

**SLOVENSKÁ MOTOCYKLOVÁ FEDERÁCIA**  
**CESTNÉ PRETEKY MOTOCYKLOV**



**TECHNICKÉ PREDPISY**  
**PRE PRETEKY MOTOCYKLOV**  
**TRIEDY BABETTA CUP**  
**2019**

Vyhotovil : TKV SMF dňa 13.2.2019

Verzia 1

# TECHNICKÉ PREDPISY 2019



<b>TP</b>	<b>0</b>	Všeobecné pravidlá. . . . .	3
	0.1	Ochranné oblečenie a prilby. . . . .	3
	0.2	Vypínač motora. . . . .	4
	0.3	Kryt reťaze . . . . .	4
	0.4	Štartovné čísla a podklady . . . . .	4
	0.5	Minimálna hmotnosť. . . . .	5
	0.6	Palivo. . . . .	5
	0.7	Homologizácia. . . . .	5
	0.8	Kontrola hluku. . . . .	5
	0.9	Technická kontrola . . . . .	5
<b>TP</b>	<b>1</b>	Technické predpisy pre triedu Babetta. . . . .	5
	1.1	Motor . . . . .	5
	2.1	Rám a podvozok . . . . .	7

## TP 0 VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ

- a. ŠK CPM v spolupráci s TKV SMF si vyhradzuje právo kedykoľvek zmeniť a doplniť technické predpisy.
- b. Každý jazdec môže absolvovať technickú kontrolu len s jedným motocyklom. Technickí komisári by mali opätovne prehliadnúť akýkoľvek motocykel, ktorý bol zapojený do akejkoľvek nehody, a ak je potrebné vydať novú technickú kontrolnú nálepku pre opravený motocykel. Ak je motocykel úplne poškodený, môže hlavný technický komisár umožniť jazdcovi prejsť technickou prebierkou s druhým motocyklom. Ale kedykoľvek počas súťaže je povolený len jeden motocykel na jazdca a triedy.
- c. Po pretekoch: Ak sa zistí, že motocykel po závode nie je v súlade s technickými predpismi, jeho jazdcovi sa udelí trest, akým je napríklad časový trest alebo diskvalifikácia.
- d. Ak počas tréningu alebo samotného preteku technický komisár nájde závalu na motocykli, ktorá by mohla predstavovať nebezpečenstvo pre ostatných jazdcov, musí okamžite informovať riaditeľa pretekov. Náhodné technické kontroly sa môžu vykonávať počas tréningu a po skončení tréningu v priestoroch Technickej kontroly.
- e. Jazdec je počas trvania preteku zodpovedný za svoj motocykel.

### 0.1 OCHRANNÉ OBLEČENIE A PRILBY

- 0.1.1 Jazdci a spolujazdci musia mať oblečený kompletný kožený oblek s prídavnými koženými vypchávkami alebo inými chráničmi na základných kontaktných bodoch, kolenách, lakťoch, pleciach, bokoch a pod.
- 0.1.2 Podšívky a spodná bielizeň nesmú byť zo syntetického materiálu, ktorý by sa mohol roztaviť a poškodiť jazdcovu pokožku.
- 0.1.3 Jazdci musia mať taktiež natiiahnuté kožené rukavice a čizmy, ktoré spolu s oblečením poskytnú kompletné pokrytie od krku nadol.
- 0.1.4 Môžu byť použité náhradné materiály za kožu, ale musia byť skontrolované technickým komisárom.
- 0.1.5 Použitie ochrany chrbta je povinné.
- 0.1.6 Jazdci musia nosiť prilbu, ktorá je v dobrom stave, dobre sadne a je riadne upevnená.
- 0.1.7 Prilby musia byť typu full face (plné zakrytie tváre) a v súlade s jedným z uznaných medzinárodných štandardov :
  - Europe ECE 22-05, 'P'
  - Japan JIS T 8133: 2007 (platné do 31.12.2019): JIS T 2133:2015
  - USA SNELL M 2010 (platné do 31.12.2019): SNELL M 2015Prilby s dvojitým D-Ring upínaným sú povinné!
- 0.1.8 Priezory musia byť vyrobené z nerozbitného materiálu.
- 0.1.9 Je povolené používať tear-off (strhávacie) fólie na priezore ochrannej prilby.
- 0.1.10 Všetky otázky týkajúce sa vhodnosti alebo vlastností jazdeckého oblečenia a/alebo prilby musia byť rozhodnuté hlavným technickým komisárom, ktorý, ak je to nutné, pred konečným rozhodnutím, konzultovať s výrobcami produktu.

