.8 Ρεζερβουάρ .....	46
01.16.10.9 Σέλα .....	46
01.16.10.10 Βίδες/ κοχλίες σύσφιξης .....	47
01.16.10.11 Φαίριγκ.....	47
01.16.11 Τα παρακάτω μπορούν να αντικατασταθούν από αυτά της πιστοποιημένης μοτοσυκλέτας .....	47
01.16.12 Τα παρακάτω μπορούν να αφαιρεθούν.....	48
01.16.13 Τα παρακάτω πρέπει να αφαιρεθούν .....	48
01.16.14 Τα παρακάτω μπορεί να τροποποιηθούν .....	48
01.16. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ_1 .....	56
01.17 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ.....	58
01.18 ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ .....	58
01.19 ΚΑΥΣΙΜΟ – ΨΥΚΤΙΚΑ ΥΓΡΑ .....	58

01.20 ΕΞΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΗ ΕΝΔΥΜΑΣΙΑ.....	58
01.20.01 Για αγώνες Ταχύτητας .....	59
01.20.02 Υποδήματα.....	59
01.20.03 Γαντια.....	59
01.20.04 Υλικά.....	59
01.20.05 Επιβάλλεται προστατευτικό πλάτης. ....	59
01.20.06 Υλικά ισοδύναμα με το δέρμα .....	59
01.21 ΚΡΑΝΗ.....	60
01.22 ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΚΡΑΝΗ .....	60
01.22.01 Λειτουργικές οδηγίες .....	60
01.22.02 Έγκριση κράνους .....	60
01.23 ΣΦΡΑΓΙΔΕΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΚΡΑΝΗ .....	60
01.24 ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ.....	61
01.24.01 Οδηγίες προς τους Τεχνικούς Εφόρους- Διαδικασία.....	61
01.24.02 Επικίνδυνες μοτοσυκλέτες.....	62

### **01.01 ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στο κείμενο που ακολουθεί, όπου αναφέρεται αθλητής εννοείται και η αθλήτρια. Με τον όρο «μοτοσυκλέτα» προσδιορίζονται κατά βάση όλα τα οχήματα που έχουν λιγότερους από τέσσερις τροχούς και που κινούνται από έναν κινητήρα σχεδιασμένο ειδικά για τη μεταφορά ενός ή περισσότερων προσώπων, το ένα εκ των οποίων είναι ο οδηγός της (αθλητής). Κάτω από κανονικές συνθήκες οι τροχοί πρέπει να εφάπτονται στο έδαφος, εκτός από στιγμιαίες ή μερικές ασυνήθεις περιπτώσεις.

### **01.02 ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ**

Δεν υφίσταται κανένας περιορισμός σε ότι αφορά τον κατασκευαστή, την κατασκευή ή τον τύπο μιας μοτοσυκλέτας που χρησιμοποιείται σε διεθνείς ή Εθνικές συναντήσεις, με τον όρο ότι αυτή θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των εθνικών ή διεθνών (FIM/FIM Europe) κανονισμών καθώς και των κατά περίπτωση Προκηρύξεων ή/και Ειδικών Κανονισμών. Όλες οι μοτοσυκλέτες πρέπει να είναι κατασκευασμένες με τέτοιο τρόπο ώστε να ελέγχονται πλήρως και αποκλειστικά από τον αναβάτη. Οι μοτοσυκλέτες που χρησιμοποιούνται σε εθνικούς ή διεθνείς αγώνες κατατάσσονται με βάση τον κυλινδρισμό του κινητήρα τους. Κατηγορίες αγώνων με μοτοσυκλέτες διαφορετικών κυλινδρισμών επιτρέπονται. Σε κάθε κατηγορία πρέπει να αναφέρεται ο επιτρεπόμενος κυλινδρισμός καθώς και τα επιπλέον στοιχεία (αριθμός κυλίνδρων, βάρος, είδος κινητήρα, κ.α.) των μοτοσυκλετών που επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί σε αυτή.

### **01.03 ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΥΛΙΝΔΡΙΣΜΟΥ**

#### **01.03.01 Παλινδρομικοί Κινητήρες, Κύκλου “ΟΤΤΟ”**

Ο κυλινδρισμός κάθε κυλίνδρου υπολογίζεται με τον γεωμετρικό τύπο που δίνει τον όγκο ενός κυλίνδρου. Η διάμετρος αντιστοιχεί με την εσωτερική διάμετρο της οπής του κυλίνδρου και το ύψος με τη διαδρομή που εκτελεί το έμβολο από την ανώτατη μέχρι την κατώτατη θέση του.

$$D^2 \times 3,1416 \times C$$

$$\text{Κυλινδρισμός} = \frac{\text{—————}}{4}$$

4

όπου D = η εσωτερική διάμετρος του κυλίνδρου και C = Η διαδρομή του εμβόλου

Όταν η εσωτερική τομή του κυλίνδρου δεν είναι κυκλική τότε η επιφάνεια διατομής του θα πρέπει να υπολογίζεται από την ανάλογη γεωμετρική μέθοδο υπολογισμού της και στη συνέχεια να πολλαπλασιάζετε επί τη διαδρομή του εμβόλου, για να προκύπτει ο κυλινδρισμός.

Κατά τις μετρήσεις της εσωτερικής διαμέτρου επιτρέπονται ανοχές 1/10 mm.

Εάν με αυτή την ανοχή ο κυλινδρισμός υπερβαίνει τα επιτρεπόμενα όρια τότε θα γίνεται νέα μέτρηση με τον κινητήρα κρύο και με ακρίβεια 1/100 mm.

#### **01.04 ΥΠΕΡΠΛΗΡΩΣΗ**

Η υπερπλήρωση με κάθε μέσο ή συσκευή απαγορεύεται σε όλους τους αγώνες

#### **01.05 ΤΗΛΕΜΕΤΡΙΑ – Data Loggers**

Η τηλεμετρία απαγορεύεται, τα συστήματα καταγραφής δεδομένων (data loggers) επιτρέπονται.

Απαγορεύεται η, με οποιοδήποτε τρόπο, μετάδοση πληροφορίας που επηρεάζει την απόδοση και τη λειτουργία της μοτοσυκλέτας όταν κινείται καθώς και η ασύρματη επικοινωνία με τον αθλητή.

Μπορεί να τοποθετηθεί στη μοτοσυκλέτα μία επίσημη συσκευή μετάδοσης σημάτων για την ενεργοποίηση του μηχανισμού χρονομέτρησης και καταγραφής γύρων.

Όλες οι συσκευές μετάδοσης-λήψης σημάτων για την καταγραφή γύρων πρέπει να είναι καλά στερεωμένες στην μοτοσυκλέτα. Η ασφαλής πρόσδεσή τους θα ελέγχεται από τον τεχνικό έφορο.

Τα συστήματα GPS που χρησιμοποιούνται για καταγραφή δεδομένων επιτρέπονται.

#### **01.06 ΒΑΡΟΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ**

Το βάρος των μοτοσυκλετών πρέπει να ελέγχεται. Οι ζυγαριές πρέπει να είναι ελεγμένες για την ακρίβειά τους από επίσημο ινστιτούτο μέσα στα τελευταία δύο χρόνια πριν από τη χρήση τους.

Μετά τον αγώνα όλες οι μοτοσυκλέτες ζυγίζονται και επιτρέπεται ανοχή -1% σε σχέση με τα οριζόμενα ελάχιστα βάρη.

##### **01.06.01 Βάρη μοτοσυκλετών χωρίς καύσιμο**

Τα ελάχιστα βάρη είναι:

Κατηγορία Ελάχιστο βάρος

R 125 cc 70 κιλά

R 250 cc 95 κιλά

Supersport βλ. περιγραφή κατηγορίας

Superbike βλ. περιγραφή κατηγορίας

NEΩN βλ. περιγραφή κατηγορίας

OPEN βλ. περιγραφή κατηγορίας

#### **01.07 ΕΝΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ**

Η αγωνιστικές μοτοσυκλέτες πρέπει να έχουν κατασκευαστεί από αναγνωρισμένο κατασκευαστή. Στις κατηγορίες Racing επιτρέπονται οι ιδιοκατασκευές. Όταν στην κατασκευή μίας μοτοσυκλέτας είναι αναμειγμένοι δύο κατασκευαστές πρέπει να φαίνεται πάνω σ' αυτήν το όνομα και των δύο, όπως παρακάτω:

— Το όνομα του κατασκευαστή του πλαισίου

— Το όνομα του κατασκευαστή του κινητήρα.

Αυτό εφαρμόζεται όταν δεν το απαγορεύουν τυχόν εμπορικά συμφέροντα.

#### **01.08 ΛΑΣΤΙΧΑ ΓΙΑ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ “SOLO”**

01.08.01 Το πλάτος των χρησιμοποιούμενων ελαστικών στις επί μέρους κατηγορίες πρέπει να είναι σύμφωνο με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή για την συγκεκριμένη στεφάνη.



01.08.02 Με εξαίρεση τα “φαλακρά” ελαστικά (slick), ο κατασκευαστής πρέπει να μαρκάρει το ελαστικό με σήμανση, από την οποία να προκύπτουν:

- Η ένδειξη E ή DOT (που χρησιμοποιείται για λάστιχα αναγνωρισμένα ή λάστιχα που έχουν σημειωθεί μόνο για χρήση σε αυτοκινητόδρομο)
- Η εμπορική φήμα του κατασκευαστή.
- Το έτος και ο μήνας κατασκευής (κωδικοποιημένα).
- Οι διαστάσεις του ελαστικού.
- Η κατηγορία ταχύτητας (επιτρεπόμενη ανώτατη ταχύτητα) - ZR.
- Κάθε άλλο ειδικό χαρακτηριστικό αναγκαίο για την σωστή χρήση του ελαστικού.

01.08.03 Η ελάχιστη διάμετρος της στεφάνης του τροχού είναι 400 mm. Το πλάτος της στεφάνης του τροχού πρέπει να είναι:

Κατηγορία Πλάτος εμπρός Πλάτος πίσω

R 125 cc 2,15” έως 3,0” 3,0” έως 4,0”

R 250 cc 3,0” έως 3,75 4,0” έως 5,75”

Supersport βλ. περιγραφή κατηγορίας

Superbike βλ. περιγραφή κατηγορίας

NEΩN-SS300 βλ. περιγραφή κατηγορίας

OPEN βλ. περιγραφή κατηγορίας

01.08.04 Αυλακώσεις ελαστικών

Η επιφάνεια του ελαστικού μπορεί να είναι με ή χωρίς αυλακώσεις. Το σχέδιο των αυλακώσεων είναι ελεύθερο σχέδιο των αυλακώσεων πρέπει να έχει γίνει από τον κατασκευαστή κατά την κατασκευή του ελαστικού.

Στην κατηγορία Racing επιτρέπονται επιπρόσθετες αυλακώσεις, κοψίματα κλπ, με τον όρο ότι γίνονται από έναν κατασκευαστή ελαστικών ή από ειδικευμένο τεχνικό με μέσα ή ειδικά εργαλεία για αυτόν τον σκοπό επιλογή κάποιου συγκεκριμένου σχεδίου αυλακώσεων επαφίεται απολύτως στην κρίση του αναβάτη. Στις υπόλοιπες κατηγορίες επιτρέπονται επιπρόσθετες αυλακώσεις μόνο με ειδική αιτιολογημένη απόφαση του Αλυτάρχη του αγώνα. Η χρήση “φαλακρών” ελαστικών είναι επίσης στην κρίση του αναβάτη. Εάν οι συνθήκες καταστούν προβληματικές αυτός πρέπει οπωσδήποτε να λάβει υπόψη του τις υποδείξεις των τεχνικών εφόρων και αν χρειάζεται του αρμοδίου αντιπροσώπου του κατασκευαστή.

Σαν ένα ελάχιστο όριο ασφαλείας, το βάθος των αυλακώσεων πρέπει να είναι τουλάχιστον 2,5 mm.

Ελαστικά που στην προκαταρκτική τους εξέταση έχουν βάθος αυλάκωσης μικρότερο από 1,5 mm, θεωρούνται σαν ελαστικά χωρίς αυλακώσεις και οι περιορισμοί που εφαρμόζονται στα “φαλακρά” ελαστικά ισχύουν και γι’ αυτά.

Η επιφάνεια ενός “φαλακρού” ελαστικού πρέπει να έχει τρεις ή περισσότερες κοιλότητες σε ίσο τόξο 120° ή μικρότερο, οι οποίες να χρησιμεύουν σαν ενδεικτικό του ορίου φθοράς τους, τόσο στο κέντρο του πλάτους τους, όσο και στα πλάγια. Όταν δύο τουλάχιστον από αυτές δείξουν το “όριο” φθοράς σε διαφορετικό σημείο της περιφέρειας, το ελαστικό δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί.

## **01.09 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Όλες οι μοτοσυκλέτες, όλων των κατηγοριών πρέπει να έχουν:

A. Προστατευτικό αλυσίδας στο κάτω μέρος του ψαλιδιού, τοποθετημένο με τέτοιο τρόπο ώστε να μειώνει την πιθανότητα κάποιο μέρος του σώματος του αθλητή να παγιδευτεί μεταξύ της αλυσίδα και του πίσω γρναζιού.

Β. Προστατευτικό μανέτας φρένου, που έχει σκοπό να προστατεύσει την ενεργοποίηση του φρένου από την κατά λάθος επαφή με άλλη μοτοσυκλέτα. Απαγορεύονται τα προστατευτικά από σύνθετα υλικά (πολυμερή με ενισχύσεις ινών fiberglass, carbon κλπ). **Ο Τεχνικός Έφορος έχει δικαίωμα να το απορρίψει, εφόσον κρίνει ότι η λειτουργία είναι ανεπαρκής, η δεν είναι ασφαλώς και σωστά εγκαταστημένο.**

Γ. Χειριστήρια συμπλέκτη και φρένων (μανέτες), καθώς και στηρίγματα των ποδιών με σφαιρικές άκρες (μπίλιες).

Δ. Διάταξη συλλογής υγρών (λεκάνη) κάτω από τον κινητήρα ικανή να συγκρατεί το σύνολο υγρών (λιπαντικό, ψυκτικό, κ.α.) του κινητήρα. Στο κατώτατο σημείο της πρέπει να υπάρχει οπή 25mm τουλάχιστον κλεισμένη ασφαλώς η οποία θα παραμένει όμως ανοικτή σε περίπτωση βροχής.

Ε. Διακόπτη, απενεργοποίησης του κινητήρα & διακοπής του ρεύματος από την μπαταρία, στο τιμόνι.

ΣΤ. Οποιοδήποτε σταθερό σημείο σε απόσταση 15mm από κάθε σημείο των ελαστικών.

Ζ. Δυνατότητα περιστροφής του τιμονιού κατά 15 μοίρες σε κάθε πλευρά.

Κατά την περιστροφή του τιμονιού, οι χειρολαβές (γκριπ) σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να πλησιάζουν οποιοδήποτε σταθερό σημείο σε απόσταση μικρότερη των 30 mm.

Η. Χειριστήριο γκαζιού με αυτόματη επαναφορά (ελατήριο) στην κλειστή θέση.

Θ. Διάταξη αυτόματης διακοπής της αντλίας καυσίμου σε περίπτωση πτώσης, όταν η τροφοδοσία καυσίμου δεν είναι με φυσική ροή.

Ι. Σωλήνες εξαγωγής καυσαερίων οι οποίοι δεν πρέπει να δημιουργούν αιχμηρό άκρο ούτε να εκτείνονται πίσω από την κατακόρυφη γραμμή η οποία περνά από το πίσω άκρο του πίσω ελαστικού.

Κ. Συνιστάται η χρήση πίσω φωτός σε συνθήκες βροχής, η χαμηλής ορατότητας. Το φως πρέπει να είναι σε ευδιάκριτο σημείο, κόκκινο και συνεχές (όχι παλλόμενο), ισχύος 10 – 15(incandescent), 0.6 – 1.8 W (LED). Ο Τεχνικός Έφορος έχει δικαίωμα να το απορρίψει, εφόσον κρίνει ότι η λειτουργία είναι ανεπαρκής, η δεν είναι ασφαλώς και σωστά εγκαταστημένο.

Λ. Η χρήση προστατευτικών καπακιών, που προστατεύουν τα πλαϊνά καπάκια του κινητήρα, ΕΙΝΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ, εφόσον ΟΛΑ τα πλαϊνά καπάκια/κιβώτια του κινητήρα που περιέχουν λάδι και που μπορούν να έρθουν σε επαφή με το έδαφος στην περίπτωση πτώσης, ΠΡΕΠΕΙ να προστατεύονται από δεύτερο καπάκι κατασκευασμένο από αλουμίνιο, η εγκεκριμένα πολυμερή υλικά, η εγκεκριμένες από τη FIM κατασκευές. Τα σύνθετα πολυμερή (fiberglass, carbon κλπ) ΔΕΝ επιτρέπονται.

Το δεύτερο καπάκι πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον το 1/3 του αρχικού καπακιού. Δεν πρέπει να έχει κοφτερές ακμές που μπορεί να καταστρέψουν τον ασφαλοτάπητα. Πρέπει να είναι στερεωμένα με τουλάχιστο 3 βίδες, που στερεώνουν και το αρχικό καπάκι.

Ο Τεχνικός Έφορος μπορεί να απορρίψει όποιο καπάκι δεν ικανοποιεί τον σκοπό ασφάλειας.

Μ. ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ. Είναι υποχρεωτική η πλήρωση της δεξαμενής με υλικό επιβραδυντικό της καύσης (ειδικό αφρώδες υλικό-βοηθάει στην καταστολή εκρήξεων).

Ν. ΤΑΠΕΣ ΑΠΟΣΤΡΑΓΓΙΣΗΣ ΛΑΔΙΟΥ. Όλες οι τάπες αποστράγγισης λαδιού και βίδες που οδηγούν σε κοιλότητες με λάδι, πρέπει να είναι στεγανά στερεωμένες στη θέση τους και ασφαλισμένες με σύρμα.

Ξ. Οι τάπες πλήρωσης καυσίμου και λαδιού, πρέπει να είναι στεγανά στερεωμένες στη θέση τους και ασφαλισμένες με τέτοιο τρόπο ώστε να αποκλείεται το άνοιγμα τους οποιαδήποτε στιγμή από τυχαίο περιστατικό.

### **01.10 ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ**

Πρέπει να τοποθετούνται με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι τελείως ορατές και δεν πρέπει να καλύπτονται από οποιοδήποτε μέρος της μοτοσυκλέτας ή από τον αναβάτη όταν αυτός είναι καθισμένος στη θέση οδήγησης. Ανάμεσα στους αριθμούς της μπροστινής πινακίδας μπορούν να υπάρχουν τρύπες. Με κανένα όμως τρόπο δεν πρέπει να γίνουν τρύπες πάνω στους αριθμούς

#### **01.10.01 Τοποθέτηση αφαιρετών πινακίδων**

Για την τοποθέτηση αφαιρετών πινακίδων μπορεί να στερεωθεί ή να βαφτεί στο αμάξωμα ή στην αεροδυναμική επένδυση ένας ανάλογος σε διαστάσεις χώρος σε ματ χρώμα.

#### **01.10.02 Οι αριθμοί**

Οι αριθμοί πρέπει να είναι ευδιάκριτοι και το φόντο πρέπει να είναι βαμμένο με απορροφητικό χρώμα (ματ) ώστε να αποφεύγονται οι αντανακλάσεις του ηλίου.

Οι ελάχιστες διαστάσεις των αριθμών πρέπει να είναι:

ΕΜΠΡΟΣ ΠΛΑΙ

ΥΨΟΣ 160 mm ΥΨΟΣ 120 mm

ΠΛΑΤΟΣ 80 mm ΠΛΑΤΟΣ 60 mm

ΠΑΧΟΣ ΑΡΙΘΜΟΥ 25 mm ΠΑΧΟΣ ΑΡΙΘΜΟΥ 25 mm

Κενή απόσταση μεταξύ δύο αριθμών 10 mm

#### **01.10.03 Τύπος χαρακτήρων**

Πρέπει να χρησιμοποιείται ο Αγγλικός τύπος χαρακτήρων. Αυτός είναι μία απλή κάθετη γραμμή για το “ΕΝΑ” και μία απλή επικλινής γραμμή, χωρίς οριζόντια γραμμή στη μέση για το “ΕΠΤΑ” (.Διάγραμμα Ο).

#### **01.10.04 Άλλοι αριθμοί**

Κάθε άλλος αριθμός ή ενδείξεις ή πινακίδες που μπορούν να προκαλέσουν σύγχυση με τους αριθμούς συμμετοχής πρέπει να αφαιρούνται πριν από την εκκίνηση του αγώνα.

#### **01.10.05 Πέριξ πλαισίου αριθμών**

Γύρω από τις πινακίδες πρέπει να παραμένει ένας κενός από κάθε διαφήμιση χώρος τουλάχιστον 3 cm. Μοτοσυκλέτες με πινακίδες που δεν ικανοποιούν αυτές τις απαιτήσεις δεν θα περάσουν από τον έλεγχο εξακρίβωσης του αγώνα.

#### **01.10.06 Χρώματα αριθμών συμμετοχής**

Τα χρώματα του φόντου και των αριθμών διαφοροποιούνται ανάλογα με τις κατηγορίες και το είδος του αγώνα. Οι λεπτομέρειες πρέπει φαίνονται στον Ειδικό Κανονισμό κάθε αγώνα. Προτείνεται να χρησιμοποιούνται τα πιο κάτω

χρώματα, που πρέπει να είναι ματ και να ακολουθούν το κατωτέρω χρωματολόγιο της RAL:

ΜΑΥΡΟ 9005

ΜΠΛΕ 5010

ΠΡΑΣΙΝΟ 6002

ΚΙΤΡΙΝΟ 1003

ΚΟΚΚΙΝΟ 3020

ΛΕΥΚΟ 9010

01.10.07 Αγώνες Ταχύτητας

OPEN Μπλε φόντο Λευκοί αριθμοί

RACING Πράσινο φόντο Λευκοί αριθμοί

SUPERSPORT Άσπρο φόντο Μπλε αριθμοί

SUPERBIKE Κόκκινο φόντο Λευκοί αριθμοί

NEON- SS300 Κίτρινο φόντο Μαύροι αριθμοί

- Ο αριθμός συμμετοχής πρέπει να τοποθετηθεί

Μία φορά στο κέντρο του εμπρός φαίριγκ ή ελάχιστα πλαγίως σε οποιαδήποτε μεριά, και μία φορά σε κάθε πλευρά της μοτοσυκλέτας. Η προτιμότερη θέση για τους αριθμούς σε κάθε πλευρά της μοτοσυκλέτας είναι στο χαμηλότερο πίσω μέρος του κυρίως μέρους του φαίριγκ, κοντά η επί της καρίνας.

Στην περίπτωση αμφιβολίας η αντίρρησης, η απόφαση του Τεχνικού Εφόρου είναι τελική και αμετάκλητη.

## **01.11 ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΛΑΔΙΟΥ**

### **01.11.01 Μέγιστη χωρητικότητα**

Η μέγιστη χωρητικότητα των δεξαμενών καυσίμου στις μοτοσυκλέτες Solo ορίζεται στα 24 λίτρα.

### **01.11.02 Τύπος δεξαμενής**

Το καύσιμο πρέπει να περιέχεται σε μια μόνο δεξαμενή ισχυρά στερεωμένη πάνω στη μοτοσυκλέτα. Απαγορεύονται δεξαμενές- καθίσματα και βοηθητικές δεξαμενές. Η χρησιμοποίηση μιας δεξαμενής ταχείας απόσπασης σαν μέσο γρήγορου ανεφοδιασμού απαγορεύεται αυστηρά σε όλα τα είδη αγώνων.

### **01.11.03 Εξαερισμός δεξαμενής**

Στους σωλήνες εξαερισμού της δεξαμενής καυσίμου πρέπει να τοποθετούνται ανεπίστροφες βαλβίδες και οι σωλήνες αυτοί να καταλήγουν σε ένα δοχείο συλλογής με ελάχιστο όγκο 250 cm<sup>3</sup>, κατασκευασμένο από κατάλληλο υλικό.

### **01.11.04 Δοχεία συλλογής λαδιού και Συστήματα αναπνοής του κυκλώματος**

Όπου είναι τοποθετημένη σωλήνα εξαερισμού λιπαντικού η άκρη της πρέπει να καταλήγει σε ένα δοχείο συλλογής, τοποθετημένο σε ένα ευκόλως προσιτό σημείο και το οποίο πρέπει να αδειάζει πριν από τον αγώνα.

Το δοχείο αυτό πρέπει να έχει ελάχιστη χωρητικότητα 250-cm<sup>3</sup> για σωλήνες εξαερισμού από το κιβώτιο ταχυτήτων και 500 cm<sup>3</sup> για σωλήνες εξαερισμού από τον κινητήρα.

Όλες οι 4χρονες μοτοσυκλέτες πρέπει να έχουν ένα κλειστό σύστημα αναπνοής του κινητήρα. Ο σωλήνας διαπνοής του λιπαντικού πρέπει να είναι συνδεδεμένος και να εκτονώνεται στο δοχείου του φίλτρου αέρα.

## **01.12 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ OPEN**

### **01.12.01 Τύποι μοτοσυκλέτας**

Οι ομολογκαρισμένες μοτοσυκλέτες superbike, supersport & Stocksport οποιασδήποτε χρονιάς καθώς και μοτοσυκλέτες με έγκριση τύπου δρόμου

### **01.12.02 Καύσιμο**

Το καύσιμο είναι υποχρεωτικά βενζίνη αμόλυβδη.

### **01.12.03 Πλαίσιο**

Το πλαίσιο και το υποπλαίσιο μπορούν να αλλαχθούν. Ο αριθμός πλαισίου του κατασκευαστή πρέπει να είναι εμφανής. Βάσεις κινητήρα και πλάκες τιμονιού μπορούν να αλλαχθούν ή να τροποποιηθούν.

### **01.12.04 Εμπρόσθιο σύστημα**

Τα μπροστινό σύστημα ανάρτησης μπορεί να αντικατασταθεί ή να τροποποιηθεί το υπάρχον ελεύθερα. Μπορεί να προστεθεί σταμπιλιζατέρ/αμορτισέρ τιμονιού.

### **01.12.05 Ψαλίδι**

Στο ψαλίδι επιτρέπεται να προστεθούν βάσεις στερέωσης (stand).

### **01.12.06 Πίσω ανάρτηση**

Το σώμα της πίσω ανάρτησης (αμορτισέρ/ ελατήρια) επιτρέπεται να αντικατασταθεί. Το σύστημα μοχλισμού της πίσω ανάρτησης και το ψαλίδι μπορούν να αλλαχθούν.

### **01.12.07 Τροχοί**

Οι τροχοί μπορούν να αντικατασταθούν με άλλους ελαφρύτερου κράματος, καθώς και οι άξονές τους. Ο ατέρμονος του ταχυμέτρου επιτρέπεται να αντικατασταθεί από έναν αποστάτη.

### **01.12.08 Φρένα**

Τα δισκόφρενα, οι δαγκάνες, οι αντλίες εμπρός και πίσω φρένου μπορούν να αντικατασταθούν.

### **01.12.09 Ελαστικά**

Τα ελαστικά είναι ελεύθερα.

### **01.12.10 Βάσεις και τα χειριστήρια ποδιών**

Οι βάσεις και τα χειριστήρια ποδιών μπορούν να τοποθετηθούν σε νέα θέση, αλλά με τα υποστηρίγματα τους στα αρχικά σημεία στήριξης του σκελετού.

#### **01.12.11 Βάσεις και τα χειριστήρια χειρών**

Το τιμόνι επιτρέπεται να αντικατασταθεί, δεν επιτρέπεται να αφαιρεθούν οι διακόπτες μίζας και διακοπής του κινητήρα.

#### **01.12.12 Φαίριγκ**

Το φαίριγκ και όλα τα πλαστικά καλύμματα επιτρέπεται να αντικατασταθούν. Όλες οι εισαγωγές αέρα προς το κουτί του φίλτρου αέρα μπορούν να αντικατασταθούν. Η ζελατίνα επιτρέπεται να αλλαχθεί αλλά πάντα από διαφανές υλικό (ελάχιστο πάχος 4mm). Το εμπρός και το πίσω φτερό επιτρέπεται να αντικατασταθούν. Όλες οι εκτεθειμένες άκρες πρέπει να στρογγυλευθούν.

- Το χαμηλότερο μέρος του φαίριγκ (καρίνα) πρέπει να έχει κατασκευαστεί έτσι ώστε σε περίπτωση σπασίματος του κινητήρα να κρατάει τουλάχιστον το μισό από όλο το λάδι και το ψυκτικό του κινητήρα που χρησιμοποιείται (το λιγότερο 5 λίτρα). Η χαμηλότερη άκρη του ανοίγματος στο φαίριγκ πρέπει να είναι σε θέση τουλάχιστον 50 χιλιοστά πάνω από τον πυθμένα του φαίριγκ.

- Στην καρίνα πρέπει να γίνει μία τρύπα των 25 χιλιοστών το πολύ σε χαμηλό σημείο. Αυτή η τρύπα πρέπει να μείνει κλειστή σε στεγνές συνθήκες και να ανοίξει μόνο σε βρεγμένες αγωνιστικές συνθήκες ύστερα από απόφαση του αλυτάρχη.

#### **01.12.13 Δεξαμενή καυσίμου**

Το ρεζερβουάρ καυσίμου απαγορεύεται να αλλαχθεί. Η τάπα επιτρέπεται να αλλαχθεί. Όταν είναι κλειστή πρέπει να είναι αναπνέουσα και να κλειδώνει ασφαλώς για αποφυγή ατυχήματος. Η τάπα δεν θα πρέπει να είναι σε θέση να ανοίξει σε περίπτωση πτώσης.

#### **01.12.14 Θέση οδηγού**

Το κάθισμα και η βάση του επιτρέπεται να τροποποιηθούν σε μονή σέλα με την προϋπόθεση να μην παρεμποδίζεται η σωστή εμφάνιση του αριθμού στα πλαινά.

#### **01.12.15 Ηλεκτρικά**

Η μπαταρία και η πλεξούδα καλωδίωσης μπορούν να αλλάξουν

#### **01.12.16 Σύστημα ψύξης**

Τα ψυγεία νερού και λαδιού μπορούν να αλλάξουν

#### **01.12.17 Φιλτροκούτι**

Το κουτί φίλτρου αέρα και το φίλτρο μπορούν να αλλάξουν

#### **01.12.18 Τροφοδοσία καυσίμου**

Τα καρμπιρατέρ ή το σύστημα ψεκασμού μπορούν να αλλάξουν

#### **01.12.19. Τροποποιούνται**

Επιτρέπονται επεμβάσεις, στον κινητήρα (π.χ. και όχι περιοριστικά: αλλαγή εκκεντροφόρων, μονόδρομος συμπλέκτης, αύξηση συμπίεσης, γυαλίσματα, κ.α.) εκτός της αύξησης κυβισμού

### **01.12.22. Αντικαθιστούνται**

Η εξάτμιση επιτρέπεται να αλλαχθεί/τροποποιηθεί. Ανώτατο όριο θορύβου: 107 db.

### **01.12.24 Αφαιρούνται :**

- Φώτα και ανακλαστικά
- Κόρνα
- Πινακίδα αριθμού κυκλοφορίας
- Εργαλειοθήκη
- Στηρίγματα ποδιών συνεπιβάτη (μαρσπιέ)
- Προστατευτικές μπάρες όπως και πλευρικά και κεντρικά υποστηρίγματα (stands)
- Προβολέας και πίσω φλας
- Στάντ

### **01.12.25 Μπορούν να αφαιρεθούν:**

- Όργανα και βάσεις οργάνων
- Ανεμιστήρας ψυγείου και καλωδίωση
- Πρόσθετα αντικείμενα βιδωμένα στο πίσω υποπλαίσιο

### **01.12.26 TRACTION CONTROL**

Επιτρέπεται η χρήση ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου πρόσφυσης (Traction Control).

## **01.13 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ RACING**

### **01.13.01 Κυβισμός και αριθμός κυλίνδρων**

ΔΙΧΡΟΝΟΙ κινητήρες πάνω από 80 cc μέχρι 250 cc – ένας κύλινδρος  
ΔΙΧΡΟΝΟΙ κινητήρες πάνω από 175 cc μέχρι 250 cc – μέγιστο δύο κύλινδροι  
ΤΕΤΡΑΧΡΟΝΟΙ κινητήρες μέχρι δύο κυλίνδρους και κυβισμό μέχρι 500cc.  
Ο κυβισμός του κινητήρα μετρείται σε θερμοκρασία περιβάλλοντος.  
Απαγορεύεται ο υπερκυβισμός του κινητήρα.

### **01.13.02 Ταχύτητες**

Ο μέγιστος αριθμός ταχυτήτων είναι 6.

### **01.13.03 Φρένα**

- Οι μοτοσυκλέτες πρέπει να έχουν 2 ανεξάρτητα φρένα (1 για κάθε τροχό) με δίσκο/ους.  
Επιτρέπονται μόνο δίσκοι από σιδηρούχα υλικά (όχι carbon).

### **01.13.04 Θόρυβος**

- Το όριο θορύβου ορίζεται σε 113 db.

### **01.13.05 Αεροδυναμικό κάλυμμα**

- Τα άκρα της ζελατίνας και τα άκρα όλων των πλαστικών τμημάτων πρέπει να είναι στρογγυλεμένα.  
- Το μέγιστο φάρδος δεν πρέπει να ξεπερνάει τα 600 mm.

- Το φάρδος της σέλας ή οτιδήποτε πίσω από αυτήν δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 450mm (τελικά εξάτμισης εξαιρούνται).
- Το φαίριγκ δεν πρέπει να εκτείνεται πέρα από τη γραμμή που διαγράφεται κατακόρυφα από τα άκρα των εμπρός και πίσω τροχών.
- Η ανάρτηση πρέπει να είναι πλήρως συμπιεσμένη όταν γίνει η μέτρηση.

Από πλάγια όψη πρέπει να είναι εμφανή :

1. Το λιγότερο 180 μοίρες του εμπρός τροχού
2. Ο αθλητής πλήρως, όταν είναι καθισμένος σε κανονική θέση
3. Το κατακόρυφο τμήμα της σέλλας δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο των 150 mm

Τα φτερά είναι υποχρεωτικά.

Όταν τοποθετούμε φτερά δεν πρέπει να εκτείνονται :

1. Πέρα και μπροστά από το σημείο τομής μιας γραμμής η οποία περνά από το κέντρο του τροχού και σχηματίζει γωνία 45 μοιρών με την οριζόντια.
2. Χαμηλότερα από την οριζόντια διαγραφόμενη γραμμή που περνά από τα κέντρα του πίσω και του εμπρός τροχού.

Κινητά αεροδυναμικά μέρη απαγορεύονται.

Για τις μοτοσυκλέτες με ΤΕΤΡΑΧΡΟΝΟ κινητήρα, το χαμηλότερο μέρος του φαίριγκ πρέπει να έχει κατασκευαστεί έτσι ώστε σε περίπτωση σπασίματος του κινητήρα να συγκρατεί το 50% του συνολικού όγκου λαδιού και ψυκτικού του κινητήρα (το λιγότερο 3 λίτρα).

#### **01.13.10 Αποστάσεις**

Η μοτοσυκλέτα άδεια πρέπει να είναι ικανή να γείρει σε 50 μοίρες από τον κατακόρυφο άξονα, χωρίς να αγγίζει το έδαφος κανένα μέρος της παρά μόνο τα ελαστικά.

#### **01.13.11 Αναθυμιάσεις**

Όλες οι σωλήνες αναθυμιάσεων, από κινητήρα ή κιβώτιο, πρέπει να καταλήγουν σε δοχείο με ελάχιστη χωρητικότητα 250 cc. Πρέπει να υπάρχει ξεχωριστό δοχείο για κάθε σωλήνα.

#### **01.13.12 Υλικά**

- Δεν απαγορεύεται η χρήση τιτανίου σε όλο το σκελετό, τα μπροστινά σύστημα, το τιμόνι, τον άξονα ψαλιδιού και τους άξονες τροχών.
- Η δεξαμενή καυσίμου πρέπει να είναι μεταλλική ή από πιστοποιημένο σύνθετο υλικό.

#### **01.14 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ «SUPERSPORT»**

- Οι ακόλουθοι κανονισμοί προβλέπουν σχετική ελευθερία σε μετατροπές στις ομολογαρισμένες μοτοσυκλέτες για λόγους ασφαλείας, έρευνας και εξέλιξης αλλά και αύξησης του συναγωνισμού μεταξύ μοτοσυκλετών διαφορετικών σχεδιαστικών επιλογών.

- Οποιαδήποτε μετατροπή/αντικατάσταση εξαρτήματος ή διάταξης δεν προβλέπεται και περιγράφεται παρακάτω, σαφώς απαγορεύεται.

Η εμφάνιση του εμπρός, του πίσω μέρους και του προφίλ της μοτοσυκλέτας πρέπει να διατηρούν το σχήμα του ομολογαρισμένου μοντέλου (όπως



παράγεται αρχικά από τον κατασκευαστή). Η εμφάνιση του συστήματος εξαγωγής εξαιρείται από αυτόν τον κανόνα.

- Οι αναβάτες της κατηγορίας Supersport έχουν στη διάθεσή τους μόνο μία (1) μοτοσυκλέτα που θα χρησιμοποιηθεί για δοκιμές, προθέρμανση και αγώνα.

- Για να εξισορροπηθεί η απόδοση των μοτοσυκλετών με διαφορετική διαμόρφωση κινητήρα, μπορεί να εφαρμοστούν αλλαγές στα ελάχιστα βάρη, ανάλογα με τις αντίστοιχες αγωνιστικές τους επιδόσεις.

Η απόφαση για την εφαρμογή τέτοιων περιορισμών μπορεί να παρθεί από ειδική επιτροπή κάθε στιγμή που θεωρηθεί απαραίτητο για την διασφάλιση του δίκαιου ανταγωνισμού.

#### **01.14.01 Τύπος και ελάχιστα βάρη**

4 κύλινδροι έως 600 cc 161 κιλά

3 κύλινδροι έως 675 cc 161 κιλά

2 κύλινδροι έως 750 cc 161 κιλά

- Καθόλα τη διάρκεια της αγωνιστικής εκδήλωσης, το βάρος ολόκληρης της μοτοσυκλέτας (συμπεριλαμβανομένου και του δοχείου καυσίμου και των περιεχομένων του) δεν επιτρέπεται να είναι λιγότερο από το ελάχιστο επιτρεπόμενο βάρος.

- Δεν υπάρχει καμία ανοχή ως προς το ελάχιστο βάρος της μοτοσυκλέτας.

- Στον τελικό τεχνικό έλεγχο, στο τέλος κάθε αγώνα, οι μοτοσυκλέτες που θα ελεγχθούν, θα είναι στην κατάσταση που θα τερματίσουν τον αγώνα και σε αυτή τη κατάσταση δεν πρέπει να ξεπεραστεί το όριο βάρους. Δεν επιτρέπεται να προστεθεί τίποτα στη μοτοσυκλέτα. Αυτό συμπεριλαμβάνει όλα τα υγρά.

- Κατά την διάρκεια των δοκιμών, ελεύθερων και χρονομετρημένων, οποιοσδήποτε αθλητής μπορεί να κληθεί να ζυγιστεί η μοτοσυκλέτα του από τους τεχνικούς εφόρους. Ο αθλητής οφείλει να συμμορφωθεί σε τέτοια απαίτηση, σε κάθε περίπτωση.

- Επιτρέπεται η χρήση έρματος για την επίτευξη του ελάχιστου βάρους και μπορεί να απαιτηθεί και στην περίπτωση του συστήματος περιορισμού με στόχο τον δίκαιο ανταγωνισμό. Η χρήση έρματος πρέπει να δηλωθεί στον Τεχνικό Έφορο κατά τον προκαταρκτικό Τεχνικό έλεγχο.

#### **01.14.02 Χρώματα αριθμών συμμετοχής**

- Το φόντο και το χρώμα για τα Supersport είναι ΑΣΠΡΟ ΦΟΝΤΟ ΜΕ ΜΠΛΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

- Ο αριθμός συμμετοχής πρέπει να τοποθετηθεί

Μία φορά στο κέντρο του εμπρός φαίριγκ ή ελάχιστα πλαγίως σε οποιαδήποτε μεριά, και Μία φορά σε κάθε πλευρά της μοτοσυκλέτας. Η προτιμότερη θέση για τους αριθμούς σε κάθε πλευρά της μοτοσυκλέτας είναι στο χαμηλότερο πίσω μέρος του κυρίως μέρους του φαίριγκ, κοντά η επί της καρίνας.

Στην περίπτωση αμφιβολίας η αντίρρησης, η απόφαση του Τεχνικού Εφόρου είναι τελική και αμετάκλητη.

#### **01.14.03 Καύσιμο**

Όλοι οι κινητήρες των μοτοσυκλετών Supersport πρέπει να λειτουργούν με αμόλυβδη βενζίνη (από δημόσιο πρατήριο καυσίμων) με μέγιστη

περιεκτικότητα μολύβδου 0,005 γραμμάρια/λίτρο και μέγιστο δείκτη (MON 90.0)

#### **01.14.04 Προδιαγραφές μοτοσυκλετών**

Όλα τα μέρη και τα συστήματα που δεν αναφέρονται στα παρακάτω άρθρα πρέπει να παραμείνουν όπως παράχθηκαν από τον κατασκευαστή του ομολογαρισμένου μοντέλου.

#### **01.14.05 Πλαίσιο και υποπλαίσιο**

- Το πλαίσιο πρέπει να παραμείνει όπως η αρχική παραγωγή του από τον κατασκευαστή στην αναγνωρισμένη μοτοσυκλέτα .
- Τίποτα δεν επιτρέπεται να προστεθεί με συγκόλληση ή να αφαιρεθεί με μηχανολογική εργασία από το πλαίσιο.
- Όλες οι μοτοσυκλέτες πρέπει να επιδεικνύουν τον αριθμό πλαισίου εμφανώς.
- Οι βάσεις του κινητήρα πρέπει να παραμείνουν όπως αρχικά παράγονται από τον κατασκευαστή.
- Το πίσω υποπλαίσιο μπορεί να αντικατασταθεί.
- Επιτρέπεται να προστεθούν στηρίγματα καθίσματος.
- Βιδωτά μέρη στο υποπλαίσιο επιτρέπεται να αφαιρεθούν.
- Απαγορεύεται το γυάλισμα η νικέλωμα πλαισίου και υποπλαίσιου.

#### **01.14.06 Μπροστινό σύστημα ανάρτησης**

- Τα μπροστινό σύστημα πρέπει να παραμείνει όπως αρχικά προβλέφθηκε από τον κατασκευαστή.
- Εσωτερικά μέρη των πιρουινιών μπορούν να αλλαχθούν, όπως ροδέλες, ελατήρια, βαλβίδες, μεμονωμένα ή σαν ολοκληρωμένο κιτ.
- Οι τάπες των πιρουινιών επιτρέπεται να αλλαχθούν, ώστε να υπάρχει δυνατότητα εξωτερικής ρύθμισης.
- Οι πάνω και κάτω πλάκες του πιρουινιού πρέπει να παραμείνουν όπως παρήχθησαν από τον κατασκευαστή.
- Το σταμπιλιζατέρ του τιμονιού μπορεί να προστεθεί ή να αντικατασταθεί με εμπορίου και δεν μπορεί να δρα ως συσκευή τερματισμού του τιμονιού.
- Απαγορεύεται η χρήση ηλεκτρονικά ελεγχόμενων μερών της ανάρτησης, εκτός αν αυτό βρίσκεται στην ομολογαρισμένη μοτοσυκλέτα όπως παράγεται από τον κατασκευαστή.

#### **01.14.15 Ψαλίδι**

- Το ψαλίδι πρέπει να παραμείνει όπως αρχικά παράγεται.
- Πρέπει να υπάρχει προφυλακτήρας αλυσίδας ώστε να αποκλειστεί η πιθανότητα μέλος του αναβάτη να έρθει σε επαφή με την αλυσίδα κίνησης του τροχού.
- Ο άξονας του ψαλιδιού πρέπει να παραμείνει όπως αρχικά παράγεται.
- Ο ρυθμιστής του πίσω άξονα του τροχού (ρυθμιστής αλυσίδας) επιτρέπεται να αλλαχθεί ή να τροποποιηθεί.
- Στο ψαλίδι επιτρέπεται να προστεθούν βάσεις στερέωσης (για κεντρικό stand).
- Πρέπει να τοποθετηθεί προστατευτικό αλυσίδας με τέτοιο τρόπο ώστε να μειώνει την πιθανότητα κάποιο μέρος του σώματος του αθλητή να παγιδεύεται μεταξύ του κάτω μέρους που κινείται η αλυσίδα και του πίσω γκραντζιού.

#### **01.14.16 Πίσω ανάρτηση**

- Το σώμα της πίσω ανάρτησης (αμορτισέρ) επιτρέπεται να τροποποιηθεί ή να αντικατασταθεί, χρησιμοποιώντας όμως τις συνδέσεις του κατασκευαστή με τον σκελετό και το ψαλίδι.
- Το ελατήριο της πίσω ανάρτησης επιτρέπεται να αλλάξει.
- Το μοχλικό σύστημα της πίσω ανάρτησης πρέπει να παραμείνει όπως παράγεται από τον κατασκευαστή.
- Απαγορεύεται η χρήση ηλεκτρονικά ελεγχόμενων μερών της ανάρτησης, εκτός αν αυτό βρίσκεται στην ομολογκαρισμένη μοτοσυκλέτα όπως παράγεται από τον κατασκευαστή.

#### **01.14.17 Τροχοί**

- Οι τροχοί πρέπει να παραμείνουν όπως αρχικά παράγονται από τον κατασκευαστή τη στιγμή της πώλησης στον πωλητή διανομέα για την ομολογκαρισμένη μοτοσυκλέτα.
- Ο ατέρμωνας του ταχυμέτρου επιτρέπεται να αντικατασταθεί από έναν αποστάτη.
- Αν στο αρχικό σχέδιο κατασκευής περιλαμβάνεται οδηγός/μεταφορέας απορρόφησης χτυπήματος/δόνησης για το πίσω γρανάζι, πρέπει να παραμείνει όπως αρχικά παράγεται.
- Οι άξονες του μπροστινού και πίσω τροχού πρέπει να παραμείνουν όπως αρχικά παράγονται. Οι αποστάτες των τροχών μπορούν να τροποποιηθούν ή να αντικατασταθούν.
- Η διάμετρος του τροχού και το φάρδος της στεφάνης πρέπει να παραμείνουν όπως αρχικά παράγονται.

#### **01.14.18 Φρένα**

- Εμπρός και πίσω δίσκοι φρένων επιτρέπεται να αλλαχθούν αλλά πρέπει να βιδώνουν στα αυθεντικά μέρη των τροχών. Επίσης μπορούν να μετατραπούν σε πλευστούς βιδωμένοι πάντα στα γνήσια κέντρα του τροχού.
- Οι μπρος και πίσω δαγκάνες των φρένων πρέπει να παραμείνουν όπως αρχικά παράγονται.
- Οι αντλίες των εμπρός και πίσω φρένων πρέπει να παραμείνουν όπως αρχικά παράγονται.
- Τα εμπρός και πίσω υδραυλικά σωληνάκια φρένων επιτρέπεται να αλλαχθούν. Επίσης τα ρεζερβουάρ των υγρών μπορούν να αλλαχθούν και να αλλάξουν και θέση.
- Η διακλάδωση από τα σωληνάκια του μπροστινού φρένου πρέπει να βρίσκεται πάνω από το χαμηλότερο γεφύρωμα του πιρουνιού.
- Εμπρός και πίσω τακάκια επιτρέπεται να αλλαχθούν.
- Απαγορεύονται τα πρόσθετα βοηθήματα ή αγωγοί εξαερισμού.
- Το σύστημα ABS (Ant lock Brake System) επιτρέπεται μόνο εφόσον βρίσκεται τοποθετημένο στην ομολογκαρισμένη μοτοσυκλέτα όπως παράγεται από τον κατασκευαστή, χωρίς καμία μετατροπή. Μόνο το λογισμικό του μπορεί να τροποποιηθεί. Επιτρέπεται να απενεργοποιηθεί, και ο ρότορας μπορεί να τροποποιηθεί ή να αφαιρεθεί.

#### **01.14.19 Ελαστικά**

- Χρησιμοποιούνται ελαστικά κατηγορίας V ή Z ή W.

- Εφόσον χρησιμοποιηθούν ελαστικά δρόμου, το βάθος του πέλματος του ελαστικού πρέπει να είναι τουλάχιστον 2,5 χιλιοστά σε όλο το πλάτος.
- Το ελαστικό πρέπει να έχει το σήμα E ή DOT και να εμφανίζεται στο πλάι του ελαστικού.

#### **- Επιτρέπεται η χρήση ελαστικών slick.**

Τα ελαστικά μπορεί να αλλαχθούν ΜΟΝΟ με την ΑΔΕΙΑ του Τεχνικού Εφόρου (εφόσον δεν χρησιμοποιηθούν μπορεί να αλλάξει την γόμα, ή σε περίπτωση που υπάρχει ή προκύψει βλάβη)

Σε περίπτωση ΒΡΟΧΙΝΩΝ συνθηκών, ο περιορισμός δεν ισχύει..

Σε περίπτωση διακοπής του αγώνα αν υπάρξει κατεστραμμένο ελαστικό σε μοτοσυκλέτα τότε μπορεί να αντικατασταθεί από καινούργιο. Τόσο η ζημιά του ελαστικού όσο και αντικατάστασή του πρέπει να αναφερθούν στον τεχνικό Έφορο.

#### **01.14.20 Βάσεις και χειριστήρια ποδιών**

- Οι βάσεις και τα χειριστήρια ποδιών επιτρέπεται να τοποθετηθούν σε νέα θέση αλλά τα υποστηρίγματα πρέπει να βιδώνουν στον σκελετό στα αρχικά σημεία στήριξης.
- Τα στηρίγματα των ποδιών (μαρσπιε) μπορούν να είναι σταθερά στηριγμένα ή πτυσσόμενα και πρέπει να μπορούν να επιστρέψουν στην αρχική τους θέση.
- Το τέλος των μαρσπιε πρέπει να έχει τουλάχιστον 8 χιλιοστά συμπαγή στρογγυλή ακτίνα.