## 0.2 VYPÍNAČ MOTORA ( KILL SWITCH)

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

## 0.3 KRYT REŤAZE

Kryt reťaze musí byť namontovaný takým spôsobom, aby sa znížilo riziko zachytenia ktorejkoľvek časti tela jazdca medzi spodnou dráhou reťaze a zadným reťazovým kolesom. Kompozitné materiály pre ochranu reťaze nie sú povolené. Ostré hrany krytu reťaze sú zakázané. Hlavný technický komisár má právo odmietnuť akúkoľvek ochranu, ktorá nespĺňa tento bezpečnostný účel.

## 0.4 ŠTARTOVNÉ ČÍSLA A PODKLADY

Farby pozadia a čísla sú biele (RAL 9010) pozadie s čiernymi číslami (RAL 9005).

PRIDELENÉ ČÍSLO A TABUĽKA PRE JAZDCA MUSÍ BYŤ UPEVNENÉ NA MOTOCYKLI NASLEDOVNE:

- a) Motocykel musí mať jednu prednú číselnú tabuľku a jednu číselnú tabuľku na každej zadnej bočnej strane motocykla.
- b) Čísla musia byť ľahko čitateľné jasným a jednoduchým písmom a musia výrazne kontrastovať s farbou pozadia.
- c) Pozadie musí byť jednofarebné a musí byť jasne viditeľné okolo všetkých okrajov čísla (vrátane obrysu).
- d) Pozadie musí vyčnievať od čísla 15 mm vo všetkých smeroch.
- e) Akékoľvek obrysy musia mať kontrastnú farbu a maximálna šírka obrysu je 3 mm.
- f) Reflexné alebo zrkadlové čísla nie sú povolené.
- g) Čísla sa nemôžu prekryvať.

Veľkosti pre všetky predné čísla sú:

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

Veľkosti pre všetky bočné čísla sú:

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

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

## **0.5 MINIMÁLNA HMOTNOSŤ**

Nie je stanovená žiadna hranica minimálnej hmotnosti.

## **0.6 PALIVO**

Všetky motory musia používať voľne dostupný bezolovnatý benzín z akejkoľvek verejnej čerpacej stanice. Závodné palivá podľa pravidiel FIM SBK2016, čl. 2.7 a jeho podskupiny články 2.7.1 - 2.7.6 môžu byť použité.

## **0.7 HOMOLOGIZÁCIA**

Všetky motocykle používané v preteku alebo v tréningoch musia mať na ráme pôvodné čitateľné číslo rámu vyrazené výrobcom. Môžu byť použité iba Babetty typu 210, 215, 225, 226 vyrábané od roku výroby 1983.

## **0.8 KONTROLA HLUKU**

Výfuky musia byť vybavené účinným tlmičom hluku, ktorý zaručuje splnenie hlukového limitu 100 dB/A pri 8000 ot./min. Počas kontroly hladiny hluku musí byť motocykel umiestnený na stojane. Z dôvodov bezpečnosti musia byť ostré okraje výtokovej trubice tlmiča výfuku zaoblené. Je zakázané použiť prívery výfuku, ventily a/alebo akékoľvek zariadenia vo výfukovom systéme, ktoré menia prietok alebo objem vo výfukovom systéme.

## **0.9 TECHNICKÁ KONTROLA**

Všetky motocykle musia byť predložené na schválenie spôsobilosti na technickú kontrolu. Všetci jazdci / tímy musia byť pripravený na úplnú demontáž svojich motorov pre kontrolu v Parc Fermé, preto musia mať k dispozícii všetky potrebné nástroje a náhradné diely.