#### **01.14.21 Τιμόνι και χειριστήρια χεριών**

- Το τιμόνι επιτρέπεται να αντικατασταθεί ( δεν περιλαμβάνεται η αντλία του φρένου).
- Το τιμόνι και τα χειριστήρια επιτρέπεται να τοποθετηθούν σε νέα θέση.
- Οι διακόπτες μίζας και διακοπής του κινητήρα πρέπει να είναι τοποθετημένοι πάνω στο τιμόνι.

#### **01.14.22 Φαίριγκ /πλαστικά καλύμματα**

- Το φαίριγκ, τα μπροστινά φτερά και τα άλλα πλαστικά καλύμματα πρέπει να είναι όπως αρχικά παράγονται. Τα ίδια μέρη επιτρέπεται να αντικατασταθούν με ακριβή απομίμηση των αυθεντικών. Το υλικό μπορεί να αλλάξει. Το μέγεθος και οι διαστάσεις πρέπει να είναι ίδιες όπως στα αυθεντικά μέρη, χωρίς πρόσθεση ή αφαίρεση στα στοιχεία του σχεδίου. Η ζελατίνα μπορεί να αντικατασταθεί μόνο με ίδιο υλικό με σχέδιο και μέγεθος της αυθεντικής.
- Τα αρχικά στηρίγματα του συνδυασμού των οργάνων του φαίριγκ μπορούν να αντικατασταθούν, όπως και όλα τα υπόλοιπα υποστηρίγματα του φαίριγκ.
- Οι αυθεντικοί αεραγωγοί προς το κουτί φίλτρου αέρα μπορούν να αλλαχθούν ή να τροποποιηθούν.
- Το χαμηλότερο μέρος του φαίριγκ (καρίνα) πρέπει να έχει κατασκευαστεί έτσι ώστε σε περίπτωση σπασίματος του κινητήρα να κρατάει τουλάχιστον το μισό από όλο το λάδι και το ψυκτικό του κινητήρα που χρησιμοποιείται (το λιγότερο 5 λίτρα). Η χαμηλότερη άκρη του ανοίγματος στο φαίριγκ πρέπει να είναι σε θέση τουλάχιστον 50 χιλιοστά πάνω από τον πυθμένα του φαίριγκ.
- Στην καρίνα πρέπει να γίνει μία τρύπα των 25 χιλιοστών το πολύ σε χαμηλό σημείο. Αυτή η τρύπα πρέπει να μείνει κλειστή σε στεγνές συνθήκες και να

ανοίξει μόνο σε βρεγμένες αγωνιστικές συνθήκες ύστερα από απόφαση του αλυτάρχη.

- Το μπροστινό φτερό πρέπει να υπάρχει όπως αρχικά τοποθετήθηκε από τον κατασκευαστή. Επίσης μπορεί να αντικατασταθεί με απομίμηση στις ακριβείς διαστάσεις του αυθεντικού και με παράλληλη τοποθέτηση προς τα πάνω για να αυξηθεί το διάκενο με το ελαστικό.

- Το πίσω φτερό που στερεώνεται στο ψαλίδι μπορεί να αντικατασταθεί με τις ίδιες προϋποθέσεις του μπροστινού.

- Επίσης αυτά που ενσωματώνουν τον προφυλακτήρα της αλυσίδας μπορούν να τροποποιηθούν για διευκόλυνση χρήσης πίσω γρاناζιών μεγαλύτερης διαμέτρου.

- Το φτερό που είναι κάτω από την σέλα μπορεί να αφαιρεθεί.

- Ένα φτερό μπορεί να τοποθετηθεί και κατευθείαν στο ψαλίδι (δεν πρέπει να καλύπτει περισσότερο από 120 μοίρες από τον τροχό).

#### **01.14.23 Δοχείο καυσίμου**

- Το δοχείο καυσίμου πρέπει να παραμένει όπως αρχικά παράγεται από τον κατασκευαστή.

- Τα ρεζερβουάρ που έχουν σωληνάκια αναθυμιάσεων πρέπει να έχουν ανεπίστροφη βαλβίδα και να καταλήγουν σε δοχείο υπερχείλισης ελάχιστου όγκου 250 cc κατασκευασμένο από κατάλληλο υλικό.

- Η τάπα επιτρέπεται να αλλαχθεί. Όταν είναι κλειστή πρέπει να είναι αναπνέουσα και να κλειδώνει ασφαλώς για αποφυγή ατυχήματος αν ανοίξει οποιαδήποτε στιγμή.

#### **01.14.24 Κάθισμα**

- Το κάθισμα, η βάση του καθίσματος και τα άλλα πλαστικά καλύμματα επιτρέπεται να αντικατασταθούν με παρεμφερή με του κατασκευαστή, στην εμφάνιση μέρη.

- Η χρήση carbon fibre στα υλικά στήριξης επιτρέπεται.

- Το πάνω τμήμα των πίσω πλαστικών γύρω από το κάθισμα μπορεί να τροποποιηθεί σε μονό κάθισμα.

- Στο μονό κάθισμα θα πρέπει μετά να ενσωματωθεί το πλαίσιο για τον πίσω αριθμό.

- Η εμφάνιση από μπροστά, πίσω και προφίλ πρέπει να συμφωνεί με την αναγνωρισμένη μορφή.

- Η αντικατάσταση του καθίσματος πρέπει να επιτρέπει την σωστή εμφάνιση του αριθμού.

- Όλες οι εκτεθειμένες άκρες πρέπει να στρογγυλευθούν.

#### **01.14.25 Πλεξούδα καλωδίωσης**

- Η πλεξούδα καλωδίωσης μπορεί να τροποποιηθεί/αλλαχθεί.

- Μπορούν να προστεθούν και άλλες καλωδιώσεις.

- Η κοπή της πλεξούδας καλωδίωσης επιτρέπεται.

#### **01.14.26 Μπαταρία**

- Το μέγεθος και ο τύπος της μπαταρίας επιτρέπεται να αλλαχθεί και να επανατοποθετηθεί.

- Πρόσθετη μπαταρία μπορεί να τοποθετηθεί.

#### **01.14.27 Κύκλωμα ψύξης**

- Το ψυγείο νερού μπορεί να αλλαχθεί μόνο εάν ταιριάζει στις υπάρχουσες βάσεις και δεν απαιτεί τυχόν μετατροπές στο πλαίσιο και στην εξωτερική εμφάνιση των φαίριγκ.
- Το ψυγείο λαδιού μπορεί να αλλαχθεί κατά τον ίδιο τρόπο και με τις προϋποθέσεις που ισχύουν για το ψυγείο νερού.
- Πρόσθετο ψυγείο λαδιού απαγορεύεται.

#### **01.14.28 Κουτί φίλτρου αέρα**

- Το κουτί φίλτρου αέρα πρέπει να μείνει όπως αρχικά παράγεται. Το φίλτρο αέρα μπορεί να αφαιρεθεί/αλλαχθεί. Οι οπές αποστράγγισης του κουτιού πρέπει να σφραγιστούν.
- Όλες οι μοτοσυκλέτες πρέπει να έχουν κλειστό κύκλωμα αναπνοής/αναθυμιάσεων.
- Οι σωληνώσεις αναθυμιάσεων του λαδιού πρέπει να συνδέονται και να αποστραγγίζουν μέσα στο κουτί.
- Οι αεραγωγοί που έρχονται από το φαίριγκ στο κουτί μπορούν να μετατραπούν/αλλαχθούν όπως επίσης και οι σωληνώσεις του κουτιού αέρα. Σε περίπτωση που αλλαχθούν ή τροποποιηθούν οι αεραγωγοί ή οι σωληνώσεις, πρέπει να συνδεθούν στις αυθεντικές/αρχικές και χωρίς μετατροπή τρύπες εισαγωγής του κουτιού φίλτρου αέρα.

#### **01.14.29 Εισαγωγή καυσίμου**

- Τα καρμπυρατέρ πρέπει να είναι τα τυποποιημένα του κατασκευαστή.
- Τα σωληνάκια εισαγωγής των καρμπυρατέρ επιτρέπεται να μετατραπούν.
- Η πεταλούδα δεν μπορεί να αλλαχθεί /τροποποιηθεί.
- Οι αναβλυστήρες (jet) και οι βελόνες επιτρέπεται να αλλαχθούν.
- Η αλλαγή μεγέθους των οπών μέτρησης αέρα σε CV καρμπυρατέρ επιτρέπεται.
- Ηλεκτρονικές ή μηχανικές συσκευές εμπλουτισμού τροφοδοσίας πρέπει να παραμείνουν τοποθετημένες αλλά μπορούν και να απενεργοποιηθούν.
- Οι χοάνες εισαγωγής στο καρμπυρατέρ μπορούν να μετατραπούν/αλλαχθούν από αυτές που δίνει ο κατασκευαστής της μοτοσυκλέτας.

#### **01.14.30 Ψεκασμός καυσίμου**

- Το αυθεντικό-αρχικό σύστημα έγχυσης καυσίμου πρέπει να χρησιμοποιηθεί χωρίς καμία τροποποίηση.
- Τα χειριστήρια του γκαζιού πρέπει να παραμείνουν όπως κατασκευάστηκαν.
- Τα σωληνάκια εισαγωγής του συστήματος ψεκασμού επιτρέπεται να μετατραπούν.
- Οι ψεκαστήρες πρέπει να παραμείνουν όπως αρχικά παράγονται.
- Οι χοάνες εισαγωγής του συστήματος ψεκασμού μπορούν να μετατραπούν/αλλαχθούν από αυτές που δίνει ο κατασκευαστής της μοτοσυκλέτας.
- Δεν επιτρέπεται η χρήση συσκευών μεταβαλλόμενου σωλήνα εισαγωγής εκτός αν είναι τοποθετημένες στην ομολογασμένη μοτοσυκλέτα και πρέπει να είναι πανομοιότυπες και λειτουργούν με τον ίδιο τρόπο όπως στην ομολογασμένη μοτοσυκλέτα.
- Τα slides υποπίεσης μπορεί να καθλωθούν στην ανοικτή θέση.

- Οι δευτερεύουσες βαλβίδες και άξονες γκαζιού μπορεί να αφαιρεθούν η να καθλωθούν στην ανοικτή θέση και τα ηλεκτρονικά μπορεί να αποσυνδεθούν, η να αφαιρεθούν.
- Οι Ηλεκτρονικά ελεγχόμενες βαλβίδες γκαζιού (ride-by-wire) μπορεί να χρησιμοποιηθούν μόνο εφόσον το ομολογκαρισμένο μοντέλο είναι εφοδιασμένο με το ίδιο σύστημα. Το λογισμικό μπορεί να τροποποιηθεί αλλά όλα τα συστήματα και η διαδικασία ασφαλείας παραμένουν όπως σχεδιάστηκαν από τον αυθεντικό κατασκευαστή.
- Η πεταλούδα δεν μπορεί να αλλαχθεί /τροποποιηθεί.
- Απαγορεύονται οι μετατροπές στην τρόμπα βενζίνης και στον ρυθμιστή πίεσης.
- Η μονάδα κομπιούτερ του συστήματος ψεκασμού (chip)(EPROM) μπορεί να αλλαχθεί.
- Τρόμπα βενζίνης και ρυθμιστής πίεσης βενζίνης πρέπει να παραμείνουν όπως αναγνωρίστηκαν.
- Η χρήση μεταφορέα δεδομένων (flash RAM) για την χαρτογράφηση της μονάδας ψεκασμού επιτρέπεται.

#### **01.14.31 Τροφοδοσία βενζίνης**

- Η αντλία καυσίμου και ο ρυθμιστής πίεσης καυσίμου πρέπει να παραμείνουν τα ίδια όπως στην ομολογκαρισμένη μοτοσυκλέτα.
- Η πίεση του καυσίμου πρέπει να παραμείνει όπως στο ομολογκαρισμένο.
- Τα σωληνάκια βενζίνης μέχρι τους ψεκαστήρες επιτρέπεται να αντικατασταθούν.
- Τα σωληνάκια καυσίμου από τη δεξαμενή καυσίμου προς τους ψεκαστήρες πρέπει να είναι τοποθετημένα με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να είναι προστατευμένα από καταστροφή σε περίπτωση σύγκρουσης.
- Επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν ενώσεις γρήγορης απασφάλισης.
- Τα σωληνάκια εξαερισμού του καυσίμου επιτρέπεται να αντικατασταθούν.
- Μπορούν να προστεθούν φίλτρα βενζίνης.
- Ο διακόπτης βενζίνης (ρουμπινέτο) πρέπει να παραμείνει όπως αρχικά κατασκευάστηκε.

#### **01.14.32 Κυλινδροκεφαλή**

- Η κυλινδροκεφαλή πρέπει να παραμείνει όπως αρχικά παράγεται.
- Τρίψιμο και γυάλισμα της κυλινδροκεφαλής σε συσχέτιση με ρύθμιση όπως στροβιλισμό καυσίμου εμπεριέχοντας τον θάλαμο καύσης επιτρέπεται. Δεν επιτρέπεται καμία μετατροπή, η, μηχανουργική εργασία στο χώρο όπου βρίσκονται οι εκκεντροφόροι και οι μηχανισμοί των βαλβίδων.
- Συγκολλήσεις απαγορεύονται.
- Τα ελατήρια βαλβίδων και οι συγκρατήρες τους μπορούν να αλλαχθούν/τροποποιηθούν αλλά ο αριθμός τους να μείνει ίδιος όπως έχει ομολογκαριστεί.
- Το βάρος των συγκρατήρων πρέπει να είναι το ίδιο ή μεγαλύτερο από εκείνο των αυθεντικών.
- Η συμπίεση είναι ελεύθερη.
- Ο θάλαμος καύσης μπορεί να μετατραπεί.
- Οι βαλβίδες μπορούν να τροποποιηθούν/αλλαχθούν.
- Το υλικό των βαλβίδων μπορεί να αλλαχθεί.

- Η μέγιστη διάμετρος και το ελάχιστο βάρος πρέπει να παραμείνουν όπως αναγνωρίστηκαν.
- Η χρήση βαλβίδων τιτανίου επιτρέπεται σε μοτοσυκλέτες που είναι εξοπλισμένες με τέτοιες βαλβίδες εκ κατασκευής.
- Οι έδρες των βαλβίδων πρέπει να παραμείνουν όπως αναγνωρίστηκαν. Μετατροπές επιτρέπονται.
- Οι οδηγίες των βαλβίδων πρέπει να παραμείνουν όπως αναγνωρίστηκαν. Μετατροπές στην περιοχή εισόδου επιτρέπονται.
- Τα ελατήρια βαλβίδων επιτρέπεται να αλλαχθούν.

#### **01.14.33 Εκκεντροφόρος άξονας**

- Η μέθοδος οδήγησης του εκκεντροφόρου άξονα πρέπει να μείνει όπως είναι αναγνωρισμένη.
- Ο χρονισμός είναι ελεύθερος αλλά η διαδρομή πρέπει να μείνει όπως είναι αναγνωρισμένη.
- Η τάση των τεντωτήρων αλυσίδας ή ιμάντα είναι ελεύθερη.

#### **01.14.34 Γρανάζια εκκεντροφόρου**

Τα γρανάζια εκκεντροφόρου μπορούν να μετατραπούν/αλλαχθούν ώστε να επιτρέψουν το χρονισμό του εκκεντροφόρου.

#### **01.14.35 Στρόφαλος**

- Ο στρόφαλος πρέπει να παραμένει όπως αναγνωρίστηκε χωρίς μετατροπή.
- Το γυάλισμα και η μείωση βάρους δεν επιτρέπονται.
- Οι μετατροπές στον σφόνδυλο δεν επιτρέπονται

#### **01.14.36 Αντλίες λαδιού νερού - σωληνώσεις**

- Η αντλία λαδιού πρέπει να παραμείνει όπως κατασκευάζεται. Δεν επιτρέπεται καμιά μετατροπή.
- Οι σωληνώσεις λαδιού και νερού μπορούν να τροποποιηθούν ή να αντικατασταθούν.
- Οι σωληνώσεις λαδιού θετικής πίεσης πρέπει σε περίπτωση αντικατάστασης να είναι από μεταλλική ενισχυμένη κατασκευή, με πρεσαριστούς ακροδέκτες σύνδεσης.
- Τα εσωτερικά μέρη της αντλίας νερού μπορούν να αλλαχθούν/μετατραπούν.
- Ο τρόπος κίνησης της μπορεί να αλλάξει.
- Η εξωτερική εμφάνιση πρέπει να παραμείνει όπως πιστοποιήθηκε .

#### **01.14.37 Μπιέλες**

Οι μπιέλες πρέπει να παραμένουν όπως οι αναγνωρισμένες και απαγορεύεται το γυάλισμα και η μείωση του βάρους.

#### **01.14.38 Εμβολα**

Τα έμβολα πρέπει να παραμένουν όπως τα αναγνωρισμένα. και απαγορεύονται το γυάλισμα και η μείωση του βάρους. ΑΠΑΓΟΡΕΥΟΝΤΑΙ πιστόνια μεγαλύτερης διαμέτρου.



### **01.104.39 Ελατήρια πιστονιών**

Τα ελατήρια πιστονιών πρέπει να παραμείνουν όπως τα αναγνωρισμένα και δεν επιτρέπεται καμία μετατροπή. ΠΡΕΠΕΙ να χρησιμοποιούνται ΟΛΑ τα ελατήρια.

### **01.14.40 Πείροι και οι ασφάλειες πιστονιών**

- Οι πείροι και οι ασφάλειες πρέπει να παραμείνουν όπως τα αναγνωρισμένα και δεν επιτρέπεται καμία μετατροπή.

### **01.14.41 Κιβώτιο στροφαλοφόρου άξονα – κιβώτια κινητήρα**

- Το κιβώτιο στροφαλοφόρου άξονα πρέπει να παραμείνει όπως το αναγνωρισμένο. Δεν επιτρέπονται μετατροπές.

- Δεν επιτρέπεται να προστεθεί αντλία που χρησιμοποιείται για την δημιουργία κενού στο κιβώτιο του στροφαλοφόρου. Αν χρησιμοποιείται τέτοια αντλία κενού στο ομολογκαρισμένο μοντέλο, τότε πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο όπως στο ομολογκαρισμένο μοντέλο.

- Όλα τα κιβώτια (κάρτερ) μπορούν να προστατεύονται από προστατευτικά φτιαγμένα από ανοξείδωτο ασάλι ή carbon Kevlar υλικά.

- Μπορούν να προστεθούν τρύπες στα προστατευτικά του ξηρού συμπλέκτη ώστε να επιτρέψουν ψύξη.

- Επιτρέπεται να τοποθετηθούν ενισχυμένα προστατευτικά καλύμματα του κινητήρα που πρέπει να είναι κατασκευασμένα από το ίδιο υλικό και να μην είναι ελαφρύτερα σε βάρος από το τυποποιημένο υλικό.

- Το κάλυμμα του γραναζιού κίνησης μπορεί να αφαιρεθεί.

### **01.14.42 Μετάδοση κιβωτίου ταχυτήτων**

- Όλες οι σχέσεις μετάδοσης κιβωτίου ταχυτήτων είναι ελεύθερες. Ο αριθμός των ταχυτήτων πρέπει να παραμείνει όπως ο αναγνωρισμένος, όπως και τα πρωτεύοντα γρανάζια.

- Τα συστήματα γρήγορης αλλαγής ταχυτήτων (QUICK-SHIFT) επιτρέπονται.

- Δεν επιτρέπεται η χρήση καμίας πηγής ενέργειας (υδραυλική, η ηλεκτρική) εκτός της ανθρώπινης για την επιλογή ταχυτήτων, εφόσον δεν βρίσκεται στην ομολογκαρισμένη μοτοσυκλέτα όπως παράγεται από τον κατασκευαστή για χρήση δρόμου.

- Η διάταξη των αξόνων μετάδοσης πρέπει να παραμείνουν όπως στο ομολογκαρισμένο μοντέλο, και μόνο το υλικό και οι σχέσεις μπορεί να αλλάξουν.

- Η διάταξη και η λειτουργία του τυμπάνου αλλαγών πρέπει να παραμείνουν όπως στο ομολογκαρισμένο μοντέλο. Τα τύμπανα μπορούν να γυαλιστούν, η, να εφαρμοστεί επιφανειακή κατεργασία.

- Τα δίχαλα του επιλογέα μπορεί να αλλάξουν, αλλά θα πρέπει να εμπλέκουν με τα ίδια γρανάζια και να λειτουργούν κατά τον ίδιο τρόπο όπως στην ομολογκαρισμένη μοτοσυκλέτα.

- Το σχήμα και το υλικό των γραναζιών είναι ελεύθερα.

- Μπορεί να γίνει αλλαγή στα εξωτερικά γρανάζια του άξονα κίνησης, στο γρανάζι του πίσω τροχού, όπως και στο βήμα και στο μέγεθος της αλυσίδας κίνησης.

#### **01.14.43 Συμπλέκτης**

- Ο τύπος του συμπλέκτη, υγρός ή ξηρός, και ο τρόπος λειτουργίας του (με καλώδιο ή υδραυλικό σύστημα) πρέπει να παραμείνουν όπως αναγνωρίστηκαν.
- Οι δίσκοι τριβής και μετάδοσης επιτρέπεται να αλλαχθούν.
- Τα ελατήρια συμπλέκτη μπορούν να αλλαχθούν.
- Το κέλυφος της καμπάνας του συμπλέκτη επιτρέπεται να ενισχυθεί.
- Ο συμπλέκτης μπορεί να μετατραπεί σε ολισθαίνουσα μορφή (slipper type).
- Η χρήση ηλεκτρομηχανικών ή ηλεκτροϋδραυλικών συστημάτων για ενδυνάμωση του συμπλέκτη απαγορεύεται.

#### **01.14.44 Ανάφλεξη / σύστημα ελέγχου του κινητήρα**

- Τα καλώδια, οι συνδέσεις, η μπαταρία και οι διακόπτες είναι ελεύθερα.
- Η ανάφλεξη/σύστημα ελέγχου του κινητήρα μπορεί να μετατραπεί ή να αλλάξει.
- Μπορούν να προστεθούν καλωδιώσεις.
- Απαγορεύεται η κοπή των καλωδιώσεων.
- Τα μπουζί και τα καλώδιά τους μπορούν να αλλαχθούν.

#### **01.14.45 Γεννήτρια / Μίζα**

- Η γεννήτρια μπορεί να μετατραπεί/αλλαχθεί/αφαιρεθεί.
- Η μίζα πρέπει να δουλεύει κανονικά και πρέπει πάντα να είναι σε ετοιμότητα για εκκίνηση του κινητήρα στα δοκιμαστικά και στον αγώνα.

#### **01.14.46 Σύστημα εξάτμισης**

- Οι εξατμίσεις μπορούν να αλλαχθούν/τροποποιηθούν.
- Οι καταλύτες πρέπει να αλλαχθούν ή να αφαιρεθούν.
- Η θέση εμφάνισης, η πλευρική όψη, του σιγαστήρα, πρέπει να παραμείνουν όπως ήταν αρχικά, όπως και ο αριθμός των σιγαστήρων.
- Το περιτύλιγμα του συστήματος της εξάτμισης δεν επιτρέπεται εκτός από τα σημεία που πλησιάζει το φαίριγκ και τα πόδια του αναβάτη, για προστασία από την υψηλή θερμοκρασία.
- Το όριο θορύβου ορίζεται στα 107 db με απόκλιση 3 db μετά τον αγώνα.

#### **01.14.47 Βίδες**

- Οι βασικές βίδες επιτρέπεται να αντικατασταθούν με βίδες από οποιοδήποτε υλικό και σχέδιο.
- Αλουμιένιες βίδες μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο σε θέσεις που δε έχουν σχέση με τα δομικά στοιχεία του πλαισίου.
- Βίδες τιτανίου και ειδικές ατσάλινες βίδες μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε θέσεις που έχουν σχέση με δομικά στοιχεία, αλλά η αντοχή τους πρέπει να είναι ανάλογη ή και μεγαλύτερη της βίδας που αντικαθιστούν.
- Οι βίδες μπορούν να τρυπηθούν για συρματασφάλιση αλλά οι σκόπιμες τροποποιήσεις για εξοικονόμηση βάρους απαγορεύονται.
- Οι βίδες του φαίριγκ μπορούν να αλλαχθούν με βίδες τύπου γρήγορης απασφάλισης.

#### **01.14.48 Τροποποίηση**

Οι παρακάτω μετατροπές επιτρέπονται :

- Η φλάντζα των κυλίνδρων μπορεί να αλλαχθεί ώστε να επιτρέψει την αλλαγή σχέσης συμπίεσης
- Ανταλλακτικά που θεωρούνται ομολογκαρισμένα από τον κατασκευαστή μπορούν να χρησιμοποιηθούν.
- Η τελική διάμετρος των κυλίνδρων πρέπει να μένει όπως είναι αναγνωρισμένη, όπως επίσης και η χωρητικότητα των κυλίνδρων.

#### **01.14.49 Αντικατάσταση**

ΤΑ ΠΑΡΑΚΑΤΩ ΜΕΡΗ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΑΛΛΑΧΘΟΥΝ/ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΘΟΥΝ ΑΠΟ ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΤΟΠΟΘΕΤΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ

- Κάθε τύπος λιπαντικού, υγρού φρένου ή αναρτήσεων
- Κάθε τύπος μπουζί ή καλωδίου μπουζί
- Αεροθάλαμος (σαμπρέλα) ή βαλβίδες φουσκώματος
- Αντίβαρο ζυγοστάθμισης τροχού μπορούν να αφαιρεθούν/αντικατασταθούν/προστεθούν
- Ρουλεμάν οποιοδήποτε τύπου ή μάρκας
- Φλάντζες και υλικά φλαντζών
- Επιφανειακά εξωτερικά βαμμένα φινιρίσματα και διακοσμητικά αυτοκόλλητα

#### **01.14.50 Αφαίρεση**

ΤΑ ΠΑΡΑΚΑΤΩ ΜΕΡΗ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΝΑ ΑΦΑΙΡΕΘΟΥΝ

- Όργανα, φώτα και αντανάκλαστικά όπως και βάση οργάνων και σχετικά καλώδια
- Ανεμιστήρας ψυγείου και καλωδίωση.
- Προστατευτικό αλυσίδας εφόσον δεν είναι ενσωματωμένο το πίσω φτερό.
- Πρόσθετα αντικείμενα βιδωμένα στο πίσω υποπλαίσιο.
- Ειδικά αντιρρυπαντικά μέρη μέσα και γύρω από το κουτί φίλτρου αέρα, όπως σένσορες O2

#### **01.14.51 Υποχρεωτική αφαίρεση**

ΤΑ ΠΑΡΑΚΑΤΩ ΜΕΡΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΦΑΙΡΕΘΟΥΝ

- Προβολέας.
- Πίσω φανάρι.
- Φλας εμπρός – πίσω
- Τα κενά που αφήνουν πρέπει να καλυφθούν με αντίστοιχα υλικά
- Καθρέφτες
- Πινακίδα αριθμού κυκλοφορίας
- Στηρίγματα ποδιών συνεπιβάτη.
- Βάσεις στήριξης συνεπιβάτη
- Κλειδαριά κράνους
- Μπάρες προστασίας
- Κεντρικό και πλαϊνό stand

#### **01.14.52 Υποχρεωτική αντικατάσταση**

ΤΑ ΠΑΡΑΚΑΤΩ ΜΕΡΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΛΛΑΧΘΟΥΝ

- Οι μοτοσυκλέτες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με έναν λειτουργικό διακόπτη διακοπής της ανάφλεξης, τοποθετημένο στο δεξιό ή στο αριστερό μέρος του τιμονιού, σε σημείο που να το φτάνει το χέρι του αναβάτη, ικανό να διακόψει τη λειτουργία του κινητήρα.

- Το χειριστήριο του γκαζιού πρέπει να επανέρχεται στην κλειστή θέση αυτόματα, όταν δεν το κρατάει το χέρι του αναβάτη.
- Όλες οι τάπες αποστράγγισης πρέπει να σφραγιστούν με σύρμα.
- Οι βίδες των εξωτερικών φίλτρων λαδιού, και οι βίδες που εισέρχονται σε κοιλότητες που περιέχουν λάδι πρέπει να ασφαρίζονται με σύρμα.
- Όλες οι μοτοσυκλέτες πρέπει να έχουν κλειστό σύστημα αναπνοής.
- Οι αναθυμιάσεις του λαδιού πρέπει να είναι συνδεδεμένες με το κουτί του φίλτρου του αέρα.
- Όταν έχουν τοποθετηθεί αναπνευστικοί σωλήνες ή σωλήνες υπερχειλίσης πρέπει να οδηγούν σε στόμια εκροής. Τα αρχικά συστήματα κλεισίματός τους πρέπει να διατηρούνται. Δεν επιτρέπεται καμιά απευθείας ατμοσφαιρική ρύπανση.
- Όπου υπάρχει σωλήνας αναθυμιάσεων λαδιού πρέπει να αδειάζει μέσα σε ένα δοχείο τοποθετημένο σε εύκολη και προσιτή θέση και το οποίο πρέπει να αδειάζει πριν την έναρξη του αγώνα.
- Ελάχιστη χωρητικότητα του δοχείου για σωλήνες αναθυμιάσεων κιβωτίου ταχυτήτων 250 cc και για σωλήνες αναπνοής του κινητήρα 500 cc.

#### **01.14.53 Πρόσθετος εξοπλισμός**

Μπορεί να χρησιμοποιηθούν πρόσθετα ηλεκτρονικά συστήματα που δεν βρίσκονται στην ομολογκαρισμένη μοτοσυκλέτα όπως συστήματα καταγραφής δεδομένων, αισθητήρες, υπολογιστές.

Οι συσκευές εκπομπής/δέκτης υπέρυθρων (IR) για χρονομέτρηση ΜΟΝΟ, επιτρέπονται.

Η τοποθέτηση μονάδας GPS για χρήση χρονομέτρησης επιτρέπεται.

Επιτρέπεται η χρήση ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου πρόσφυσης (Traction Control).

Η τηλεμετρία ΔΕΝ επιτρέπεται.

#### **01.15 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ SUPERBIKE**

Αν κάποια αλλαγή σε εξάρτημα ή διάταξη δεν επιτρέπεται σε κάποιο από τα ακόλουθα άρθρα που αναφέρονται σε αυτό τότε σαφώς απαγορεύεται.

Η εμφάνιση του εμπρός, του πίσω μέρους και του προφίλ της μοτοσυκλέτας πρέπει να διατηρεί το σχήμα του ομολογκαρισμένου μοντέλου (όπως παράγεται αρχικά από τον κατασκευαστή. Η εμφάνιση του συστήματος εξαγωγής εξαιρείται από αυτόν τον κανόνα.

Ελάχιστο όριο ηλικίας των αναβατών για συμμετοχή τους στα Superbike είναι τα 18 έτη.

Οι αναβάτες πρέπει να έχουν συμπληρώσει το 18<sup>ο</sup> έτος τους την ημέρα των επίσημων δοκιμών του αγώνα.

Στην κατηγορία μπορούν να συμμετέχουν μοτοσυκλέτες που έχουν ή είχαν ομολογκαριστεί για τις κατηγορίες Superbike, Superstock 1000, Stocksport 1000.

Οι κινητήρες είναι ατμοσφαιρικοί. Απαγορεύεται η οποιασδήποτε μορφής υπερτροφοδότηση.

Οι αναβάτες της κατηγορίας Superbike έχουν στη διάθεσή τους μόνο μία (1) μοτοσυκλέτα που θα χρησιμοποιηθεί για δοκιμές, πρωινό ζέσταμα και αγώνα.

Η μοτοσυκλέτα αυτή θα πρέπει να περάσει τεχνικό έλεγχο στις προκαθορισμένες από τον ειδικό κανονισμό ώρες και να φέρει το σχετικό αυτοκόλλητο πιστοποίησης.

Μόνο σε περίπτωση καταστροφής της μοτοσυκλέτας αυτής από πτώση, βλάβη ή άλλο λόγο επιτρέπεται η χρήση άλλης μοτοσυκλέτας που εμπίπτει στους τεχνικούς κανονισμούς της κατηγορίας. Στην περίπτωση αυτή η μοτοσυκλέτα θα περάσει έκτακτο τεχνικό έλεγχο ενώ το αυτοκόλλητο της καταστραμμένης μοτοσυκλέτας θα αφαιρεθεί οριστικά.

#### **01.15.1 Κινητήρες: διάταξη και κυβισμός**

Από 749 κ. εκ έως 1000 κ. εκ. τετράχρονοι 3 ή 4 κύλινδροι  
Πάνω από 850 κ.εκ. έως 1200 κ.εκ. τετράχρονοι 2 κύλινδροι

#### **01.15.2. Ελάχιστο βάρος**

Σε καμία περίπτωση το ελάχιστο βάρος δεν μπορεί να είναι χαμηλότερο από τα 168 κιλά.

Σε καμία φάση της αγωνιστικής συνάντησης η μοτοσυκλέτα (μαζί με το ντεπόζιτο και το περιεχόμενό του) δεν πρέπει να είναι ελαφρύτερη του ελάχιστου βάρους όπως αυτό ορίζεται.

Δεν υπάρχει ανοχή στο ελάχιστο βάρος της μοτοσυκλέτας. Κατά την διάρκεια του τελευταίου τεχνικού ελέγχου μετά το τέλος του αγώνα οι μοτοσυκλέτες θα ζυγίζονται στην κατάσταση που τερμάτισαν τον αγώνα και πρέπει να βρίσκονται εντός του προκαθορισμένου ορίου βάρους.

Σε αυτή τη φάση τίποτε δεν μπορεί να προστεθεί στην μοτοσυκλέτα συμπεριλαμβανομένων και όλων των ειδών υγρών.

Κατά την διάρκεια των ελευθέρων η και χρονομετρημένων δοκιμαστικών μπορεί να ζητηθεί από τους αναβάτες να προσκομίσουν την μοτοσυκλέτα στον τεχνικό έλεγχο για ζύγιση. Σε κάθε περίπτωση ύπαρξης σχετικού αιτήματος από πλευράς διοργάνωσης οι αναβάτες είναι υποχρεωμένοι να προσκομίσουν την μοτοσυκλέτα τους στον τεχνικό έλεγχο.

Η χρήση «έρματος» επιτρέπεται για να παραμείνει η μοτοσυκλέτα στο ελάχιστο όριο βάρους. Η χρήση έρματος πρέπει να ανακοινωθεί στον τεχνικό έφορο κατά την διάρκεια του προκαταρκτικού τεχνικού ελέγχου.

#### **01.15.3. Αριθμοί και φόντο**

Για τις superbike μοτοσυκλέτες το φόντο ορίζεται λευκό με τα νούμερα να είναι χρώματος μαύρου.

Διαστάσεις για τα νούμερα που βρίσκονται στο εμπρόσθιο τμήμα της μοτοσυκλέτας

Ελάχιστο ύψος	140 χιλιοστά
Ελάχιστο πλάτος	80 χιλιοστά
Ελάχιστο πλάτος κάθε αριθμού	25 χιλιοστά
Ελάχιστη απόσταση ανάμεσα στα νούμερα	10 χιλιοστά

Διαστάσεις για τα νούμερα στα πλαϊνά της μοτοσυκλέτας

Ελάχιστο ύψος 120 χιλιοστά  
Ελάχιστο πλάτος 70 χιλιοστά  
Ελάχιστο πλάτος κάθε αριθμού 20 χιλιοστά  
Ελάχιστη απόσταση ανάμεσα στα νούμερα 10 χιλιοστά

Τα νούμερα που είναι τοποθετημένα στο εμπρόσθιο τμήμα της μοτοσυκλέτας πρέπει να βρίσκονται στο κέντρο του φαίριγκ ή ελαφρά στη μία ή στην άλλη πλευρά. Τα νούμερα πρέπει να βρίσκονται στο κέντρο του λευκού φόντου και να μην επικαλύπτονται από τίποτα σε απόσταση 25 χιλιοστών προς όλες τις κατευθύνσεις.

Η προτεινόμενη θέση για τα νούμερα που είναι τοποθετημένα στα πλαϊνά της μοτοσυκλέτας είναι στο χαμηλότερο τμήμα του πίσω μέρους του κυρίως φαίριγκ.

Σε περίπτωση διαφωνίας για την νομιμότητα των φόντων και αριθμών η απόφαση του τεχνικού Εφόρου είναι τελεσίδικη.

#### **01.15.4. Καύσιμο**

Όλοι οι κινητήρες πρέπει να χρησιμοποιούν αμόλυβδη βενζίνη με μέγιστη περιεκτικότητα μολύβδου 0,005g/lit και μέγιστο αριθμό MON 90.

#### **01.15.5. Ελαστικά**

Η επιλογή των ελαστικών είναι ελεύθερη και μαρκάρονται.

Σε περίπτωση διακοπής του αγώνα αν υπάρξει κατεστραμμένο ελαστικό σε μοτοσυκλέτα από πτώση ή σύγκρουση με άλλη μοτοσυκλέτα τότε μπορεί να αντικατασταθεί από καινούργιο. Τόσο η ζημιά του ελαστικού όσο και αντικατάστασή του πρέπει να αναφερθούν στον τεχνικό Έφορο.

Αν κατά την διάρκεια των χρονομετρημένων δοκιμαστικών, και του πρωινού ζεστάματος μια μοτοσυκλέτα εμπλακεί σε πτώση και καταστραφούν ένα ή και τα δύο ελαστικά της μπορεί να επιτραπεί η αντικατάστασή τους με καινούργια μόνο με την σύμφωνη γνώμη του τεχνικού Εφόρου.

#### **01.15.6. Σύστημα τροφοδοσίας**

Το σύστημα τροφοδοσίας αφορά τα σώματα ψεκασμού, με μπεκ ψεκασμού, τις μεταβλητές εισαγωγές, την τρόμπα βενζίνης και τον ρυθμιστή πίεσης.

Το σύστημα τροφοδοσίας πρέπει να χρησιμοποιείται όπως παράγεται στο ομολογαρισμένο μοντέλο.

Τα μπεκ ψεκασμού μπορούν να αντικατασταθούν.

Τα χωνιά εισαγωγής (bell-mouths) μπορούν να αντικατασταθούν.

Οι πεταλούδες των σωμάτων τροφοδοσίας μπορούν να αλλαχθούν ή να τροποποιηθούν.

Δεν μπορούν να τοποθετηθούν μεταβλητοί αυλοί εισαγωγής αν δεν υπάρχουν στο ομολογαρισμένο μοντέλο Ηλεκτρονικά συστήματα ελέγχου της λειτουργίας της γκαζιέρας, γνωστά ως ride by wire μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνον αν υπάρχουν στην μοτοσυκλέτα παραγωγής ή έχουν ομολογαριστεί επίσημα από τον κατασκευαστή της μοτοσυκλέτας για χρήση σε αγώνες Superbike.

Ο προγραμματισμός του ανωτέρω συστήματος μπορεί να τροποποιηθεί αλλά όλες οι διατάξεις ασφαλείας που υπάρχουν στο ομολογαρισμένο μοντέλο ή σύστημα πρέπει να διατηρηθούν.

#### **01.15.7. Κυλινδροκεφαλή**

Η κυλινδροκεφαλή πρέπει να προέρχεται από το ομολογαρισμένο μοντέλο.

Επιτρέπεται να προστεθεί ή να αφαιρεθεί υλικό από την κυλινδροκεφαλή.

Οι φλάντζες μπορούν να αλλαχθούν.

Οι βαλβίδες, οι έδρες βαλβίδων, οι οδηγοί τους, τα ελατήρια, τα συστήματα συγκράτησης βαλβίδας, και των παρελκόμενων αυτής και τσιμούχες βαλβίδων μπορούν να αλλαχθούν. Μόνον οι συνήθεις διαδικασίες συντήρησης που προβλέπονται από τον κατασκευαστή στο αντίστοιχο εγχειρίδιο του μπορούν να εφαρμοστούν.

Οι επιπλέον ροδέλες (shims) στα ελατήρια βαλβίδων επιτρέπονται.

#### **01.15.8. Εκκεντροφόρος**

Οι εκκεντροφόροι μπορούν να αλλαχθούν ή να μετατραπούν.

#### **01.15.9. Γρανάζια εκκεντροφόρων**

Τα γρανάζια των εκκεντροφόρων μπορούν να αλλαχθούν ή να μετατραπούν.

#### **01.15.10. Κύλινδρος**

Πρέπει να παραμείνει όπως στην μοτοσυκλέτα παραγωγής. Καμία μετατροπή δεν επιτρέπεται.

#### **01.15.11 Έμβολα**

Μπορούν να αλλαχθούν ή να μετατραπούν.

#### **01.15.12 Ελατήρια εμβόλων**

Μπορούν να αλλαχθούν ή να μετατραπούν.

#### **01.15.13. Πείροι εμβόλων και ασφάλειες**

Μπορούν να αλλαχθούν ή να μετατραπούν..

#### **01.15.14. Μπιέλες**

Μπορούν να αλλαχθούν ή να μετατραπούν.

#### **01.15.15 Στρόφαλος**

Ο στρόφαλος πρέπει να προέρχεται από το ομολογκαρισμένο μοντέλο. Επιτρέπεται το ζύγισμα, το γυάλισμα και το ελάφρωμά του και η ενίσχυσή του.

#### **01.15.16. Κάρτερ**

Τα κάρτερ πρέπει να προέρχονται από την μοτοσυκλέτα παραγωγής. Επιτρέπονται οι μετατροπές του γυαλίσματος, του ελαφρώματος και της βαφής. Δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί αντλία κενού αν δεν είναι τοποθετημένη στην μοτοσυκλέτα παραγωγής.

#### **01.15.17 Πλαϊνά Καπάκια**

Τα πλαϊνά καπάκια μπορούν να τροποποιηθούν ή να αλλαχθούν. Αν τροποποιηθούν μπορούν να έχουν τουλάχιστον την ίδια αντοχή στην κρούση όπως τα εξαρτήματα παραγωγής. Αν αντικατασταθούν το υλικό τους πρέπει να έχει ίδιο ή μεγαλύτερο ειδικό βάρος από το νορμάλ εξάρτημα και το βάρος τους να μην έχει μικρότερο από το αντίστοιχο του εξαρτήματος παραγωγής.

#### **01.15.18. Κιβώτιο ταχυτήτων/Μετάδοση**

Μπορεί να αλλαχθεί ή να μετατραπεί.

Τα συστήματα γρήγορης αλλαγής ταχύτητας επιτρέπονται (πρέπει να συμπεριλαμβάνουν καλώδιο και ποτενσιόμετρο).

Τα γρανάζια τελικής μετάδοσης και η διάσταση της αλυσίδας μπορούν να αλλαχθούν.

Το κάλυμμα του γραναζιού κίνησης μπορεί να τροποποιηθεί ή να αφαιρεθεί.

Το προστατευτικό αλυσίδας μπορεί να αφαιρεθεί.

#### **01.15.19. Συμπλέκτης**

Μπορεί να αλλαχθεί ή να μετατραπεί.

Τα ελατήρια του συμπλέκτη μπορούν να αντικατασταθούν.

#### **01.15.20. Αντλία λαδιού και σωληνώσεις**

Μπορούν να αλλαχθούν ή να μετατραπούν.

#### **01.15.21. Ψυγείο, ψυκτικά υγρά και ψυγείο λαδιού.**

Τα μόνα ψυκτικά υγρά που επιτρέπονται είναι το νερό ή το νερό αναμεμιγμένο με αιθυλική αλκοόλη.

Προστατευτική συρμάτινη διάταξη μπορεί να τοποθετηθεί εμπρός από το ψυγείο νερού και λαδιού.

Οι σωληνώσεις του ψυγείου από και προς τον κινητήρα μπορούν να αλλαχθούν. Τα συμπληρωματικά δοχεία μπορούν να αλλαχθούν αλλά πρέπει να είναι στερεωμένα με ασφαλή τρόπο. Ο ανεμιστήρας του ψυγείου αλλά και η καλωδίωση του μπορούν να αφαιρεθούν. Οι θερμικοί διακόπτες, ο αισθητήρας θερμοκρασίας νερού και ο θερμοστάτης μπορούν να αφαιρεθούν.

Η επιλογή τάπας ψυγείου είναι ελεύθερη.

Ένα μεγαλύτερο ψυγείο νερού μπορεί να τοποθετηθεί αλλά η εξωτερική εμφάνιση του εμπρός, πίσω τμήματος της μοτοσυκλέτας όσο του προφίλ της δεν μπορεί να αλλάξει. Επιπλέον βάσεις για την τοποθέτηση του μεγαλύτερου ψυγείου επιτρέπονται.

#### **01.15.22. Φιλτροκούτι**

Το φιλτροκούτι μπορεί να αλλάξει ή να μετατραπεί αλλά οι αποστραγγιστικοί δίοδοι πρέπει να σφραγιστούν.

Το φίλτρο αέρα μπορεί να τροποποιηθεί ή να αντικατασταθεί.

Όλες οι μοτοσυκλέτες πρέπει να έχουν ένα κλειστό σύστημα αναπνοής (breather system). Όλες οι σωληνώσεις αυτού του συστήματος πρέπει να καταλήγουν στο φιλτροκούτι.

#### **01.15.23. Τροφοδοσία καυσίμου.**

Οι σωληνώσεις τροφοδοσίας καυσίμου μπορούν να. Ταχυσύνδεσμοι μπορούν να χρησιμοποιηθούν.

Ο ρυθμιστής πίεσης καυσίμου μπορεί να αλλαχθεί ή να τροποποιηθεί.

Οι σωληνώσεις αναθυμιάσεων μπορούν να αντικατασταθούν. Μπορούν να προστεθούν φίλτρα βενζίνης.

#### **01.15.24. Σύστημα εξάτμισης**

Οι εξατμίσεις και τα τελικά μπορούν να αλλαχθούν ή να τροποποιηθούν. Οι καταλύτες πρέπει να αφαιρεθούν. Για λόγους ασφαλείας οι άκρες των τελικών αν προεξέχουν δεν πρέπει να έχουν αιχμηρό σχήμα.

Το τύλιγμα των εξατμίσεων επιτρέπεται.



Το ανώτατο όριο θορύβου για την κατηγορία Superbike είναι 107 dB/A μετρημένα στις 6000 σαλ για τις τετρακύλινδρες μοτοσυκλέτες και 5500 για τις δίκύλινδρες.(με ανοχή 3 db/A μετά τον αγώνα)

#### **01.15.25. Ηλεκτρονικά**

Επιτρέπεται η αλλαγή τους ή η αναβάθμισή τους από εκείνων του μοντέλου παραγωγής.

#### **01.15.26. Ανάφλεξη/ Σύστημα Ελέγχου Κινητήρα ECU**

Το σύστημα ελέγχου κινητήρα (ECU) μπορεί να είναι αλλαχθεί ή να αναβαθμιστεί.

Η τοποθέτηση της κεντρικής μονάδας ECU μπορεί να αλλάξει.

Τα μπουζί μπορούν να αντικατασταθούν.

#### **01.15.27 Γεννήτρια, εναλλάκτης(alternator), μίζα.**

Μπορούν να αλλαχθούν, να αφαιρεθούν ή να μετατραπούν.

#### **01.15.28. Επιπλέον ηλεκτρονικός εξοπλισμός**

Η χρήση συστήματος ελέγχου πρόσφυσης (traction control) έστω και δεν υπάρχει στο ομολογκαρισμένο μοντέλο επιτρέπεται.

Η χρήση πλήρους μονάδας καταγραφής δεδομένων (data logging) επιτρέπεται.

Το νορμάλ ταχύμετρο και στροφόμετρο μπορεί να αλλαχθεί ή να αντικατασταθεί.

Η προσθήκη διάταξης για θύρα υπερέθρων (infra red)με μετάδοση από και προς την ομάδα του αναβάτη επιτρέπεται μόνο για καταγραφή χρόνου.

Η προσθήκη συστήματος χρονομέτρησης με GPS επιτρέπεται.

Η μετάδοση πληροφοριών από και προς την ομάδα του αναβάτη για διαφορετικό σκοπό εκτός από αυτό χρονομέτρησης απαγορεύεται.

#### **01.15.29. Καλωδίωση**

Η νορμάλ καλωδίωση μπορεί να τροποποιηθεί ή να αλλαχθεί.

#### **01.15.30 Σκελετός και υποπλαίσιο**

Ο σκελετός πρέπει να προέρχεται από την ομολογκαρισμένη μοτοσυκλέτα.

Μπορούν να προστεθούν στον σκελετό ενισχυτικές διατάξεις αλλά δεν μπορούν να αφαιρεθούν δομικά στοιχεία του.

Μπορούν να γίνουν μετατροπές για την στήριξη συγκεκριμένων εξαρτημάτων (όπως βάσεις φαίριγκ, βάση σταμπιλιζατέρ, σένσορες).

Ο κινητήρας πρέπει να είναι τοποθετημένος στο πλαίσιο στην ομολογκαρισμένη θέση του.

Τα πλαϊνά του σκελετού μπορούν να καλυφθούν από προστατευτικά κατασκευασμένα από συνθετικά υλικά

.Επιτρέπεται η κατεργασία του λαιμού για να δέχεται έκκεντρα ρουλεμάν που μπορούν να αλλάξουν την γεωμετρία της μοτοσυκλέτας.

Επιτρέπεται η κατεργασία του πλαισίου στον χώρο έδρασης του ψαλιδιού με σκοπό την μετατροπή της σε μεταβλητή.

Το υποπλαίσιο μπορεί να αλλαχθεί ή να τροποποιηθεί αλλά το είδος του υλικού που θα χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή του πρέπει να έχει το ίδιο ή μεγαλύτερο ειδικό βάρος.

Επιπλέον βάσεις για την σέλλα μπορούν να προστεθούν καθώς και βάσεις που δεν δέχονται φορτίσεις και δεν επηρεάζουν την ασφάλεια της μοτοσυκλέτας μπορούν να αφαιρεθούν.