## **TP 1 TECHNICKÉ PREDPISY PRE TRIEDU BABETTA**

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

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

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

**Všetky motocykle musia v každom ohľade spĺňať všetky požiadavky na cestné preteky, ako sú špecifikované v týchto technických predpisoch, pokiaľ už nie sú ako také vybavené na homologovanom motocykli.**

### **1 - MOTOR**

#### **1.1 – Motor**

Motor musí byť pôvodný, vyrobený výrobcom len s atmosférickým nasávaním bez akéhokoľvek spôsobu preplňovania. Je zakázaná akákoľvek úprava zvaráním na bloku motora. Povolené sú iba úpravy motora popísané v týchto technických pravidlách určených pre danú kategóriu.

### **1.2 – Karburátor a sací trakt**

Karburátor môže byť vymenený alebo zamenený za iný, ľubovoľného priemeru difúzora.. Sací trakt môže byť upravený uberaním alebo pridaním materiálu, nie však zváraním. Klapky sacieho traktu nie sú povolené.

### **1.3 – Teleso čističa vzduchu (Airbox)**

Teleso čističa vzduchu môže byť upravené alebo vymenené. Je povolené odstrániť čistiacu vložku.

### **1.4 – Vedenie paliva**

Palivová hadička z palivovej nádrže do karburátora môže byť vymenená. Na spojenie hadíc je možné použiť rýchlospojky. Hadice pre odvetranie nádrže môžu byť zamenené. Môžu byť pridané palivové filtre.

### **1.5 – Hlava valca**

Hlava valca musí zostať taká, aké je dodávaná výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla. Povolené sú však úpravy spaľovacieho priestoru a plochy osadenia.

### **1.6 – Valec**

Valec musí zostať taký, aké je dodávaný výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla. Povolené sú však úpravy valca vrtaním za účelom zväčšenia zdvihového objemu motora, maximálne však do priemeru 43mm. Povolené sú úpravy valca uberaním materiálu za účelom zmeny časovania rozvodu.

### **1.7 – Piest**

Piest môže byť upravený, vymenený alebo zamenený.

### **1.8 – Piestne krúžky**

Piestne krúžky môžu byť upravené, vymenené alebo zamenené.

### **1.9 – Piestny čap a jeho poistné krúžky**

Piestny čap a jeho poistné krúžky môžu byť vymenené alebo zamenené.

### **1.10 – Ojnica**

Ojnica môže byť upravená, vymenená alebo zamenená.

### **1.11 – Kľukový hriadeľ**

Kľukový hriadeľ môže byť upravený, vymenený alebo zamenený.

### **1.12 – Kľuková a motorová skriňa**

Kľuková skriňa musí zostať taká, aké je dodávaná výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla. Povolené sú však úpravy lakovaním, leštením, uberaním alebo pridaním materiálu, nie však zváraním. Nie je povolené pridať čerpadlo alebo iné zariadenie na vytvorenie vákuu v kľukovej skrini. Bočné kryty môžu byť zmenené, upravené alebo nahradené. Ak je kryt zmenený alebo upravený, musí mať prinajmenšom rovnakú odolnosť voči nárazu ako pôvodný kryt. Je možné použiť aj hliníkové alebo oceľové platne alebo tyče ako dodatok týchto krytov. Všetky tieto prvky musia byť odolné proti prudkému nárazu, oteru a poškodeniu pri náraze. Hlavný technický komisár je oprávnený nepovolíť použitie krytu, ktorý sa javí ako nevyhovujúci.

### **1.13 Prevody/prevodovka**

Primárne prevodové kolesá musia zostať také, aké sú dodávané výrobcom pre daný typ a model homologovaného motocykla. Sekundárne reťazové kolesá a reťaz môžu byť vymenené alebo zamenené.

### **1.14 – Spojky**

Systém automatickej prevodovky (spojky) a spôsob prevádzky musí zostať, tak ako pôvodne homologovaný. Len trecie a unášacie lamely môžu byť vymenené, ale ich počet musí zostať pôvodný.

Pružiny spojky môžu byť vymenené. Vonkajší a vnútorný spojkový kôš musia zostať také, aké sú dodávané výrobcom predaný typ a model homologovaného motocykla. Musí byť namontovaný ako pôvodný a homologovaný diel bez akýchkoľvek modifikácií.

### **1.15 – Dodatočné chladenie**

Dodatočné chladenie motora prídavnými chladičmi je zakázané.

### **1.16 – Výfukový systém**

Výfukový systém – potrubie, vnútorné diely usmerňujúce plyny a tlmiče výfukov môžu byť zmenené alebo upravené. Z bezpečnostných dôvodov musia byť otvorené konce výfukov zaoblené. Bandážovanie alebo obaľovanie výfukového potrubia je povolené. Hlukový limit je 100 dB/A s toleranciou +2 dB/A len po preteku. Titánové alebo karbónové výfuky a tlmiče sú povolené

### **1.17 – Zapaľovanie a elektronika**

Pôvodný zapaľovací systém motocykla môže byť vymenený alebo zamenený. Zapaľovacia sviečka môže byť vymenená.

### **1.18 – Alternátor**

Alternátor môže byť vymenený alebo zamenený.

## **2 - RÁM A PODVOZOK**

### **2.1 - Hlavný rám**

Hlavný rám môže byť modifikovaný pridaním pomocných nosníkov alebo výstuh zváraním alebo skrutkovými spojmi. Každý motocykel musí mať viditeľne zobrazené platné identifikačné číslo vozidla (VIN) vyrazené na hlavnom ráme motocykla. Konzola hlavného stojana môže byť odstránená. Držiaky motora musia zostať tak ako boli pôvodne vyrobené výrobcom pre homologovaný motocykel. Dodatočné držiaky sedadla môžu byť pridané. Nenamáhané, vyčnievajúce držiaky môžu byť odstránené, ak to neovplyvní bezpečnosť konštrukcie. Priskrutkované príslušenstvo na ráme môže byť odstránené. Vŕtanie otvorov do rámu je zakázané. Farebná schéma nie je obmedzená.

### **2.2 – Predná vidlica**

Predná vidlica môže byť nahradená alebo vymenená, z modelov Babetty typu 210, 215, 225, 226 alebo z modelu Korado typ 216 (Považské strojárne Manet a.s.) a musí zostať zachované jej pôvodné uchytenie k hlavnému rámu tak ako pôvodne vyrobené výrobcom homologovaného motocykla. Umiestnenie čapu nosníkov vidlice musí zostať v homologovanej pozícii (tak ako dodané na vyrobenom motocykli). Tlmič riadenia môže byť pridaný. Tlmič

riadenia nesmie nahrádzať pevné dorazy riadenia. Pôvodná povrchová úprava vidlice (trubky, nosníky) môže byť zmenená. Dodatočné povrchové úpravy sú povolené.

### **2.3 – Zadná kyvná vidlica**

Zadná kyvná vidlica musí zostať tak ako bola pôvodne vyrobená výrobcom pre homologovaný motocykel. Zadný napínák reťaze môže byť vymenený za nepôvodnú súčiastku. Umiestnenie čapu zadnej kyvnej vidlice musí zostať v homologovanej pozícii (tak ako dodané na vyrobenom motocykli). Puzdrové uloženie kyvnej vidlice môže byť vymenené alebo upravené za ložiskové uloženie, ale musí zostať v pôvodnej pozícii ako na homologovanom motocykli. Kryt reťaze môže byť vymenený ale musí byť namontovaný takým spôsobom, aby sa znížilo riziko zachytenia ktorejkoľvek časti tela jazdca medzi spodnou dráhou reťaze a zadným reťazovým kolesom. V prípade sporu týkajúce ho sa montáže, tvaru alebo použitého materiálu krytu reťaze, bude rozhodnutie hlavného technického komisára konečné.

### **2.4 – Zadná pružiaco-tlmiaca jednotka**

Zadná pružiaco-tlmiaca jednotka (tlmič a pružina) môže byť nahradená alebo vymenená, z modelov Babetty typu 210, 215, 225, 226 alebo z modelu Korado typ 216 (Považské strojárne Manet a.s.) a zachované jej pôvodné uchytienie k hlavnému rámu a zadnej kyvnej vidlici, tak ako pôvodne vyrobené výrobcom homologovaného motocykla.