Εξαρτήματα τα οποία είναι βιδωμένα στο υποπλαίσιο μπορούν να αφαιρεθούν.

#### **01.15.31. Πιρούνι**

Το πιρούνι (καλάμια, μπότες, λαιμός, πλάκες, άξονας μπροστινού τροχού) μπορούν να αλλαχθούν ή να μετατραπούν.

Σταμπιλιζατέρ μπορεί να προστεθεί ή να αντικατασταθεί με μονάδα εξωτερικού προμηθευτή. Το σταμπιλιζατέρ δεν μπορεί να λειτουργεί σαν διάταξη που σταματά την περιστροφή του τιμονιού.

#### **01.15.32 Ψαλίδι**

Το ψαλίδι μπορεί να αλλαχθεί ή να μετατραπεί.

Ένα προστατευτικό αλυσίδας πρέπει να τοποθετηθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελαττώσει την πιθανότητα εγκλωβισμού κάποιου μέλους σώματος του αναβάτη ανάμεσα στην κάτω πλευρά της αλυσίδας και στο πίσω γρανάζι.

Βάσεις για το στάντ του πίσω τροχού μπορούν να προστεθούν με βίδες ή να κολληθούν στο ψαλίδι.

#### **01.15.33 Πίσω ανάρτηση**

Η πίσω ανάρτηση μπορεί να μετατραπεί ή να αλλαχθεί. όπως και τα μοχλικά συστήματα και τα σημεία έδρασης της στο πλαίσιο και το ψαλίδι.

##### **01.15.34 Τροχοί**

Οι τροχοί μπορούν να αλλαχθούν ή να τροποποιηθούν.

Το υλικό κατασκευής τους, η διάμετρος και το πλάτος τους είναι ελεύθερο.

Οι αποστάτες μπορούν να αλλαχθούν.

Βαρίδια για ζυγοστάθμιση των τροχών μπορούν να προστεθούν, να αφαιρεθούν ή να αλλαχθούν.

Μπορεί να χρησιμοποιηθεί κάθε είδους βαλβίδα για πλήρωση αέρα των ελαστικών.

#### **01.15.35. Φρένα**

Οι δισκόπλακες μπορούν να αντικατασταθούν με άλλες από εξωτερικό προμηθευτή. Οι διαστάσεις τους είναι ελεύθερες αλλά από τα υλικά κατασκευής απαγορεύεται το ανθρακονήματα.

Οι εμπρός και πίσω δαγκάνες μπορούν να αντικατασταθούν με άλλες από εξωτερικό προμηθευτή

Τα δοχεία υγρών εμπρός και πίσω φρένων μπορούν να αλλαχθούν με προϊόντα εξωτερικού προμηθευτή.

Ο διαχωρισμός στις σωληνώσεις για τις εμπρός δαγκάνες πρέπει να γίνεται στην περιοχή που ορίζεται επάνω και τις κάτω πλάκες του πιρουνιού.

Οι ταχυσύνδεσμοι στις σωληνώσεις φρένων επιτρέπονται.

Συμπληρωματικές διατάξεις για εισαγωγή αέρα στα φρένα επιτρέπονται.

Το σύστημα Αντιμπλοκαρίσματος (ABS) μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνον αν είναι τοποθετημένο στην μοτοσυκλέτα παραγωγής. Το ABS μπορεί να αποσυνδεθεί όπως και η μονάδα ενεργοποίησής του. Ο οδοντωτός τροχός μπορεί να τροποποιηθεί, να αντικατασταθεί ή να αφαιρεθεί. Οι μοτοσυκλέτες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με προστατευτικές διατάξεις για την μανέτα του

εμπρός φρένου για τυχόν ενεργοποίηση της σε περίπτωση σύγκρουσης με άλλη μοτοσυκλέτα.

#### **01.15.36. Τιμόνια και χειριστήρια**

Τα τιμόνια μπορούν να αντικατασταθούν.

Μπορεί να αλλάξει η τοποθέτηση των τιμονιών και χειριστηρίων.

Η γκαζιέρα πρέπει να κλείνει μόνη της όταν δεν συγκρατείται με το χέρι. Ο μηχανισμός της γκαζιέρας μπορεί να τροποποιηθεί ή να αλλαχθεί αλλά η σύνδεση με τα σώματα του ψεκασμού πρέπει να παραμείνει όπως στο ομολογαρισμένο μοντέλο.

Οι μανέτες φρένου και συμπλέκτη μπορούν να αντικατασταθούν με εξάρτημα εξωτερικού προμηθευτή. Ο ρυθμιστής στην μανέτα του φρένου επιτρέπεται. Οι διακόπτες μπορούν να αλλαχθούν αλλά ο διακόπτης διακοπής λειτουργίας του κινητήρα μπορεί να είναι τοποθετημένος στα κλιπ-ον.

#### **01.15.37 Μαρσπιέδες**

Η θέση των μαρσπιέδων μπορεί να αλλάξει αλλά τα σημεία έδρασής τους πρέπει να είναι προσδεμένα στα αρχικά σημεία του σκελετού παραγωγής. Οι μοχλισμοί στις μαρσπιέδες μπορούν να αλλάξουν. Οι μαρσπιέδες μπορεί να είναι σταθεροί ή αναδιπλωμένοι όπου πρέπει διαθέτουν διάταξη ώστε να μπορούν να επανέλθουν στην αρχική τους θέση.

Οι σταθεροί μαρσπιέδες πρέπει να έχουν στην άκρη τους μόνιμα προσαρμοσμένη τάπα από αλουμίνιο, πλαστικό, Teflon, ή παρόμοιου τύπου υλικό. Η άκρη του μαρσπιέ πρέπει να διαθέτει μία σφαιρική επιφάνεια τουλάχιστον 8 χιλιοστών.

#### **01.15.38 Ρεζερβουάρ**

Το ρεζερβουάρ μπορεί να αλλαχθεί ή να μετατραπεί.

Οι τυχόν μετατροπές αλλά και το υλικό κατασκευής πρέπει να δηλωθεί στον τεχνικό έφορο.

Τα ρεζερβουάρ που διαθέτουν σωληνώσεις αναθυμιάσεων πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ανεπίστροφες βαλβίδες που καταλήγουν σε δοχείο περισυλλογής κατασκευασμένο από κατάλληλο υλικό ελαχίστου όγκου 250 κ.εκ. Οι πλευρές του ρεζερβουάρ μπορούν να προστατευτούν από κάλυμμα κατασκευασμένο από συνθετικό υλικό. Τα καλύμματα αυτά πρέπει να ταιριάζουν στο σχήμα του ρεζερβουάρ.

Η τάπα των ρεζερβουάρ μπορεί να αλλαχθεί. Οι τάπες πλήρωσης πρέπει να είναι στεγανού τύπου. Επιπλέον πρέπει να κλείνουν κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εμποδίζουν το τυχαίο άνοιγμα τους σε οποιαδήποτε περίπτωση.

#### **01.15.39 Σέλα**

Η σέλα, η βάση της και τα σχετικά εξαρτήματα μπορούν να αντικατασταθούν από κομμάτια παρόμοιας εμφάνισης με εκείνα που παράγονται από τον κατασκευαστή για την ομολογαρισμένη μοτοσυκλέτα. Το σχεδίαση της σέλας και του χώρου του πίσω φαίριγκ μπορεί να διασκευαστεί για να χωρά μόνο έναν αναβάτη. Το υλικό κατασκευής των ανωτέρω είναι ελεύθερο. Το ομολογαρισμένο σύστημα κλειδώματος της σέλας μπορεί να αφαιρεθεί.

#### **01.15.40 Βίδες/ κοχλίες σύσφιξης**

Επιτρέπεται η αντικατάσταση των βιδών/κοχλιών σύσφιξης του μοντέλου παραγωγής με εξαρτήματα εξωτερικού προμηθευτή οποιουδήποτε υλικού και σχεδίασης . Σε περιοχές που δέχονται φορτίσεις δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί αλουμίνιο.

#### **01.15.41 Φαίριγκ**

Τα φαίριγκ στο σύνολό τους μπορούν να αντικατασταθούν από ομοιώματα των αυθεντικών κομματιών που να έχουν την εξωτερική εμφάνιση της μοτοσυκλέτας παραγωγής. Η χρήση των υλικών στην κατασκευή των ομοιωμάτων είναι ελεύθερη.

Η ζελατίνα του φαίριγκ μπορεί να αντικατασταθεί με εξάρτημα από εξωτερικό προμηθευτή.

Η βάση οργάνων και βάσεις των φαίριγκ μπορούν να αντικατασταθούν.

Οι αεραγωγοί που είναι τοποθετημένοι ανάμεσα στο φαίριγκ και το φίλτροκούτι μπορούν να τροποποιηθούν ή να αντικατασταθούν. Οι προστατευτικές διατάξεις που είναι τοποθετημένες στις εισαγωγές των αεραγωγών μπορούν να αφαιρεθούν.

Η καρίνα πρέπει να είναι κατασκευασμένη με τέτοιο τρόπο ώστε σε περίπτωση καταστροφής του κινητήρα να μπορεί να συγκρατήσει 5 λίτρα. Η σκάφη του φαίριγκ πρέπει να διαθέτει μια τρύπα διαμέτρου 25 χιλιοστών που θα παραμείνει κλειστή και υδατοστεγής κάθε φορά που η μοτοσυκλέτα κινείται σε στεγνό οδόστρωμα και θα ανοίγει μόνο σε βρόχινες συνθήκες.

Το εμπρός φτερό μπορεί να αντικατασταθεί. Το υλικό κατασκευής του είναι ελεύθερο. Το πίσω φτερό μπορεί να αλλαχθεί, να μεταποιηθεί ή να αφαιρεθεί. Επιπλέον αεραγωγοί που βελτιώνουν την ροή αέρα προς το ψυγείο επιτρέπονται αρκεί να μην αλλοιώνεται η εμφάνιση του εμπρός, του πίσω μέρους και του προφίλ της μοτοσυκλέτας.

Προστατευτικά καπάκια για τον σκελετό, τις αλυσίδες, τους μαρσπιέδες μπορούν να τοποθετηθούν.

#### **01.15.42 Τα ακόλουθα εξαρτήματα ΜΠΟΡΟΥΝ να τροποποιηθούν**

Τα κάτωθι εξαρτήματα ΜΠΟΡΟΥΝ να τροποποιηθούν ή να αλλαχθούν από αυτά που είναι τοποθετημένα στην μοτοσυκλέτα παραγωγής.

- Κάθε τύπος λιπαντικού, υγρού φρένων ή ανάρτησης μπορεί να χρησιμοποιηθεί.
- Φλάντζες και υλικά αυτών.
- Όργανα, βάσεις οργάνων και τα σχετικά καλώδια.
- Εξωτερική βαφή και αυτοκόλλητα.
- Υλικά για βάσεις που συνδέουν εξαρτήματα που δεν προέρχονται από την νορμάλ μοτοσυκλέτα (φαίριγκ, εξάτμιση, όργανα κλπ).
- Προστατευτικά καπάκια για τον σκελετό, την αλυσίδα, τους μαρσπιέδες μπορούν να τοποθετηθούν.

#### **01.15.43. Τα ακόλουθα εξαρτήματα ΜΠΟΡΟΥΝ να αφαιρεθούν.**

- Διατάξεις ελέγχου ρύπων μέσα ή γύρω από το φίλτροκούτι και τον κινητήρα.
- Στροφόμετρο
- Ταχύμετρο
- Προστατευτικό αλυσίδας

- Βιδωτά αξεσουάρ στο υποπλαίσιο.

#### **01.15.44 Τα ακόλουθα εξαρτήματα ΠΡΕΠΕΙ να αφαιρεθούν.**

- Φανάρι εμπρός, πίσω, φλας
- Καθρέπτες
- Κόρνα
- Πινακίδα κυκλοφορίας
- Εργαλεία και θήκη αυτών
- Διατάξεις συγκράτησης κράνους και αποσκευών
- Μαρσπιέ συνεπιβάτη
- Χειρολαβές συνεπιβάτη
- Μπάρες ασφάλειας κεντρικό, πλαϊνό στάντ.

#### **01.15.45 Τα κάτωθι πρέπει να ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΟΥΝ**

-Όλες οι μοτοσυκλέτες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με διακόπτη kill switch που να είναι τοποθετημένος τουλάχιστον στο ένα κλιπ τον, σε απόσταση ενεργοποίησης από τα δάχτυλα του αναβάτη (όταν ο τελευταίος κρατά το τιμόνι) που να μπορεί να σταματήσει αμέσως τον κινητήρα όταν βρίσκεται σε λειτουργία.

-Όλες οι βίδες πλήρωσης-αποστράγγισης πρέπει να ασφαλιστούν με σύρμα. Τα φίλτρα λαδιού πρέπει να συρματοασφαλισθούν.

Όλες οι μοτοσυκλέτες πρέπει να έχουν ένα κλειστό σύστημα αναπνοής.

#### **01.16 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΝΕΩΝ-SS300**

##### **(ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΕΙΜΕΝΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΟΛΟΚΛΗΡΗ Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 4/2019 ΠΟΥ ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙ Η ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΖΕΙ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΥΓΓΕΚΡΜΕΝΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ)**

Οι παρακάτω κανονισμοί σκοπεύουν των περιορισμό των αλλαγών στις πιστοποιημένες μοτοσυκλέτες με κύριο γνώμονα την ασφάλεια και τον ανταγωνισμό μεταξύ διαφορετικών μοτοσυκλετών.

ΟΤΙ ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ

Οποιαδήποτε αλλαγή σε τμήμα η σύστημα που δεν περιγράφεται στα παρακάτω άρθρα απαγορεύεται.

Οι μοτοσυκλέτες της SS 300 πρέπει να έχουν πιστοποίηση από την FIM(Βλ. πίνακα 1).Όλες οι μοτοσυκλέτες πρέπει να είναι φυσικής αναρρόφησης. Όλες οι μοτοσυκλέτες πρέπει να είναι σύμφωνες με τον όλες της παρακάτω προϋποθέσεις του παρόντα κανονισμού εκτός αν αυτά έχουν γίνει στο πιστοποιημένο μοντέλο από το εργοστάσιο.

Το εκάστοτε μοντέλο διατηρεί την πιστοποίηση για 8 χρόνια από την απόκτηση της ή μέχρι την αφαίρεση του από την εκάστοτε κατηγορία.(Βλ. Homologation Art. TR 1.4.4 FIM 2021\_SBK\_SS\_SS300WORLD CHAMPIONSHIPS)

Το σχήμα της μοτοσυκλέτας από εμπρός, πίσω, πλάι πρέπει (εκτός αν ο κανονισμός το περιγράφει διαφορετικά) να είναι σύμφωνο με το πιστοποιημένο σχήμα (όπως παράγεται από τον κατασκευαστή). Η εξάτμιση εξαιρείται του κανονισμού.

### **01.16.1 Προδιαγραφές μοτοσυκλετών**

Οποιαδήποτε αλλαγή σε τμήμα η σύστημα που δεν περιγράφεται στα παρακάτω άρθρα πρέπει να παραμείνει όπως η μοτοσυκλέτα παράγεται από τον κατασκευαστή της πιστοποιημένης μοτοσυκλέτας

### **01.16.2 Πιστοποιημένες μοτοσυκλέτες**

Η κατηγορία βασίζεται στις μοτοσυκλέτες τύπου A2 Ευρώπης και εξαιρεί της τύπου A1. Η επιτροπή Superbike της FIM έχει το δικαίωμα να αποφασίσει την πιστοποίηση η μη των μοτοσυκλετών της κατηγορίας.

Για το 2021 επιτρέπονται οι κάτωθι (η λίστα μπορεί να αλλάξει οποιαδήποτε στιγμή αποφασίσει η επιτροπή Superbike της FIM):

Honda CBR500R

Kawasaki Ninja 300 (EX300ADF)

Yamaha YZF-R3

KTM RC390

### **01.16.3 Δυνατότητα εξισορρόπησης των μοτοσυκλετών**

Η AMOTOE διατηρεί το δικαίωμα να πραγματοποιήσει αλλαγές στην εξισορρόπηση στις μοτοσυκλέτες της κατηγορίας για να διατηρήσει την ισότητα στον ανταγωνισμό. Μέθοδοι που μπορούν να χρησιμοποιηθούν, αλλά δεν περιορίζονται μόνο σε αυτούς, είναι οι ακόλουθοι :

Περιορισμός στροφών

Αλλαγή του ελαχίστου βάρους

Η απόφαση της εφαρμογής της εξισορρόπησης θα παρθεί από την AMOTOE και θα εφαρμοστεί όταν κρίνει για να διατηρήσει τον δίκαιο ανταγωνισμό.

### **01.16.4 Ελάχιστο βάρος**

Το ελάχιστο βάρος ανά τύπο μοτοσυκλέτας είναι το κάτωθι:

Honda CBR500R 150Kg

Kawasaki Ninja 300 (EX300ADF) 140Kg

Yamaha YZF-R3 140Kg

KTM RC390 136Kg

Το βάρος της μοτοσυκλέτας(μαζί με το ντεπόζιτο και το περιεχόμενο του) μπορεί να ελεγχτεί σε οποιαδήποτε στιγμή της διοργάνωσης και δεν πρέπει να είναι κάτω από το ελάχιστο που αναγράφεται παραπάνω ανά μοντέλο. Δεν υπάρχει καμιά ανοχή στο ελάχιστο βάρος της μοτοσυκλέτας. Κατά την διάρκεια του τελικού τεχνικού Έλενου στο τέλος του αγώνα, επιλεγμένες ή όλες οι μοτοσυκλέτες θα ζυγίζονται στην κατάσταση που είναι κατά τον τερματισμό και θα πρέπει να μην ξεπερνούν το ελάχιστο βάρος. Δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε προσθήκη στην μοτοσυκλέτα ακόμα και υγρών. Κατά την διάρκεια των ελεύθερων και των χρονομετρημένων δοκιμών, οι οδηγοί μπορεί να καλέσουν για Έλενο βάρους. Σε όλες της περιπτώσεις ο οδηγός οφείλει να συμμορφώνεται στις εντολές της διοργάνωσης. Η χρήση έρμα επιτρέπεται για να μπορούν οι μοτοσυκλέτες να είναι πάνω από το ελάχιστο όριο κιλών.

Χρήση έρματος μπορεί να χρειάζεται λόγο του συστήματος εξισορρόπησης. Η χρήση του έρματος πρέπει να δηλώνεται στον τεχνικό έφορο κατά τον τεχνικό έλεγχο.

### **01.16.5 Αριθμοί συμμετοχής**

Τα χρώματα είναι:

Νούμερο / Φόντο

Μαύρο Κίτρινο

Το μέγεθος του εμπρόσθιου αριθμού συμμετοχής :

Minimum ύψος: 140 mm

Minimum φάρδος: 80 mm

Minimum διάστημα: 20 mm

Διάστημα μεταξύ αριθμών 10 mm

Το μέγεθος του πλαϊνού αριθμού συμμετοχής:

Ελάχιστο ύψος: 120 mm

Ελάχιστο φάρδος: 70 mm

Ελάχιστο διάστημα: 20 mm

Διάστημα μεταξύ αριθμών 10 mm

Ο εκάστοτε αριθμός θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένος στην μοτοσυκλέτα ακολουθώντας:

Α) Στο εμπρόσθιο τμήμα κεντρικά η ελαφρώς πλάγια. Ο αριθμός πρέπει να είναι κεντραρισμένος στο φόντο με απόσταση 25 mm προς όλες της πλευρές.

Β) Από μια φορά σε κάθε πλευρά της μοτοσυκλέτας. Η προτεινόμενη θέση είναι στο κάτω πίσω ή εμπρός τμήμα του πλαϊνού. Ο αριθμός είναι στο κέντρο του φόντου οποιαδήποτε αλλαγή χρειάζεται έγκριση της επιτροπής 2 εβδομάδες πριν τον αγώνα

Γ) Οι αριθμοί πρέπει να χρησιμοποιούν χαρακτήρες του παραρτήματος 1 Αριθμοί που δεν χρησιμοποιούν το παράρτημα χρειάζονται έγκριση της επιτροπής 2 εβδομάδες πριν τον αγώνα

Δ) Τα περιγράμματα μπορούν να είναι μέχρι 3mm. Το χρώμα του φόντου πρέπει να είναι διακριτό πέριξ του αριθμού μαζί με το περίγραμμα. Ανακλαστικά η καθρέπτιζον υλικά απαγορεύονται

Ε) Οι αριθμοί δεν επικαλύπτονται.

Σε περίπτωση αντιδικίας για τους αριθμούς η απόφαση του τεχνικού εφόρου είναι τελική

### **01.16.6 Καύσιμα**

Επιτρέπεται μόνο η χρήση αμόλυβδης βενζίνης

### **01.16.7 Ελαστικά**

Η επιλογή των ελαστικών είναι ελεύθερη. Τα ελαστικά μαρκάρονται.

### **01.16.8 Κινητήρας**

Δεν υπάρχει όριο στον αριθμό των κινητήρων

#### **01.16.8.1 Ψεκασμός καυσίμου**

##### **01.16.8.1.1**

Ως σύστημα ψεκασμού καύσιμου ορίζεται το σώμα του ψεκασμού, το μπεκ, η χοάνη εισαγωγής, η αντλία καυσίμου και ο ρυθμιστής πίεσης.

a) Ο ψεκασμός πρέπει να είναι ο πιστοποιημένος που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.

b) Τα μπεκ πρέπει να είναι τα πιστοποιημένα που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.

- c) Οι χράνες πρέπει να είναι οι πιστοποιημένες που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.
- d) Οι πεταλούδες πρέπει να είναι οι πιστοποιημένες που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.
- e) Οι δευτερεύουσες πεταλούδες μπορούν να αφαιρεθούν ή να στερεωθούν σε μόνιμα ανοιχτή θέση. Ο δευτερεύων άξονας πρέπει να μείνει στην θέση του.
- f) Όλα τα τμήματα της μεταβλητής εισαγωγής πρέπει παραμείνουν λειτουργικά όπως έχουν πιστοποιηθεί από το εργοστάσιο. Σε περίπτωση που η μεταβλητή εισαγωγή δεν υπάρχει στην πιστοποιημένη μοτοσυκλέτα απαγορεύεται να προστεθεί.
- g) Ο αέρας και το μείγμα αέρα βενζίνης μπορεί να καταλήγει στον θάλαμο καύσης μόνο από την εισαγωγή του κινητήρα.
- h) Οι ηλεκτρονικά ελεγχόμενες κύριες πεταλούδες γνώστες ως "ride-by-wire", μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο αν έχουν τοποθετηθεί από το εργοστάσιο. Το λογισμικό δεν μπορεί να τροποποιηθεί και όλα τα συστήματα ασφαλείας και διαδικασίες που έχει σχεδιάσει ο αρχικός κατασκευαστής πρέπει να διατηρηθούν.

#### **01.16.8.2 Κεφαλή κυλίνδρου**

- a) Η κεφαλή πρέπει να είναι η πιστοποιημένη που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.
- b) Η φλάντζα κεφαλής μπορεί να αλλάξει.

#### **01.16.8.3 Εκκεντροφόροι**

- a) Οι εκκεντροφόροι πρέπει να είναι οι πιστοποιημένοι που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.
- b) Κατά τον τεχνικό έλεγχο μετριέται το βύθισμα των βαλβίδων ή το ύψος του εκκεντρού

#### **01.16.8.4 Γρανάζια εκκεντροφόρου**

- a) Πρέπει να είναι τα πιστοποιημένα που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.
- b) Καδένα εκκεντροφόρου πρέπει να είναι η πιστοποιημένη που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.

#### **01.16.8.5 Κύλινδροι**

Πρέπει να είναι οι πιστοποιημένοι που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.

#### **01.16.8.6 Πιστόνια**

Πρέπει να είναι τα πιστοποιημένα που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.

#### **01.16.8.7 Ελατήρια πιστονιού**

Πρέπει να είναι τα πιστοποιημένα που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.



#### **01.16.8.8 Πείρος πιστονιού και ασφάλειες**

πρέπει να είναι οι πιστοποιημένοι που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.

#### **01.16.8.9 Μπιέλες**

πρέπει να είναι οι πιστοποιημένοι που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.

#### **01.16.8.10 Στρόφαλος**

πρέπει να είναι οι πιστοποιημένοι που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.

#### **01.16.8.11 Κάσες**

πρέπει να είναι οι πιστοποιημένοι που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.

#### **01.16.8.11.1 Πλαϊνά καπάκια κινητήρα**

a) Τα πλαϊνά καπάκια του κινητήρα μπορούν να αλλαχτούν. Σε περίπτωση αλλαγής θα πρέπει να έχουν την ίδια αντοχή στην κρούση, να κατασκευάζονται από υλικό με ίδιο ή μεγαλύτερο ειδικό βάρος και το βάρος του να μην είναι μικρότερο από το αρχικά τοποθετημένο από το εργοστάσιο.

b) Όλα τα καπάκια

Τα πλευρικά καλύμματα κινητήρα που περιέχουν λάδι και που θα μπορούσαν να έλθουν σε επαφή με το έδαφος κατά τη διάρκεια μιας σύγκρουσης, πρέπει να προστατεύονται από ένα δεύτερο κάλυμμα κατασκευασμένο από μέταλλο, όπως κράματα αλουμινίου, ανοξείδωτου χάλυβα, ασάλι ή τιτάνιο, καλύμματα από συνθετικά υλικά δεν επιτρέπεται.

c) Το δευτερεύων κάλυμμα πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον το 1/3 της αρχικής επιφάνειας. Αυτό δεν πρέπει να έχει κοφτερές άκρες για να καταστρέψετε την επιφάνεια της πίστας.

d) Πλάκες ή μπάρες από αλουμίνιο ή χάλυβα επίσης επιτρέπεται επιπροσθέτως από αυτά τα καλύμματα. Όλες οι συσκευές πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπον τέτοιο ώστε να είναι ανθεκτικά έναντι αιφνίδιας κρούσης, δόνησης και γδαρσίματος.

e) Κάλυμμα εγκεκριμένο από την FIM θα επιτρέπεται, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το υλικό ή της διαστάσεις.

f) Αυτά τα καλύμματα πρέπει να στερεωθούν σωστά και με ασφάλεια, με τουλάχιστον τρεις (3) βίδες του καλύμματος που επίσης συγκρατούν και το πρωτότυπο καλύμματα κινητήρα.

g) Τα καλύμματα του κινητήρα που περιέχουν λάδι πρέπει να είναι στερεωμένα με βίδες χάλυβα.

h) Ο τεχνικός έφορος έχει δικαίωμα να απορρίψει όποιο κάλυμμα δεν ικανοποιεί τους όρους ασφαλείας.

#### **01.16.8.12 Κιβώτιο ταχυτήτων**

a) Πρέπει να είναι το πιστοποιημένο που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.

- b) Σύστημα γρήγορης αλλαγής ταχυτήτων (ανέβασμα). Επιτρέπονται τα συστήματα (συμπεριλαμβανομένων των καλωδίων και του ποτενσιόμετρου). Το σύστημα πρέπει να είναι το εγκεκριμένο FIM/DWO quickshifter/rev limiter.
- c) Σύστημα αλλαγής – προειδοποίησης κατεβάσματος ταχυτήτων απαγορεύεται.
- d) Το εμπρός και πίσω γρανάζι όπως και το βήμα της αλυσίδας μπορεί να αλλαχτεί.
- e) Το καπάκι του εμπρόσθιου γραναζιού κίνησης της τελικής μετάδοσης μπορεί να τροποποιηθεί ή να αφαιρεθεί.
- f) Το κάλυμμα της αλυσίδας μπορεί να αφαιρεθεί αν δεν είναι τμήμα του πίσω φτερού.

#### **01.16.8.13 Συμπλέκτης**

- a) Σύστημα συμπλέκτη (υγρού ή στεγνού τύπου) και η μέθοδος λειτουργίας (μέσω συρματόσχοινου ή υδραυλικού) πρέπει να είναι το πιστοποιημένο που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.
- b) Δίσκοι τριβής και μεταλλικοί μπορούν να αλλαχτούν.
- c) Ελατήρια συμπλέκτη μπορούν να αλλαχτούν.
- d) Το εξωτερικό καλάθι του συμπλέκτη πρέπει να είναι το πιστοποιημένο που τοποθετεί το εργοστάσιο με δυνατότητα ενίσχυσης.
- e) Το εσωτερικό του συμπλέκτη ενδέχεται να τροποποιηθεί ή να αντικατασταθεί από ένα aftermarket με δυνατότητα περιορισμού ροπής (slipper type).

#### **01.16.8.14 Αντλίες λαδιού και αγωγός λαδιού**

Πρέπει να είναι το πιστοποιημένο που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.

#### **01.16.8.15 Το ψυγείο, το σύστημα ψύξης και το ψυγείο λαδιού**

- a) Μόνο νερό επιτρέπεται ως ψυκτικό μέσον του κινητήρα.
- b) Μπορεί να προστεθεί πλέγμα μπροστά από το ψυγείο νερού/λαδιού για προστασία για προστασία
- c) Οι σωληνώσεις και τα δοχεία υπερχειλίσεως μπορούν να αλλαχτούν
- d) Ο ανεμιστήρας του ψυγείου και η καλωδίωση μπορεί να αφαιρεθεί. Θερμικοί διακόπτες, αισθητήρας θερμοκρασίας νερού, θερμοστάτης μπορεί να αφαιρεθεί
- e) Η τάπα ψυγείου μπορεί να αλλαχτεί.
- f) Πρόσθετο ψυγείο νερού μπορεί να τοποθετηθεί, αλλά η εμφάνιση εμπρός, πίσω και το προφίλ της μοτοσικλέτας δεν πρέπει να αλλάξει. Επιπλέον τα στηρίγματα για να τοποθετηθεί το συμπληρωματικό ψυγείο επιτρέπονται.

#### **01.16.8.16 Φιλτροκούτι**

- a) Πρέπει να είναι το πιστοποιημένο που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.
- b) Το φίλτρο μπορεί να αλλαχτεί αλλά δεν μπορεί να καταργηθεί και πρέπει να είναι τοποθετημένο στην εργοστασιακή του θέση.
- c) Η αποχέτευση του φιλτροκουτιού πρέπει να σφραγιστεί.
- d) Όλες τις μοτοσικλέτες πρέπει να έχουν ένα κλειστό σύστημα αναθυμιάσεων. Όλα τα σωληνάκια αναθυμιάσεων λαδιού μπορούν να είναι

συνδεδεμένα, και πρέπει να καταλήγουν σε δοχείο αναθυμιάσεων λαδιού η αναπνοή του οποίου πρέπει να καταλήγει στου φιλτροκούτι.

e) Απαγορεύεται η θερμική προστασία στο Φιλτροκούτι.

#### **01.16.8.17 Τροφοδοσία καυσίμου**

a) Η αντλία καυσίμου και ο ρυθμιστής πίεσης καυσίμου πρέπει να είναι το πιστοποιημένο που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις.

b) Η πίεση του καυσίμου πρέπει να είναι η πιστοποιημένη από το εργοστάσιο χωρίς διαφοροποιήσεις.

c) Ο αγωγός του καυσίμου από το ρεζερβουάρ μπορεί να αντικατασταθεί και πρέπει να τοποθετηθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να προστατεύεται από πτώση.

d) Επιτρέπονται οι ταχυσύνδεσμοι.

e) Οι σωλήνες αναπνοές του ντεπόζιτου μπορούν να αλλαχτούν.

f) Φίλτρο βενζίνης μπορεί να προστεθεί.

#### **01.16.8.18 Σύστημα εξάτμισης**

a) Οι σωλήνες εξάτμισης και ο σιγαστήρας μπορούν να τροποποιηθούν ή να αλλάξουν. Ο καταλύτης πρέπει να αφαιρεθεί.

b) Ο αριθμός των τελικών σιγαστήρας (ες) εξάτμισης πρέπει να παραμείνει ως είναι πιστοποιημένα. Ο σιγαστήρας (ες) πρέπει να είναι στην ίδια πλευρά ως είναι το πιστοποιημένο μοντέλο.

c) Για λόγους ασφαλείας, τα εκτεθειμένα άκρα του σιγαστήρα (ες) πρέπει να είναι στρογγυλεμένα και να αποφεύγετε τυχόν αιχμηρές ακμές.

d) Περιτύλιξη των συστημάτων εξάτμισης δεν επιτρέπεται, εκτός από την περιοχή του ποδιού του αναβάτη ή μια περιοχή που έρχεται σε επαφή με το φαίριγκ για προστασία από τη θερμότητα.

e) Το όριο θορύβου για SS 300 είναι 107 dB/A (με 3 dB/A ανοχής μετά τον αγώνα μόνο).

f) Οι Σ.Α.Λ μέτρησης είναι οι παρακάτω :

Μοντέλο	Σ.Α.Λ μέτρησης
Honda CBR500R	5,000 rpm
Kawasaki Ninja 300 (EX300ADF)	6,500 rpm
Yamaha YZF-R3	7,500 rpm
KTM RC390	5,500 rpm

#### **01.16.9 Ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά**

##### **01.16.9.1 Σύστημα ελέγχου του κινητήρα (ECU)**

a) Το σύστημα ελέγχου του κινητήρα (ECU) πρέπει να είναι είτε:

i) Το πιστοποιημένο σύστημα που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις, χωρίς αλλαγή του λογισμικού με το εγκεκριμένο λογισμικό του κατασκευαστή

ii) Το πιστοποιημένο σύστημα που τοποθετεί το εργοστάσιο στην παραγωγή χωρίς επεμβάσεις, χωρίς αλλαγή του λογισμικού με πιστοποιημένο FIM/DWO εξωτερικό σύστημα ψεκασμού.

iii) Από το 2018: θα υπάρχει πιστοποιημένο FIM/DWO “SS

300 Kit” από τον κατασκευαστή της εκάστοτε μοτοσυκλέτας με όριο τιμής τα 950€ για Ecu+harness+comms cable.

b) Η ECU μπορεί να αλλάξει θέση.

c) Τα όποια αξεσουάρ έχει ο κατασκευαστής για της πιστοποιημένες μοτοσυκλέτες δεν είναι πιστοποιημένα.

d) Κατά την διάρκεια του αγώνα ο τεχνικός έφορος έχει δικαίωμα να ζητήσει την αλλαγή της ECU με αυτό που έχει δοθεί από τον κατασκευαστή. Η αλλαγή πρέπει να γίνει το αργότερο πριν το warm up

e) Οι επιτρεπόμενοι OEM ECU αισθητήρες είναι:

a) TPS

b) Map sensor, Map Sync

c) Πίεσης φίλτροκουτιού

d) Pick-up (εκκεντροφόρου, στροφάλου)

e) Θέσης δεξιού γκριπ

f) Ταχύτητας οπισθίου τροχού (από αισθητήρα ABS) (Ο αισθητήρας του εμπρός τροχού απαγορεύεται)

g) Ταχύτητας στην έξοδο του σασμάν

h) Σχέσης ταχύτητας

i) Πίεσης αέρα

j) Θερμοκρασίας νερού

k) Θερμοκρασίας αέρα

l) Πτώσης

m) Πίεσης ράβδου αλλαγής ταχυτήτων

Οι αισθητήρες δεν αντικαθιστούνται ή τροποποιούνται.

f) Επιπλέον αισθητήρες δεν μπορούν να προστεθούν εκτός του αισθητήρα στην ράβδου αλλαγής ταχυτήτων.

g) Απαγορεύετε όποιο δευτερεύων παράλληλο σύστημα επηρεάζει τον ψεκασμό το TPS το σήμα στροφών ή αυτοματισμός ρύθμισης του ψεκασμού.

h) Ο εγκριμένος FIM/DWO κόφτης στροφών μπορεί να τοποθετηθεί. Το κόστος της μονάδας είναι €500+φοροι +μεταφορά.

i) Email: [info@hmquickshifter.com](mailto:info@hmquickshifter.com) tel:+44 (0) 1795 429168

Μοτοσυκλέτα: Κωδικός ανταλλακτικού

Honda CBR500R HMGP-HO1016

Kawasaki Ninja 300 (EX300ADF) HMGP-KA1016

Yamaha YZF-R3 HMGP-YA1016

KTM RC390 HMGP-KT1016

Οδηγίες εγκατάστασης εμπεριέχονται.

j) Τα παρακάτω απαγορεύονται:

a) Traction control - anti-spin

b) Launch Control

c) Anti Wheelie

d) Engine Brake Control

e) ρυθμίσεις βασισμένες στην μέτρηση της απόστασης

f) Ηλεκτρονικοί ρυθμιστές του οδηγού

k) Αλλά πρόσθετα ηλεκτρονικά πέραν από αυτά που φέρει κατά την κατασκευή της η μοτοσυκλέτα απαγορεύονται με εξαίρεση των αναφερόμενων παρακάτω

l) Η αρχική ρύθμιση του περιοριστή στροφών πρέπει να είναι:

Μοτοσυκλέτα Μέγιστες στροφές

Honda CBR500R 10,500 rpm

Kawasaki Ninja 300 (EX300ADF) 13,000 rpm

Yamaha YZF-R3 13,000 rpm

KTM RC390 10,500 rpm

### **01.16.10 Σκελετός και υποπλαίσιο**

Ο σκελετός πρέπει να προέρχεται από την ομολογαρισμένη μοτοσυκλέτα. Δεν μπορούν να προστεθούν στον σκελετό ενισχυτικές διατάξεις αλλά δεν μπορούν να αφαιρεθούν δομικά στοιχεία του.

Μπορούν να γίνουν μετατροπές για την στήριξη συγκεκριμένων εξαρτημάτων (όπως βάσεις φαίριγκ, βάση σταμπιλιζατέρ, σένσορες).

Ο κινητήρας πρέπει να είναι τοποθετημένος στο πλαίσιο στην ομολογαρισμένη θέση του. Επιπλέον βάσεις για την σέλλα μπορούν να προστεθούν καθώς και βάσεις που δεν δέχονται φορτίσεις και δεν επηρεάζουν την ασφάλεια της μοτοσυκλέτας μπορούν να αφαιρεθούν.

Εξαρτήματα τα οποία είναι βιδωμένα στο υποπλαίσιο μπορούν να αφαιρεθούν. Η βάση οργάνων μπορεί να αντικατασταθεί

#### **01.16.10.1. Πιρούνι**

Το πιρούνι (καλάμια, μπότες, λαιμός, πλάκες, άξονας μπροστινού τροχού) μπορούν να αλλαχθούν ή να μετατραπούν με μέγιστο κόστος €650 χωρίς φόρους.

Σταμπιλιζατέρ μπορεί να προστεθεί ή να αντικατασταθεί με μονάδα εξωτερικού προμηθευτή. Το σταμπιλιζατέρ δεν μπορεί να λειτουργεί σαν διάταξη που σταματά την περιστροφή του τιμονιού.

#### **01.16.10.2 Ψαλίδι**

Το ψαλίδι δεν μπορεί να αλλαχθεί ή να μετατραπεί.

Ένα προστατευτικό αλυσίδας πρέπει να τοποθετηθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελαττώσει την πιθανότητα εγκλωβισμού κάποιου μέλους σώματος του αναβάτη ανάμεσα στην κάτω πλευρά της αλυσίδας και στο πίσω γρανάζι.

Βάσεις για το στάντ του πίσω τροχού μπορούν να προστεθούν με βίδες ή να κολληθούν στο ψαλίδι.

#### **01.16.10.3 Πίσω ανάρτηση**

Η πίσω ανάρτηση δεν μπορεί να μετατραπεί ή να αλλαχθεί. όπως και τα μοχλικά συστήματα και τα σημεία έδρασης της στο πλαίσιο και το ψαλίδι.

#### **01.16.10.4 Τροχοί**

Οι τροχοί δεν μπορούν να αλλαχθούν ή να τροποποιηθούν.

Οι αποστάτες μπορούν να αλλαχθούν.

Βαρίδια για ζυγοστάθμιση των τροχών μπορούν να προστεθούν, να αφαιρεθούν ή να αλλαχθούν.

Μπορεί να χρησιμοποιηθεί κάθε είδους βαλβίδα για πλήρωση αέρα των ελαστικών.

#### **01.16.10.5. Φρένα**

Οι δισκόπλακες μπορούν να αντικατασταθούν με άλλες από εξωτερικό προμηθευτή. Οι διαστάσεις τους πρέπει να είναι ίδιες με αυτές που παράγεται η μοτοσυκλέτα και τα υλικά κατασκευής.

Οι εμπρός και πίσω δαγκάνες δεν μπορούν να αντικατασταθούν με άλλες από εξωτερικό προμηθευτή

Τα δοχεία υγρών εμπρός και πίσω φρένων μπορούν να αλλαχθούν με προϊόντα εξωτερικού προμηθευτή.

Ο διαχωρισμός στις σωληνώσεις για τις εμπρός δαγκάνες πρέπει να γίνεται στην περιοχή που ορίζεται επάνω και τις κάτω πλάκες του πιρουνιού.

Οι ταχυσύνδεσμοι στις σωληνώσεις φρένων δεν επιτρέπονται.

Το σύστημα Αντιμπλοκαρίσματος (ABS) μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνον αν είναι τοποθετημένο στην μοτοσυκλέτα παραγωγής. Ο οδοντωτός τροχός δεν μπορεί να τροποποιηθεί, να αντικατασταθεί ή να αφαιρεθεί. Οι μοτοσυκλέτες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με προστατευτικές διατάξεις για την μανέτα του εμπρός φρένου για τυχόν ενεργοποίηση της σε περίπτωση σύγκρουσης με άλλη μοτοσυκλέτα.

#### **01.16.10.6. Τιμόνια και χειριστήρια**

Τα τιμόνια μπορούν να αντικατασταθούν.

Μπορεί να αλλάξει η τοποθέτηση των τιμονιών και χειριστηρίων.

Η γκαζιέρα πρέπει να κλείνει μόνη της όταν δεν συγκρατείται με το χέρι. Ο μηχανισμός της γκαζιέρας μπορεί να τροποποιηθεί ή να αλλάξει αλλά η σύνδεση με τα σώματα του ψεκασμού πρέπει να παραμείνει όπως στο ομολογκαρισμένο μοντέλο.

Οι μανέτες φρένου και συμπλέκτη μπορούν να αντικατασταθούν με εξάρτημα εξωτερικού προμηθευτή. Ο ρυθμιστής στην μανέτα του φρένου επιτρέπεται. Οι διακόπτες μπορούν να αλλάξουν αλλά ο διακόπτης διακοπής λειτουργίας του κινητήρα μπορεί να είναι τοποθετημένος στα κλιπ-ον.

#### **01.16.10.7 Μαρσπιέδες**

Η θέση των μαρσπιέδων μπορεί να αλλάξει αλλά τα σημεία έδρασής τους πρέπει να είναι προσδεμένα στα αρχικά σημεία του σκελετού παραγωγής. Οι μοχλισμοί στις μαρσπιέδες μπορούν να αλλάξουν. Οι μαρσπιέδες μπορεί να είναι σταθεροί ή αναδιπλωμένοι όπου πρέπει διαθέτουν διάταξη ώστε να μπορούν να επανέλθουν στην αρχική τους θέση.

Οι σταθεροί μαρσπιέδες πρέπει να έχουν στην άκρη τους μόνιμα προσαρμοσμένη τάπα από αλουμίνιο, πλαστικό, Teflon, ή παρόμοιου τύπου υλικό. Η άκρη του μαρσπιέ πρέπει να διαθέτει μία σφαιρική επιφάνεια τουλάχιστον 8 χιλιοστών.

#### **01.16.10.8 Ρεζερβουάρ**

Το ρεζερβουάρ δεν μπορεί να αλλάξει ή να μετατραπεί.

Τα ρεζερβουάρ που διαθέτουν σωληνώσεις αναθυμιάσεων πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ανεπίστροφες βαλβίδες που καταλήγουν σε δοχείο περισυλλογής κατασκευασμένο από κατάλληλο υλικό ελαχίστου όγκου 250 κ.εκ. Οι πλευρές του ρεζερβουάρ μπορούν να προστατευτούν από κάλυμμα κατασκευασμένο από συνθετικό υλικό. Τα καλύμματα αυτά πρέπει να ταιριάζουν στο σχήμα του ρεζερβουάρ.

Η τάπα των ρεζερβουάρ μπορεί να αλλάξει. Οι τάπες πλήρωσης πρέπει να είναι στεγανού τύπου. Επιπλέον πρέπει να κλείνουν κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εμποδίζουν το τυχαίο άνοιγμα τους σε οποιαδήποτε περίπτωση.

#### **01.16.10.9 Σέλα**

Η σέλα, η βάση της και τα σχετικά εξαρτήματα μπορούν να αντικατασταθούν από κομμάτια παρόμοιας εμφάνισης με εκείνα που παράγονται από τον κατασκευαστή για την ομολογκαρισμένη μοτοσυκλέτα. Η σχεδίαση της σέλας και του χώρου του πίσω φαίριγκ μπορεί να διασκευαστεί για να χωρά μόνο

έναν αναβάτη. Το υλικό κατασκευής των ανωτέρω είναι ελεύθερο. Το ομολογαρισμένο σύστημα κλειδώματος της σέλας μπορεί να αφαιρεθεί.

#### **01.16.10.10 Βίδες/ κοχλίες σύσφιξης**

Επιτρέπεται η αντικατάσταση των βιδών/κοχλιών σύσφιξης του μοντέλου παραγωγής με εξαρτήματα εξωτερικού προμηθευτή Ιδίου υλικού και σχεδίασης . Σε περιοχές που δέχονται φορτίσεις δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί αλουμίνιο.

#### **01.16.10.11 Φαίριγκ**

Τα φαίριγκ στο σύνολό τους μπορούν να αντικατασταθούν από ομοιώματα των αυθεντικών κομματιών που να έχουν την εξωτερική εμφάνιση της μοτοσυκλέτας παραγωγής. Η χρήση των υλικών στην κατασκευή των ομοιωμάτων είναι ελεύθερη.

Η ζελατίνα του φαίριγκ μπορεί να αντικατασταθεί με εξάρτημα από εξωτερικό προμηθευτή.

Η βάση οργάνων και βάσεις των φαίριγκ μπορούν να αντικατασταθούν.

Οι αεραγωγοί που είναι τοποθετημένοι ανάμεσα στο φαίριγκ και το φίλτροκούτι δεν μπορούν να τροποποιηθούν ή να αντικατασταθούν. Οι προστατευτικές διατάξεις που είναι τοποθετημένες στις εισαγωγές των αεραγωγών μπορούν να αφαιρεθούν.

Η καρίνα πρέπει να είναι κατασκευασμένη με τέτοιο τρόπο ώστε σε περίπτωση καταστροφής του κινητήρα να μπορεί να συγκρατήσει 2,5 λίτρα. Η σκάφη του φαίριγκ πρέπει να διαθέτει μια τρύπα διαμέτρου 25 χιλιοστών που θα παραμείνει κλειστή και υδατοστεγής κάθε φορά που η μοτοσυκλέτα κινείται σε στεγνό οδόστρωμα και θα ανοίγει μόνο σε βρόχινες συνθήκες.

Το εμπρός φτερό μπορεί να αντικατασταθεί με ομοίωμα αυθεντικού. Το υλικό κατασκευής του είναι ελεύθερο. Το πίσω φτερό δεν μπορεί να αλλαχθεί, να μεταποιηθεί ή να αφαιρεθεί.

Προστατευτικά καπάκια για τον σκελετό, τις αλυσίδες, τους μαρσπιέδες μπορούν να τοποθετηθούν.

#### **01.16.11 Τα παρακάτω μπορούν να αντικατασταθούν από αυτά της πιστοποιημένης μοτοσυκλέτας**

a) Όλα τα υγρά φρένων, ανάρτησης και κινητήρα μπορούν να αντικατασταθούν

b) Υλικό κατασκευής φλαντζών και φλάντζες.

c) Όργανα βάση οργάνων τα καλώδια που τα αφορούν.

d) Υφή εξωτερική επιφάνειας χρώμα και αυτοκόλλητα.

e) Υλικό βάσεων μη εργοστασιακών τμημάτων (ανεμοθώρακα, εξάτμιση, όργανα, κτλ) στο πλαίσιο ή στο κινητήρα δεν μπορούν να κατασκευαστούν από τιτάνιο ή συνθετικά υλικά ρητινούχας βάσης εκτός της βάσης της εξάτμισης που μπορεί να είναι από ανθρακονήματα.

f) Προστατευτικά πλαισίου, αλυσίδας, φτέρνας μπορούν να κατασκευαστούν από συνθετικά υλικά μόνο εάν δεν αντικαταστήσουν τα ανταλλακτικά που είναι αρχικά τοποθετημένα.

#### **01.16.12 Τα παρακάτω μπορούν να αφαιρεθούν**

- a) Αντιρρυπαντική τεχνολογία εντός και πέριξ του κινητήρα και του δοχείου φίλτρου αέρα (αισθητήρες οξυγόνου και συσκευές ψεκασμού αέρα - O2 sensors, air injection devices).
- b) Στροφόμετρο.
- c) Ταχύμετρο.
- d) Βιδωτά παρελκόμενα του υποπλασιών.

#### **01.16.13 Τα παρακάτω πρέπει να αφαιρεθούν**

- a) Φώτα, εμπρός, πίσω και φλας οι τρύπες που δημιουργούνται στον ανεμοθώρακα πρέπει να κλείνονται με κατάλληλα υλικά
- b) Καθρέπτες.
- c) Κόρνα.
- d) Βάση πινακίδας.
- e) Θήκη εργαλείων.
- f) Κλειδαριά κράνους και άγκιστρα πρόσδεσης τσάντας ή βάση βαλίτσας.
- g) Μασπιέ συνοδηγού.
- h) Χειρολαβές συνοδηγού.
- i) Μπάρες ασφαλείας, κεντρική πλαϊνή βάση στήριξης (ενσωματωμένες βάσεις στο σασί πρέπει να παραμείνουν).
- j) Καταλύτης.