### **2.5 – Pneumatiky**

Pneumatiky môžu byť akékoľvek, homologizované pre cestnú premávku a pre použitý typ ráfu kolesa. Pneumatiky typu „slick“ sú povolené.

### **2.6 – Kolesá**

Kolesá môžu byť v rôznych variantoch (špicové, liate) z modelov Babetty typu 210, 215, 225, 226 alebo z modelu Korado typ 216 (Považské strojárne Manet a.s.), musí však byť dodržaný pôvodný priemer kolesa (16“). Kolesá musia byť homologizované bez možnosti dodatočnej úpravy. Vyvažovacie telieska kolies môžu byť odstránené, zmenené alebo pridané. Kovové ventily kolies s kovovými krytkami sú odporúčané.

### **2.7 – Brzdy**

Brzdy musia byť z homologizovaných modelov, Babetty typu 210, 215, 225, 226 alebo z modelu Korado typ 216 (Považské strojárne Manet a.s.) a musí byť zachovaný pôvodný priemer brzdových bubnov. Predné a zadné brzdové čeľuste môžu byť vymenené alebo nahradené za iné. Čapy brzdových čeľustí môžu byť upravené. Hlavný technický komisár má právo zamietnuť použitý typ brzd alebo spôsob montáže nevyhovujúcu týmto bezpečnostným požiadavkám.

### **2.8 – Stúpačky a nohami ovládané páky**

Stúpačky a nohami ovládané páky môžu byť pridané alebo premiestnené. Stúpačky môžu byť pevné (nesklpné) alebo sklpné, ale v tom prípade musia byť opatrené zariadením, ktoré ich automaticky vráti do normálnej polohy. Na konci stúpačky musí byť integrovaná ochrana s polomerom minimálne 8 mm. Pevné stúpačky musia byť vždy opatrené trvale upevnenou zátkou vyrobenou z hliníka, plastu alebo Teflónu, alebo obdobného typu materiálu (hliníková zliatina) s minimálnym polomerom zaoblenia 8 mm. Zátka stúpačky musí byť vyrobená tak, aby vytvárala čo najväčšiu možnú plochu na konci stúpačky, aby sa zabránilo možnému poraneniu jazdca v prípade pádu. Hlavný technický komisár má právo zamietnuť zátku stúpačky nevyhovujúcu týmto bezpečnostným požiadavkám.



## **2.9 – Riadidlá a páčky**

Riadidlá môžu byť vymenené. Riadidlá a ovládacie prvky môžu byť premiestnené. Rukoväť plynu môže byť upravená alebo zamenená. Ovládanie plynu sa musí samočinne vrátiť do voľnobežného režimu, ak z neho jazdec pustí ruku. Zostava ovládania plynu, vrátane súvisiacich laniek, môže byť upravená alebo zamenená, ale spojenie medzi posúvačom (šupátkom) karburátora a rukoväťou plynu musí zostať rovnaké ako na homologovanom motocykli. Páčky môžu byť vymenené za nepôvodné. Je povolené použiť nastavovací prvok pre ovládanie páčky prednej brzdy. Vypínače môžu byť zmenené, ale tlačidlo vypínača zapalovania musia byť umiestnené na riadidlách. Zváranie riadidiel nie je povolené. Otvorené konce riadidiel musia byť opatrené pevným materiálom alebo pokryté gumou. Musia byť namontované pevné dorazy (iné ako tlmič riadenia) spôsobom, aby sa zaistila minimálna vzdialenosť 30 mm medzi riadidlami s páčkami a nádržou alebo rámom, pri plne zatvorenej polohe riadidiel, aby sa zabránilo zachyteniu prstov jazdca. Všetky páčky na riadidlách musia byť zakončené guľôčkou (priemer je minimálne 16 mm). Guľa môže byť tiež sploštená, minimálna hrúbka sploštenej časti je 14 mm a okraje musia byť zaoblené. Tieto konce musia byť trvalo upevnené a musia tvoriť neoddeliteľnú súčasť páčky. Každá ovládacia páčka musí byť namontovaná na samostatnom otočnom čape. Páčky brzd musia pracovať za každých okolností, aj ak sú napríklad skrivené alebo inak deformované.