#### **01.16.14 Τα παρακάτω μπορεί να τροποποιηθούν**

- a) Οι μοτοσυκλέτες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με λειτουργικό διακόπτη η κουμπί διακοπής της λειτουργίας του κινητήρα στο δεξί τμήμα του τιμονιού (σε απόσταση τέτοια που να είναι προσβάσιμο με το χέρι πάνω στα χερούλια) ο διακόπτης ή το κουμπί πρέπει να είναι ερυθρού χρώματος
- β) Όλες οι τάπες εκκένωσης πρέπει να είναι ασφαλισμένες με σύρμα. Οι εξωτερικές βίδες του φίλτρου λαδιού και βίδες που καταλήγουν σε κοιλότητα λαδιού πρέπει να είναι ασφαλισμένες με σύρμα.
- γ) Όπου υπάρχουν σωλήνες υπερχείλισης ή αναπνοές θα πρέπει να διατηρηθεί το αρχικό κλειστό σύστημα απαγορεύεται η απευθείας αποβολή τους στο περιβάλλον
- δ) Οι μοτοσυκλέτες θα πρέπει να είναι εφοδιασμένες με ενδεικτική λυχνία πιέσεως λαδιού στα όργανα της μοτοσυκλέτας

### **ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 4/2019**

#### **ΑΛΛΑΓΕΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ SUPERSPORT 300**

Οι ακόλουθοι κανόνες προορίζονται να επιτρέψουν περιορισμένες αλλαγές στις ομολογκαρισμένες μοτοσυκλέτες για λόγους ασφάλειας και βελτίωσης του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφορετικών μοτοσικλετών.

#### **01.16.1 ΟΛΑ ΟΣΑ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΕΓΚΡΙΘΕΙ ΚΑΙ ΟΡΙΣΘΕΙ ΣΕ ΑΥΤΟ ΤΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ, ΑΠΑΓΟΡΕΥΟΝΤΑΙ.**

Εάν κάποια αλλαγή σε ένα μέρος ή ένα σύστημα δεν επιτρέπεται ρητά σε κανένα από τα παρακάτω άρθρα, τότε απαγορεύεται.

Οι μοτοσυκλέτες Supersport 300 απαιτούν αναγνώριση τύπου FIM.

Μόλις μια μοτοσυκλέτα λάβει την έγκριση, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για αγώνες στην αντίστοιχη κατηγορία για μέγιστη περίοδο 8 ετών, ή μέχρις ότου



η ομόλογη μοτοσυκλέτα αποκλείεται με νέους κανόνες ή αλλαγές στις τεχνικές προδιαγραφές της αντίστοιχης κλάσης.

#### **01.16.2 Πιστοποιημένες Μοτοσυκλές.**

Η κατηγορία θα βασίζεται γύρω από τις μοτοσυκλές που πωλούνται στην Ευρώπη ως

κατηγορία A2 και αποκλείονται οι μοτοσυκλές κατηγορίας A1.

Η AMOTOE έχει το δικαίωμα να αποφασίσει ποιες μοτοσυκλές θα είναι επιλέξιμες για

την κατηγορία. Για το 2021, οι ακόλουθες μοτοσυκλές είναι εγκεκριμένες (ο κατάλογος αυτός μπορεί να

τροποποιηθεί ανά πάσα στιγμή από την AMOTOE)

Honda CBR500R

Kawasaki Ninja 300 (EX300)

Kawasaki Ninja 400 (EX400)

KTM RC390

KTM RC390R

Yamaha YZF-R3 (Euro 3)

Yamaha YZF-R3A (Euro 4)

Yamaha YZF-R3 2019 (Euro 3 και 4)

#### **01.16.3 Εξισορρόπηση διαφορετικών μοτοσυκλετών**

Η AMOTOE διατηρεί το δικαίωμα να εφαρμόζει εξισορρόπηση στις μοτοσυκλές της κατηγορίας, όπως κρίνεται κατάλληλα για να διατηρήσει την ισότητα μεταξύ των

μοτοσυκλετών. Οι μέθοδοι μπορεί να περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται στα ακόλουθα:

Rev Limit (Περιορισμός Στροφών Κινητήρα – στρ/λεπτό)

Αλλαγή ορίου βάρους –

Εγκεκριμένα εξαρτήματα (βλ. Εγκεκριμένο κατάλογο εξαρτημάτων [www.fim-live.com](http://www.fim-live.com)) -συμπεριλαμβανομένων των περιοριστών.

Η απόφαση εφαρμογής του μειονεκτήματος θα ληφθεί από την FIM / DWO ανά πάσα στιγμή θεωρείται απαραίτητο για να εξασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός. Τα εξαρτήματα εξισορρόπησης και οι τροποποιήσεις θα αναφέρονται στις εγκεκριμένες λίστες ανταλλακτικών που δημοσιεύθηκαν στο [www.fim-live.com](http://www.fim-live.com) και υπεισέρχονται όλα στους ακόλουθους Κανονισμούς.

#### **01.16.4 Ελάχιστο βάρος**

Το ελάχιστο βάρος για κάθε μοντέλο έχει ως εξής:

CBR500R 147kg

KTM RC390/R 133kg

Ninja 300 133kg

Ninja 400 137kg

YZF-R3 (όλα) 137kg

Ελάχιστο συνδυασμένο βάρος μοτοσυκλέτας και αναβάτη:

CBR500R 210kg

KTM RC390/R 202kg

Ninja 300 200kg

Ninja 400 210kg

YZF-R3 (όλα) 204kg

Το συνδυασμένο βάρος είναι το βάρος του αναβάτη (με πλήρη αγωνιστικό εξοπλισμό) και μοτοσυκλέτας, όπως χρησιμοποιείται στην πίστα, ανά πάσα στιγμή. Η μοτοσυκλέτα από μόνη της δεν μπορεί ποτέ να είναι ποτέ κάτω από το Ελάχιστο Βάρος". Αυτό περιορίζει τη μέγιστη ποσότητα έρματος που μπορεί να προστεθεί στις μοτοσυκλέτες και δεν μπορεί να υπερβεί τα 13kg. Σε οποιαδήποτε στιγμή της εκδήλωσης, το βάρος ολόκληρης της μοτοσυκλέτας (συμπεριλαμβανομένης της δεξαμενής καυσίμων και τα περιεχόμενά της) δεν πρέπει να είναι χαμηλότερα από το ελάχιστο βάρος. Δεν υπάρχει ανοχή στο ελάχιστο βάρος της μοτοσυκλέτας.

Κατά τη διάρκεια της τελικής τεχνικής επιθεώρησης στο τέλος του αγώνα, οι επιλεγμένες μοτοσυκλέτες και αναβάτες θα ζυγίζονται στην κατάσταση που ολοκλήρωσαν τον αγώνα και θα πρέπει να ικανοποιούν το καθορισμένο όριο βάρους της κατηγορίας, σε αυτή την κατάσταση. Τίποτα δεν μπορεί να προστεθεί στη μοτοσυκλέτα.

Αυτό συμπεριλαμβάνει όλα τα υγρά.

Κατά τη διάρκεια των περιόδων δοκιμών και προκριματικών, μπορεί να ζητηθεί από τους αναβάτες να υποβάλουν τη μοτοσυκλέτα τους σε έλεγχο βάρους. Σε όλες τις περιπτώσεις ο αθλητής πρέπει να συμμορφωθεί με αυτό το αίτημα.

Η χρήση έρματος επιτρέπεται, για να παραμείνει πάνω από το ελάχιστο όριο βάρους και μπορεί να απαιτηθεί λόγω του συστήματος εξισορρόπησης. Η χρήση έρματος και το μειονέκτημα βάρους πρέπει να δηλωθεί στον τεχνικό διευθυντή του αγώνα κατά τον προκαταρκτικό έλεγχο.

#### **01.16.8.18 Σύστημα εξάτμισης**

Το όριο θορύβου για την Supersport 300 είναι 107 dB / A (με ανοχή 3 dB / A μετά τον αγώνα μόνο).

Οι στρ/λεπτό (ΡΠΜ) δοκιμής θα έχουν ως εξής:

Honda CBR500R 5.000 rpm

Kawasaki Ninja 300 (EX300A / D / F) 6.500 rpm

Kawasaki Ninja 400 (EX400) 6.500 rpm

KTM RC390 / R 5.500 rpm

Yamaha YZF-R3 7.500 rpm

01.16. 9 Ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά

01.16.9.1 Ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου

α) Το πλήρες ηλεκτρονικό σύστημα πρέπει να είναι, είτε:

i) Το Σύστημα Ηλεκτρονικού Ελέγχου Supersport 300. Βλέπε

#### **Άρθρο. 2.7.9.2.FIM**

ii) Το αρχικό σύστημα (με το ECU παραγωγής και χωρίς αλλαγή του λογισμικού ή εγκεκριμένο λογισμικό παραγωγής) με FIM / DWO εγκεκριμένη εξωτερική μονάδα ψεκασμού καυσίμου και καταχωρητή καταγραφής

δεδομένων (data logger).

Βλ. Άρθ. 2.7.9.3.FIM

β) ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΡΟΦΩΝ RPM

Honda CBR500R 10.000 rpm

Kawasaki Ninja 300 (EX300) 13.000 rpm

Kawasaki Ninja 400 (EX400) 10.350 rpm

KTM RC390 / R 11.000 rpm

Yamaha YZF-R (A, Euro 3, Euro 4, Kit) 13.000 rpm

2.7.9.2 Σύστημα Ελέγχου Ηλεκτρονικών Συστημάτων Supersport 300

α) Το ECU / κονσόλα / καλωδίωση πρέπει να είναι το εγκεκριμένο Σύστημα Ηλεκτρονικού Ελέγχου (Control Electronic System – CES) για Supersport 300.

Ο αποκλειστικός επίσημος προμηθευτής του CES, είναι η εταιρεία Solo Engineering ( [www.soloengineering.com](http://www.soloengineering.com), [sales@solengineering.com](mailto:sales@solengineering.com)

β) Το ECU πρέπει να είναι η Μονάδα Supersport 300 Mectronik MKE με σφραγίδα/προσαρμοσμένο αυτοκόλλητο.

γ) Το σύστημα παρέχεται, συμπεριλαμβανομένων των καλωδίων διανομής και ρύθμισης.

δ) Το λογισμικό και το υλικολογισμικό που χρησιμοποιούνται πρέπει να είναι από τη λίστα

των εγκεκριμένων εκδόσεων λογισμικού / υλικολογισμικού.

ε) Προαιρετικός εξοπλισμός που πωλείται από τον κατασκευαστή μοτοσυκλετών για το ομόλογο μοντέλο θεωρείται ότι δεν είναι ομολογισμένο με τη μοτοσυκλέτα και πρέπει να τηρούν τις απαιτήσεις για τα εγκεκριμένα ηλεκτρονικά /καταγραφείς δεδομένων.

στ) Ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια μιας εκδήλωσης, ο Τεχνικός Υπεύθυνος έχει το δικαίωμα να αντικαταστήσει το ECU με δείγμα της AMOTOE.

ζ) Οι αισθητήρες δεν μπορεί να αντικατασταθούν, ή να τροποποιηθούν, εκτός εάν αναφέρεται και οι επιτρεπόμενοι αυθεντικοί ECU αισθητήρες / κανάλια είναι:

α) Αισθητήρας (-ες) θέσης πεταλούδας

β) Αισθητήρας χαρτών, Συγχρονισμός χάρτη (αισθητήρας πίεσης στη θύρα εισαγωγής που χρησιμοποιείται για συγχρονισμό του κινητήρα κατά την εκκίνηση)

γ) Πίεση στο θάλαμο αέρα (φιλτροκούτι)

δ) Παροχή κινητήρα (εκκεντροφόρος, στρόφαλος)

ε) Θέση στρέψης γκαζιού

στ) Ταχύτητα εμπρός

ζ) Ταχύτητα πίσω (από αισθητήρα ABS)

η) Ταχύτητα άξονα κιβωτίου ταχυτήτων

θ) Θέση/αριθμό ταχύτητας

ι) Πίεση αέρα

κ) Θερμοκρασία νερού

λ) Θερμοκρασία αέρα

μ) Διακόπτης πίεσης λαδιού

ν) Διακόπτης προσαρμογής (εσωτερικός σε ECU)

Μπορούν να προστεθούν τα ακόλουθα:

ξ) Διακόπτης φορτίου αλλαγής ταχυτήτων (σήμα μόνο σε ECU)

ο) Αισθητήρας λάμδα (Bosch LSU4.9)

π) Διακόπτες αριστερού και δεξιού χεριού (μπορούν να αντικατασταθούν από το kit)

ρ) Θέση πιρουνιού (επιλογή ομάδας)

σ) Θέση σώματος πίσω ανάρτησης (επιλογή ομάδων)

τ) Αισθητήρας πίεσης μπροστινού φρένου (επιλογή ομάδων)

υ) Σήμα αναμεταδότη / χρονομετρητή

φ) Μονάδα GPS (ενσωματωμένο στον πίνακα οργάνων)

η) Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση εξωτερικών μονάδων (εκτός σαν μέρος του quickshifter όπου μπορεί να παρέχει μόνο ένα σήμα στην εγκεκριμένη ECU).

ι) Ο καταγραφέας δεδομένων πρέπει είτε:

α) να είναι ο εσωτερικός καταγραφέας δεδομένων Supersport 300 (απαιτείται ενεργοποίηση).

ή

β) Πρέπει να είναι από το εγκεκριμένο από την DWO / FIM Supersport 300 λίστα καταγραφών. Το υλικολογισμικό / λογισμικό οποιωνδήποτε μονάδων καταγραφής

δεδομένων πρέπει να είναι έκδοση εγκεκριμένη από FIM / DWO. Ένα αντίγραφο του

λογισμικού

και τα σχετικά έγγραφα πρέπει να υποβληθούν από τον κατασκευαστή στον Τεχνικό υπεύθυνο προτού μπορέσει να εγκριθεί για χρήση.

ι) Ο καταγραφέας μπορεί να συνδεθεί μόνο στις συνδέσεις "Logger" στην πλεξούδα. Αυτές παρέχουν CAN και Power.

ii) Δεν μπορούν να γίνουν άλλες συνδέσεις.

γ) Το λογισμικό ανάλυσης είναι ελεύθερο.

κ) Η πίπα πρέπει να παραμείνει όπως ομολογημένη.

λ) Μπορούν να αντικατασταθούν τα μπουζί.

μ) Η μπαταρία είναι ελεύθερη.

### **2.7.9.3 “2018 Supersport 300” Σύστημα Ηλεκτρονικών**

A) Το Ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου ( ECU ) θα πρέπει να είναι είτε:

i) Το πιστοποιημένο σύστημα που τοποθετεί το εργοστάσιο χωρίς επεμβάσεις, χωρίς

αλλαγή του λογισμικού με το εγκεκριμένο λογισμικό του κατασκευαστή

ii) Το πιστοποιημένο σύστημα που τοποθετεί το εργοστάσιο στην παραγωγή χωρίς

επεμβάσεις, χωρίς αλλαγή του λογισμικού με πιστοποιημένο FIM/DWO εξωτερικό σύστημα

ψεκασμού.

iii) Ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια μιας εκδήλωσης, ο Τεχνικός Υπεύθυνος έχει το δικαίωμα να αντικαταστήσει το ECU με δείγμα της AMOTOE.

B) Το λογισμικό και το υλικολογισμικό πρέπει να παρέχονται και να εγκρίνονται από το κατασκευαστή των μοτοσυκλετών. Ο Τεχνικός διευθυντής AMOTOE θα πρέπει να έχει

εφοδιαστεί με το λογισμικό / υλικολογισμικό και πρέπει να προστεθεί στην εγκεκριμένη λίστα ανταλλακτικών πριν από τη χρήση.

Γ) Ο αποκλειστικός εισαγωγέας του κατασκευαστή της μοτοσυκλέτας πρέπει να παράσχει στην AMOTOE τα εργαλεία / λογισμικό για να πραγματοποιήσει ελέγχους λογισμικού.

Δ) Κατά τη διάρκεια της αγωνιστικής περιόδου, ο κατασκευαστής μπορεί να ενημερώσει το λογισμικό και οι ενημερώσεις πρέπει να διατίθενται ταυτόχρονα σε όλους τους χρήστες του χωρίς χρέωση, η ενημέρωση από μια ομάδα δεν είναι υποχρεωτική.

E) Η ECU μπορεί να αλλάξει θέση.

Z) Προαιρετικός εξοπλισμός που πωλείται από τον κατασκευαστή μοτοσυκλετών για το το ομόλογο μοντέλο θεωρείται ότι δεν είναι

ομολογαρισμένο με τη μοτοσυκλέτα και πρέπει να τηρούν τις απαιτήσεις για τα εγκεκριμένα ηλεκτρονικά /καταγραφείς δεδομένων

Η) Οι αισθητήρες δεν μπορεί να αντικατασταθούν, ή να τροποποιηθούν, εκτός εάν αναφέρεται και οι επιτρεπόμενοι αυθεντικοί ECU αισθητήρες / κανάλια είναι:

α) Αισθητήρας (-ες) θέσης πεταλούδας

β) Αισθητήρας χαρτών, Συγχρονισμός χάρτη (αισθητήρας πίεσης στη θύρα εισαγωγής που χρησιμοποιείται για συγχρονισμό του κινητήρα κατά την εκκίνηση)

γ) Πίεση στο θάλαμο αέρα (φιλτροκούτι)

δ) Παροχή κινητήρα (εκκεντροφόρος, στρόφαλος)

ε) Θέση στρέψης γκαζιού

ζ) Ταχύτητα πίσω (από αισθητήρα ABS)

η) Ταχύτητα άξονα κιβωτίου ταχυτήτων

θ) Θέση/αριθμό ταχύτητας

ι) Πίεση αέρα

κ) Θερμοκρασία νερού

λ) Θερμοκρασία αέρα

μ) Διακόπτης πίεσης λαδιού

ν) Διακόπτης προσαρμογής (χωρίς γωνία κλίσης)

ξ) Διακόπτης φορτίου αλλαγής ταχυτήτων

ο) Αισθητήρας Λάμδα.

Θ) Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση επιπλέον αισθητήρων (εκτός σαν μέρος του εγκεκριμένου FIM/DWO quickshifter)

Ι) Οι εγκεκριμένες από το FIM / DWO εξωτερικές μονάδες έγχυσης καυσίμου δεν μπορεί να αλλάξουν οποιοδήποτε σήμα αισθητήρα που σχετίζεται με την οδήγηση, με σύστημα καλωδίωσης ή με έλεγχο / ενεργοποίηση οποιουδήποτε τμήματος της μηχανής εκτός από τα μπεκ ψεκασμού καυσίμου. Καμία μονάδα καυσίμου δεν μπορεί να προσθέσει στρατηγικές ελέγχου πρόσφυσης. Οι μονάδες μπορούν να συνδεθούν μόνο με τα μπεκ ψεκασμού καυσίμου, τον αισθητήρα λάμδα, την τροφοδοσία ρεύματος, piggyback, θέση πεταλούδας, ταχυτήτων και στροφών RPM ". Το κλειστό κύκλωμα Λάμδα /αυτόματης ρύθμισης επιτρέπεται. ΜΟΝΟ εγκεκριμένες μονάδες FIM/DWO αυτόματης ρύθμισης μπορεί να χρησιμοποιηθούν.

Κ) Είναι υποχρεωτική η τοποθέτηση και χρήση μονάδας περιορισμού στροφών RPM / quickshift, αλλά είναι στην διακριτική ευχέρεια της ομάδας/αθλητή αν θέλει να χρησιμοποιήσει την λειτουργία quickshift (γρήγορης αλλαγής ταχυτήτων). Αυτή θα πρέπει να παραμείνει εγκατεστημένη και ενεργή ανά πάσα στιγμή. Θα πρέπει να εγκατασταθεί μόνο ως λεπτομερώς περιγράφεται στις οδηγίες που παρέχονται.

Λ) Η εγκεκριμένη FIM/DWO μονάδα quickshift κοστίζει 500 ευρώ + φόρους

Μ) Επικοινωνία: [info@hmquickshifter.com](mailto:info@hmquickshifter.com) +44 (0) 1795 429 168

Μοτοσυκλέτα / Αριθμός ανταλλακτικού-μονάδας

Honda CBR500R / HMGP-HO1016

Kawasaki Ninja 300 (EX300A/D/F) / HMGP-KA1016

Kawasaki Ninja 400 (EX400) / HMGP-KA1712

Yamaha YZF-R3 / HMGP-YA1016

KTM RC390 No ABS / HMGP-KT1016A

KTM RC390 ABS / HMGP-KT1016B

KTM RC390R 2017 (Euro 4) / HMGP-KT1712

Τα κιτ ταχύτητας τροχών HM Quickshifter μπορούν να τοποθετηθούν όπως σημειώνεται στον εγκεκριμένο κατάλογο εξαρτημάτων FIM.

N) Είναι ευθύνη του αθλητή να ενημερώνει τον τεχνικό υπεύθυνο του αγώνα της AMOTOE ή το διορισμένο προσωπικό του εάν πιστεύουν ότι ο περιοριστής δεν λειτουργεί σωστά.

Ξ) Οι παρακάτω στρατηγικές ΔΕΝ επιτρέπονται

α) Traction control - anti-spin

β) Launch Control

γ) Anti Wheelie

δ) Engine Brake Control

ε) ρυθμίσεις βασισμένες στην μέτρηση της απόστασης

στ) Ηλεκτρονικοί ρυθμιστές του οδηγού

Ο) Αλλά πρόσθετα ηλεκτρονικά πέραν από αυτά που φέρει κατά την κατασκευή της η μοτοσυκλέτα απαγορεύονται με εξαίρεση των αναφερόμενων παρακάτω

Π) Μπορούν να προστεθούν αντιστάσεις / φορτίο για την αντικατάσταση των τμημάτων του ηλεκτρικού που έχουν αφαιρεθεί (συμπεριλαμβανομένων των αισθητήρων φώτων και λάμδα), για την αποτροπή σφαλμάτων ECU.

P) Τα χαρακτηριστικά του εγκεκριμένου με DWO / FIM Supersport 300 ολοκληρωμένου συστήματος καταγραφής δεδομένων πρέπει να είναι τα ακόλουθα:

i) Πρέπει να είναι από την εγκεκριμένη DWO / FIM Supersport 300 λίστα καταγραφών. Το υλικολογισμικό / λογισμικό οποιωνδήποτε μονάδων καταγραφής δεδομένων πρέπει να είναι έκδοση εγκεκριμένη από FIM / DWO. Ένα αντίγραφο του λογισμικού και τα σχετικά έγγραφα πρέπει να υποβληθούν από τον κατασκευαστή στον Τεχνικό υπεύθυνο προτού μπορέσει να εγκριθεί για χρήση.

ii) Μέγιστη λιανική τιμή του πλήρους κιτ (υλικό, λογισμικό, αισθητήρες και καλωδίωση) δεν μπορεί να υπερβαίνει τα € 1500 (ΦΠΑ εξαιρούνται). Η συνολική τιμή των συστατικών μεμονωμένα δεν μπορεί να υπερβαίνει τα € 1650 (χωρίς ΦΠΑ)

iii) Εάν οι αισθητήρες παρέχονται ως προαιρετικές επιλογές, τότε συμπεριλαμβάνεται η συνολική τιμή

Όλες οι επιλογές πρέπει να σέβονται το άρθρο 01.16.9.1.ii

iv) Το σύστημα καταγραφής δεδομένων πρέπει να είναι διαθέσιμο προς πώληση στο κοινό.

v) Το σύστημα μπορεί να περιλαμβάνει μόνο τους ακόλουθους αισθητήρες:

1. Θέση πιρουνιού (επιλογή ομάδας)

2. Θέση σώματος πίσω ανάρτησης (επιλογή ομάδων)

3. Αισθητήρας πίεσης μπροστινού φρένου (επιλογή ομάδων)

4. Σήμα αναμεταδότη / χρονομετρητή

5. Μονάδα GPS (ενσωματωμένο στον πίνακα οργάνων)

6. Ταχύτητα πίσω τροχού (εφόσον δεν είναι εγκατεστημένη στην μοτοσυκλέτα OEM).

vi) Το σύστημα μπορεί να καταγράψει μόνο τα ακόλουθα κανάλια (συνδέοντας με το ή "riggybacking" στην περίπτωση των αρχικών αισθητήρων, εκτός εάν σημειωθεί διαφορετικά):

1. Θέση πιρουνιού (επιλογή ομάδας)

2. Θέση σώματος πίσω ανάρτησης (επιλογή ομάδων)

3. Αισθητήρας πίεσης μπροστινού φρένου (επιλογή ομάδων)

4. Σήμα αναμεταδότη / χρονομετρητή
5. Μονάδα GPS (ενσωματωμένο στον πίνακα οργάνων)
6. Ταχύτητα πίσω τροχού (εφόσον δεν είναι εγκατεστημένη στην μοτοσυκλέτα OEM).
7. RPM κινητήρα (επιτρέπεται από την K-Line)
8. Θέση γκαζιού (επιτρέπεται από την K-Line)
9. Θερμοκρασία νερού (επιτρέπεται από την K-Line)
10. Χρόνος γύρου.

Σ) Η Τηλεμετρία απαγορεύεται.

Τ) Δεν επιτρέπεται καμία απομακρυσμένη ή ασύρματη σύνδεση με τη μοτοσυκλέτα για οποιαδήποτε ανταλλαγή δεδομένων ή ρύθμιση ενώ ο κινητήρας λειτουργεί ή κινείται η μοτοσυκλέτα.

Υ) Καλωδίωση:

- i) Ο διακόπτης / κλειδίωμα ανάφλεξης μπορεί να μετακινηθεί, να αντικατασταθεί ή να αφαιρεθεί.
- ii) Κοπή και απομάκρυνση της πλεονασματικής και μη χρησιμοποιούμενης καλωδίωσης στο πρωτότυπο πλεξούδα επιτρέπεται. Όλοι οι σύνδεσμοι πρέπει να παραμείνουν όπως ήταν αρχικά εγκαταστημένοι. Δεν επιτρέπεται να προστεθούν καλώδια.
- iii) Καλωδίωση kit του κατασκευαστή που είναι εγκεκριμένη DWO / FIM επιτρέπεται.

Φ) Καλωδίωση καταγραφής δεδομένων:

- i) Η καλωδίωση Data Logger δεν μπορεί να συνδέσει άλλους αισθητήρες από εκείνα που καθορίζονται. Η πλεξούδα δύναται να συνδεθεί με τους αισθητήρες OEM που επιτρέπεται να συνδεθούν. Η μόνη λειτουργία της εγκεκριμένης πλεξούδας καταγραφής δεδομένων είναι να συνδέσει τους καθορισμένους αισθητήρες στον καταγραφέα δεδομένων, για τη μετάδοση των δεδομένων και την παροχή του. ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ να συνδεθεί με το δίαυλο CAN της μοτοσυκλέτας, αλλά μπορεί να συνδεθεί στη γραμμή K μόνο για να λαμβάνει σήματα που σημειώνονται στο 2.7.9.3.H)

Χ) Για να είναι εγκεκριμένα δείγματα εξωτερικών μονάδων με τα εργαλεία συντονισμού τους πρέπει να αποστέλλονται από τους Κατασκευαστές στον Τεχνικό υπεύθυνο της AMOTOE τουλάχιστον 3 εβδομάδες πριν από την έναρξη του πρωταθλήματος, με τεχνικά δεδομένα και την τιμή πώλησης. Ο επίσημος εισαγωγέας της κατασκευάστριας εταιρείας, πρέπει να παράσχει στην AMOTOE τα εργαλεία για τον έλεγχο της μονάδας.

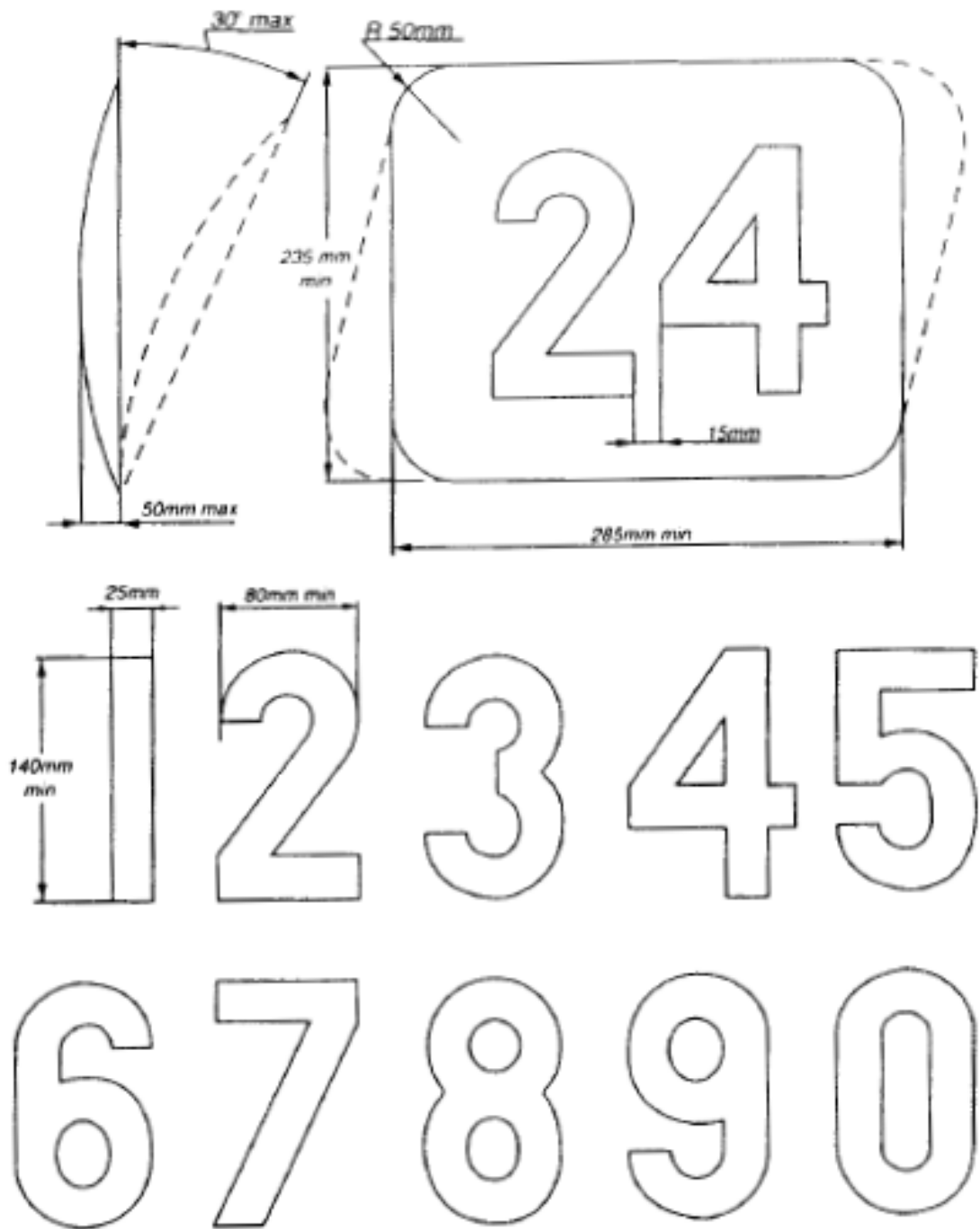
Ψ) Ο πίνακας με τα όργανα ελέγχου (κονσόλα) είναι ελεύθερος ωστόσο μπορεί να αντικαταστήσει μόνο τις λειτουργίες του (συμπεριλαμβανομένης της λογικής και της απεικόνισης του διακόπτη) και δεν μπορεί να εκτελέσει οποιαδήποτε άλλη λογική λειτουργία στη μοτοσυκλέτα. Μπορεί να ενσωματώσει τον καταγραφέα τότε είναι μέρος του συστήματος καταγραφής και του "Supersport 300" datalogging kit. Τότε, το όριο τιμής θα εφαρμοστεί σε ολόκληρο το σύστημα – όχι μόνο στην επιλογή καταγραφής/αναβάθμισης στον πίνακα ελέγχου (θα ληφθεί υπόψη η τιμή της ολοκληρωμένης μονάδας). Ο πίνακας ελέγχου μπορεί να εμφανίζει μόνο αυτά τα κανάλια που αναφέρονται στο άρθρο 2.7.9.3.H).

Θα πρέπει να παραμείνει η απεικόνιση ταχομετρητή που λειτουργεί.

Ω) Μπορεί να τοποθετηθεί χρονόμετρο γύρων από την λίστα χρονομέτρων που έχει εγκριθεί από την FIM.

ΑΑ) Μπορούν να αντικατασταθούν τα μπουζί.  
ΑΒ) Η μπαταρία είναι ελεύθερη. \_\_

**01.16.ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ\_1**





Futura Heavy

**0123456789**

Futura Heavy Italic

***0123456789***

Univers Bold

**0123456789**

Univers Bold Italic

***0123456789***

Oliver Med.

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

Oliver Med. Italic

***0 1 2 3 4 5 6 7 8 9***

Franklin Gothic

**0123456789**

Franklin Gothic Italic

***0123456789***

### **01.17 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ**

Εάν ένας αθλητής είναι υποχρεωμένος να αντικαταστήσει το σκελετό της μοτοσυκλέτας του μετά από κάποια σοβαρή ζημία που έπαθε, μπορεί να μαρκάρει ένα διαφορετικό αριθμό πάνω σ' αυτόν. Επειδή σε κάθε αγώνα είναι υποχρεωμένος να παρουσιάζει το πιστοποιητικό της μοτοσυκλέτας του σ' αυτό το πιστοποιητικό θα πρέπει να φροντίσει ώστε να αναγράφεται ο νέος αριθμός του σκελετού.

### **01.18 ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ**

Για τις κατηγορίες OPEN, SUPERSPORT, SUPERBIKE, επιτρέπονται όλες οι ομολογαρισμένες μοτοσυκλέτες που έχουν κατασκευαστεί από 1/1/2000 μέχρι και το 2021.

### **01.19 ΚΑΥΣΙΜΟ – ΨΥΚΤΙΚΑ ΥΓΡΑ**

Μόνο βενζίνη αμόλυβδη που πωλείται δημόσια επιτρέπεται. ΜΟΝΟ ΑΕΡΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

μπορεί να χρησιμοποιηθεί για το μείγμα του καυσίμου σαν οξειδωτικό.

Το μόνο ψυκτικό υγρό μέσο που επιτρέπεται εκτός από το λάδι λίπανσης είναι το νερό, ή μείγμα νερού με αιθυλική αλκοόλη.

### **01.20 ΕΞΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΗ ΕΝΔΥΜΑΣΙΑ ΕΝΔΥΣΗ**

Οι αθλητές είναι υποχρεωτικό να φοράνε ολοκληρωμένη δερμάτινη φόρμα με πρόσθετο

δέρμα και αφρώδες υλικό σε καίρια σημεία επαφής, γόνατα, αγκώνες, ώμους, γοφούς και να

συμμορφώνονται με την οδηγία EN1621-1:2012.

Οι αθλητές πρέπει να φοράνε δερμάτινα γάντια και μπότες, που μαζί με τη φόρμα

παρέχουν πλήρη κάλυψη από το λαιμό και κάτω.

Υποκατάστατα του δέρματος επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν, αρκεί να ελεγχθούν από τον

Τεχνικό υπεύθυνο.

Η χρήση προστατευτικών για θώρακα και πλάτη είναι υποχρεωτική και θα πρέπει να έχουν

σήμανση και να συμμορφώνονται με τις παρακάτω οδηγίες:

Η προστασία πλάτης EN1621-2, CB (“central back”) Or FB (“full back”) Level 1 or 2.

Η προστασία στήθους/θώρακα θα πρέπει να είναι: “Full chest protectors” (προστατευτικό σε ένα κομμάτι)

και “Divided chest protectors” (προστατευτικό που αποτελείται από δύο μισά).

Όλοι οι τύποι προστασίας θώρακα θα πρέπει να καλύπτουν κατά το ελάχιστο, περιοχή όχι μικρότερη από 230cm<sup>2</sup>

Επιτρέπονται μόνο προστατευτικά και σε συμμόρφωση με την οδηγία prEN 1621-3 (level 1 or 2). Εγκ. 1/2019

Κατά τη διάρκεια των δοκιμών και του αγώνα οι αθλητές πρέπει να φορούν:

#### **01.20.01 Για αγώνες Ταχύτητας**

Ο αθλητής πρέπει να φοράει μια ολόκληρη δερμάτινη φόρμα (όχι ενωμένη με φερμουάρ στη μέση),

με πάχος υλικού σε όλα τα μέρη του τουλάχιστον 1.2 mm. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί άλλο υλικό εκτός από δέρμα, εάν αυτό ικανοποιεί τις απαιτήσεις που προδιαγράφει η FIM.

Οι πιο κάτω επιφάνειες πρέπει να είναι ενισχυμένες με διπλό στρώμα από δέρμα ή με εσωτερικό “μαξιλάρι” από πλαστικό σπογγώδες υλικό, πάχους τουλάχιστον 8 mm.

- Οι ώμοι
- Οι αγκώνες
- Οι δύο πλευρές του κορμού και τα ισχία
- Η πλάτη
- Τα γόνατα

#### **01.20.02 Υποδήματα**

Τα υποδήματα του αθλητή πρέπει να είναι δερμάτινα ή από ένα εγκεκριμένο υποκατάστατο υλικό και να έχουν ελάχιστο ύψος 200 mm, ώστε να εξασφαλίζουν, σε συνδυασμό με τη φόρμα, μια πλήρη δερμάτινη προστασία.

#### **01.20.03 Γάντια**

Ο αθλητής πρέπει να φορά δερμάτινα προστατευτικά γάντια.

#### **01.20.04 Υλικά**

Το υλικό ή το υποκατάστατό του για όλα τα ρούχα και τις φόδρες πρέπει να δοκιμάζεται και να εγκρίνεται από ένα επιστημονικό ινστιτούτο, που θα λάβει υπόψη του την αντίσταση που παρουσιάζουν στη φωτιά και στις καταπονήσεις όλα τα μέρη της ενδυμασίας που έρχονται σε απ' ευθείας επαφή με το δέρμα του αναβάτη. Πρέπει να είναι πυρίμαχα και μπορούν να είναι εγκεκριμένα από τη FIM.

#### **01.20.05 Επιβάλλεται προστατευτικό πλάτης.**

#### **01.20.06 Υλικά ισοδύναμα με το δέρμα**

Τα ακόλουθα χαρακτηριστικά του υλικού πρέπει να είναι ισοδύναμα με βόειο δέρμα πάχους τουλάχιστον 1,5 mm.

6.1 Ποιότητα καθυστέρησης της ανάφλεξης

6.2 Αντοχή στο ξύσιμο

6.3 Συντελεστής τριβής σε όλες της ποιότητες ασφάλτου

6.4 Χαρακτηριστικά απορρόφησης ιδρώτα

6.5 Ιατρικό τεστ μη τοξικότητας και αλλεργικών επιδράσεων

6.6 Υλικό που να μην λειώνει.

6.7 Οι EOM που εγκρίνουν προστατευτικές φόρμες πρέπει να παρουσιάζουν το πιστοποιητικό δοκιμών του Ινστιτούτου στη FIM για την καταγραφή του στα αρχεία. Οι φόρμες πρέπει να έχουν

σφραγίδα έγκρισης μόνο εάν απαιτείται από την FIM.

## **01.21 ΚΡΑΝΗ**

Σε όσους παίρνουν μέρος στις δοκιμές και στον αγώνα είναι υποχρεωτικό να φορούν ένα

προστατευτικό κράνος κλειστού τύπου (full face). Το κράνος πρέπει να είναι σωστά δεμένο, να έχει καλή εφαρμογή και να είναι σε καλή κατάσταση. Το κράνος πρέπει να έχει ένα υποσιάγωνο ιμάντα για να το συγκρατεί. Τα κράνη πρέπει να έχουν την επίσημη σφραγίδα έγκρισης της FIM (μόνο όταν απαιτείται τέτοια σφραγίδα από την FIM) ή μια από της σφραγίδες έγκρισης που αναφέρονται παρακάτω.

Παράλειψη τήρησης αυτού του κανόνα επιφέρει αποκλεισμό.

## **01.22 ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΚΡΑΝΗ**

Η FIM αποδέχεται από τις διάφορες EOM εισηγήσεις για έγκριση των δικών τους εθνικών κανονισμών για προδιαγραφές κράνους σαν το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο προδιαγραφών για διεθνείς

συναντήσεις. Μια EOM πρέπει να είναι πλήρως ενημερωμένη για τη μέθοδο και την ποιότητα των δοκιμών που προβλέπουν οι Εθνικοί της Κανονισμοί σε σχέση με εκείνους που έχει ήδη εγκρίνει η FIM, πριν εισηγηθεί αυτές τις προδιαγραφές στη FIM.

Η εξασφάλιση των πιο κάτω βασικών αρχών θεωρείται σαν υψίστης σπουδαιότητας και συνιστάται να διαπιστώνεται κατ' απαίτηση της FIM:

— Μια ανεξάρτητη μέθοδος ποιοτικού ελέγχου τόσο κατά τη διάρκεια της κατασκευής όσο και στο τέλος της.

— Ένας δυναμικός έλεγχος του συστήματος συγκράτησης του κράνους.

### **01.22.01 Λειτουργικές οδηγίες**

Οι τεχνικοί έφοροι πρέπει να ελέγξουν πριν από τις δοκιμές και τον αγώνα εάν τα κράνη πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές.

### **01.22.02 Έγκριση κράνους**

Εάν ένα κράνος δεν πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές και βρεθεί να είναι ελαττωματικό ο τεχνικός έφορος έχει το δικαίωμα να αφαιρέσει τη σφραγίδα έγκρισης. Σ' αυτήν την περίπτωση ο αθλητής πρέπει να παρουσιάσει στον τεχνικό έφορο ένα άλλο κράνος για έγκριση.

## **01.23 ΣΦΡΑΓΙΔΕΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΚΡΑΝΗ**

01.23.01 Όλα τα κράνη πρέπει να φέρουν την εν ισχύει σφραγίδα έγκρισης από την EOM που τα ενέκρινε (εάν απαιτείται τέτοια σφραγίδα από την EOM) και/ή μια εν ισχύει σφραγίδα έγκρισης που αναφέρεται παρακάτω .

01.23.02 Όλα τα κράνη πρέπει να είναι άθικτα και να μην έχει γίνει καμιά τροποποίηση στην κατασκευή τους. Μετά από ατύχημα που προκάλεσε κρούση στο κράνος αυτό πρέπει να παρουσιασθεί στον τεχνικό έφορο για έλεγχο.

01.23.03 Ο τεχνικός έφορος ή οι βοηθοί του πρέπει να κάνουν τους εξής ελέγχους πριν επιτρέψουν σε έναν αναβάτη να λάβει μέρος στις δοκιμές ή στον αγώνα.

01.23.03.1 Ότι το κράνος ταιριάζει σωστά στο κεφάλι του αναβάτη.

01.23.03.2 Ότι είναι αδύνατον να γλιστρίσει το σύστημα συγκράτησης του κράνους από το σαγόι του αναβάτη, όταν αυτό δεθεί σωστά.

01.23.03.3 Ότι είναι αδύνατον να τραβήξει το κράνος από το κεφάλι του αναβάτη τραβώντας το από το πίσω μέρος (Διάγραμμα T).

01.23.04 Αναγνωρισμένα διεθνή σήματα έγκρισης

ECE 22-05 (P) (Ευρώπη)

JIS T 8133 - 2007(Ιαπωνία)

SNELL M 2010 (Η.Π.Α.)

## **01.24 ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ**

### **01.24.01 Οδηγίες προς τους Τεχνικούς Εφόρους- Διαδικασία**

Γενικά Ο τεχνικός έλεγχος για κάθε κατηγορία να διαρκεί έως 3 ώρες.

Ο αθλητής που δεν έχει περάσει τη μοτοσυκλέτα του από τεχνικό έλεγχο δεν μπορεί να κάνει ελεύθερες ή χρονομετρημένες δοκιμές.

Ο επικεφαλής τεχνικός έφορος πρέπει να είναι παρών τουλάχιστον 1 ώρα πριν αρχίσει ο έλεγχος εξακρίβωσης και πρέπει να ειδοποιήσει τον Αλυτάρχη, και τον Πρόεδρο Αγωνοδικών για την άφιξή του.

Βεβαιώνεται ότι όλοι οι τεχνικοί έφοροι και οι βοηθοί τους που ορίστηκαν για την περίπτωση εκτελούν τα καθήκοντά τους με ορθό τρόπο.

Θα ορίσει τις διάφορες επί μέρους εργασίες που θα εκτελεί κάθε ένας από αυτούς στον αγώνα, στις δοκιμές και στον τελικό τεχνικό έλεγχο.

Ο έλεγχος εξακρίβωσης θα διεξάγεται όταν παρουσιασθεί από τον οργανωτή το έντυπο των τεχνικών προδιαγραφών των μοτοσυκλετών και όταν παρουσιασθεί από τον γιατρό το ιατρικό έντυπο.

Ο αθλητής ή ο μηχανικός του πρέπει να παρουσιαστεί μαζί με τη μοτοσυκλέτα ή μοτοσυκλέτες για έλεγχο μέσα στα χρονικά όρια που προβλέπει ο Ειδικός Κανονισμός. Τα άτομα που μπορούν να είναι παρόντα κατά τη διάρκεια του τεχνικού ελέγχου είναι ο αθλητής, συν δύο ακόμη άτομα.

Επιπλέον σε αγώνες ομάδων θα επιτρέπεται ο υπεύθυνος της ομάδας (team manager).

Ο επικεφαλής τεχνικός έφορος πρέπει να πληροφορήσει τον Αλυτάρχη και τον Πρόεδρο Αγωνοδικών για τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου. Θα συντάξει ένα πίνακα των μοτοσυκλετών που ενέκρινε και θα τον υποβάλει στον Αλυτάρχη

Κάθε αθλητής που δεν παρουσιάσθηκε όπως απαιτείται παρακάτω μπορεί να αποκλεισθεί από τον αγώνα. Ο Αλυτάρχης έχει δικαίωμα να απαγορεύσει σε κάθε άτομο που δεν συμμορφώνεται με τους

κανονισμούς ή σε κάθε αναβάτη που μπορεί να είναι επικίνδυνος για τους άλλους συμμετέχοντες ή τους θεατές να λάβει μέρος στις δοκιμές ή στον αγώνα.

Ο Έλεγχος εξακρίβωσης πρέπει να γίνει σύμφωνα με το ωράριο που ορίζεται στον Ειδικό Κανονισμό του αγώνα, π.χ. 2 ώρες πριν αρχίσουν οι πρώτες δοκιμές.

Ο αθλητής ή ο μηχανικός του πρέπει να παρουσιάσει μια καθαρή μοτοσυκλέτα σύμφωνα με τους τεχνικούς κανονισμούς. Πρέπει επίσης να παρουσιάσει μια συμπληρωμένη και υπογεγραμμένη κάρτα τεχνικού ελέγχου.

Ο αθλητής πρέπει να παρουσιάσει τον εξοπλισμό του. **ΤΟ ΚΡΑΝΟΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΑΡΚΑΡΙΣΘΕΙ.**

Ο αθλητής μπορεί να παρουσιάσει ΜΙΑ μόνο μοτοσυκλέτα στον έλεγχο εξακρίβωσης (εξαιρείται η κατηγορία Racing) την οποία και θα χρησιμοποιήσει σε δοκιμές και αγώνα .

Πρώτα θα γίνει ο έλεγχος θορύβου. Ο σιλανσιέ θα μαρκαρισθεί με χρώμα. Η στάθμη θορύβου πρέπει να αναφερθεί στην κάρτα του ελέγχου εξακρίβωσης. Η μοτοσυκλέτα θα ζυγισθεί και το βάρος της θα αναγραφεί στην κάρτα.

Σύμφωνα με τους κανονισμούς θα γίνει μια συνολική (οπτική) επιθεώρηση. Οι μοτοσυκλέτες που θα βρεθούν να είναι σύμφωνες με αυτούς, θα θεωρηθούν σαν αποδεκτές και θα μαρκαριστούν με χρώμα ή με αυτοκόλλητη ετικέτα.

Πριν από κάθε δοκιμή ο τεχνικός έφορος θα βεβαιώνει ότι η μοτοσυκλέτα έχει περάσει από έλεγχο εξακρίβωσης.

Όλες οι μοτοσυκλέτες θα ελέγχονται πριν περάσουν στο χώρο αναμονής για εκκίνηση.

Επί 30 λεπτά μετά τον αγώνα στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης θα παραμένουν όλες μοτοσυκλέτες για την περίπτωση που θα χρειασθεί περαιτέρω έλεγχος.

Περίπου 30 λεπτά μετά την ολοκλήρωση του τεχνικού ελέγχου ο επικεφαλής τεχνικός έφορος θα υποβάλει στον Αλυτάρχη ένα πίνακα με τις εγκεκριμένες μοτοσυκλέτες και τους αναβάτες κάθε κλάσης.

Εάν μια μοτοσυκλέτα εμπλακεί σε ατύχημα ο τεχνικός έφορος πρέπει να την ελέγξει για να βεβαιωθεί ότι δεν έχει υποστεί κάποια σοβαρή ζημιά. Οπωσδήποτε όμως αποτελεί ευθύνη του αναβάτη να παρουσιάσει τη μοτοσυκλέτα του καθώς και το κράνος και τον εξοπλισμό του για επανεξέταση.

#### **01.24.02 Επικίνδυνες μοτοσυκλέτες**

Εάν κατά τη διάρκεια των δοκιμών ένας τεχνικός έφορος ανακαλύψει ότι μια μοτοσυκλέτα είναι ελαττωματική και πιθανώς να αποτελεί κίνδυνο για άλλους αναβάτες πρέπει να το αναφέρει αμέσως στον Αλυτάρχη ή τον βοηθό του. Είναι δικό τους καθήκον να αποκλείσουν αυτή τη μοτοσυκλέτα από τις δοκιμές και τον αγώνα.

Καθήκον του αναβάτη είναι να παρουσιάσει τη μοτοσυκλέτα για επανεξέταση.

Ο παρών κανονισμός είναι σύμφωνος με τον κανονισμό της FIM και προσαρμοσμένος στα Ελληνικά

δεδομένα. \_\_