## **2.10 – Palivová nádrž**

Palivová nádrž nádrže môže byť zmenená, vymenená alebo nahradená. Nádrž nesmie mať ostré hrany (minimálny rádius R8). Palivová nádrž musí byť vodotesná. Uzáver palivovej nádrže môže byť zmenený alebo nahradený iným, vhodným pre homologovaný motocykel, i za rýchlozáver. Keď je uzáver zatvorený musí byť nepriepustný (vodotesný). V prípade sporu týkajúceho sa montáže, tvaru alebo použitého materiálu palivovej nádrže, bude rozhodnutie hlavného technického komisára konečné.

## **2.11 – Sedadlo**

Sedadlo, jeho základňa a súvisiace konštrukcie môžu byť nahradené alebo upravené.

## **2.12 – Kapotáž, blatníky**

Motocykle sa nemôžu kapotážou dodatočne vybavovať, a to v žiadnej forme, len s výnimkou predpísanej tabuľky so štartovným číslom ako je to popísané v bode 0.4. Tabuľka so štartovným číslom nemôže plniť funkciu kapotáže. Zadný a predný blatník môže byť upravený, zmenený alebo odstránený.

## **2.13 – Upevňovacie prvky**

- a) Všetky štandardné skrutky a upevňovacie prvky môžu byť nahradené inými z akéhokoľvek materiálu a dizajnu. Pevnosť a tvar musia byť rovnaké alebo pevnejšie ako pri pôvodných dieloch, ktoré sú nimi nahrádzané.
- b) Vrtanie do materiálov motocykla nesmie byť prevedené za účelom zníženia hmotnosti.
- c) Oprava závitov použitím vložiek rozdielneho materiálu ako napr. Helicoil a Time-Sert je povolená.
- d) Hliníkové upevňovacie prvky môžu byť použité len pre diely, ktoré nepredstavujú nosný diel konštrukcie.

#### **2.14 – Nasledujúce položky alebo diely MÔŽU BYŤ ZMENENÉ ALEBO NAHRADENÉ inými, vhodnými pre**

##### **homologovaný motocykel :**

- a) Ľubovoľné mazivá, brzdové alebo tlmičové kvapaliny a oleje.
- b) Tesnenia a tesniace materiály.
- c) Prístroje a ich držiaky a s nimi súvisiaca kabeláž.
- d) Ľubovoľné farebné riešenie a polepy vonkajšej plochy.
- e) Ľubovoľné zapaľovacie sviečky.
- f) Ľubovoľné duše (ak sú použité) a ventily pre pneumatiky, ale kovové ventily kolies s kovovými krytkami sú vysoko odporúčané.
- g) Vyvažovacie závažia kolies môže byť odstránené, zmenené alebo pridané

#### **2.15 – Nasledovné diely MÔŽU BYŤ odstránené :**

- a) Rýchlomer
- b) Spínač svetiel
- c) Spínač klaksóna
- d) Spínač smerových svetiel
- e) Kryt reťaze. Ak je pôvodný kryt odstránený, musí byť namontované iné zariadenie, plniace túto funkciu.
- f) Priskrutkované príslušenstvo na zadnom pomocnom ráme

#### **2.16 – Nasledovné diely MUSIA BYŤ ODSTRÁNENÉ :**

- a) Hlavný svetlomet, zadný svetlomet, ukazovatele smeru (ak je motocykel vybavený).
- b) Spätné zrkadlá
- c) Klaksón
- d) Sada náradia na opravu
- e) Nosič batožiny
- f) Stupačky spolujazdca
- g) Držiaky (madlá) pre spolujazdca.
- h) Ochranné rámy, hlavný a bočný stojan (ak je motocykel vybavený)
- i) Pedále, kľuky a hriadeľ pedálov

#### **2.17 – Nasledovné prvky MUSIA BYŤ UPRAVENÉ :**

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

