

SUPPLEMENTARY REGULATIONS

2014

PERATURAN KEJUARAAN



Please read these regulations carefully to ensure that your entry is not liable for disqualification or declared null and void.

Sila baca peraturan ini dengan teliti untuk memastikan penyertaan anda tidak cenderung untuk dibatalkan atau disahkan batal dan tidak layak untuk menyertai.

PETRONAS AAM MALAYSIAN CUB PRIX CHAMPIONSHIP 2014

Supplementary Regulations

Applicable to race meeting held at street/circuit races.

- 1 NAME OF EVENT : PETRONAS AAM Malaysian Cub Prix Championship 2014
- 2 ORGANISERS : Kelab Sukan Motor Pulau Pinang (PMSC)
No.10 York Road,
10450 Pulau Pinang, Malaysia.
Tel. : 604-226 0355
Fax. : 604-226 2059
- EVENT PROMOTER : Safe Aim Mutual Sdn Bhd (45824-D)
Lot.12, Jalan 9/7, Seksyen 9,
Kawasan Perusahaan, Bandar Baru Bangi,
43650 Bangi, Selangor.
Tel. : 603-8733 8787
Fax. : 603-8926 1122
- 3 SANCTIONED BY : Automobile Association of Malaysia (AAM) - Motorsports
225, Block 4, No.7, Persiaran Sukan,
Laman Seri Business Park,
Section 13, 40100 Shah Alam,
Selangor Darul Ehsan.
Tel. : 603-5510 4679
Fax. : 603-5511 3426
- 4 TYPE OF EVENT : Mass start road races for motorcycles
- 5 STATUS : National
- 6 JURISDICTION : This meeting is held under the National Competition Rules of the AAM. The Supplementary Regulations of the AAM, and these Standing Regulations issued by the organiser with written, shall have the same force as these Regulations subject to the provisions of the NCR.

7 *DATES & VENUES:

Round	Date	Venue
Round 1	5th – 6th April	Batu Kawan, Pulau Pinang
Round 2	25th - 26th April	Muar, Johor
Round 3	9th – 10th May	Kuala Terengganu, Terengganu
Round 4	31st June – 1st May	TBC
Round 5	21st – 22nd June	Temerloh, Pahang
Round 6	13th – 14th September	TBC
Round 7	27th – 28th September	TBC
Round 8	18th – 19th October	Kluang, Johor
Round 9	1st – 2nd November	Bandar Seri Jempol, N. Sembilan
Round 10	29th – 30th November	Kart Circuit, Shah Alam, Selangor

* Dates and Venues mentioned here are provisional and subject to changes. Any changes of dates & venues will be informed 2 weeks prior to the even

8 ELIGIBILITY OF COMPETITORS:

This Championship is open only to Malaysian riders who must be a holder of Malaysian National Competition licence issued by AAM.

9 ELIGIBILITY OF MOTORCYCLE & CATEGORIES:

9.1 Machine: General Specification.

Motorcycle must be manufactured, assembled and sold in South East Asia before 1st March 2014.

Minimum quantity of 1,000 units assembled by 1st March 2014.

Below documents are compulsory to be submitted to the promoter for clarification purposes.

- 1) Total number of units assembled as to the date of documents submission.
 - 2) Starting Chassis Number to current
 - 3) Type Approval from MITI (if similar to each respective country)
 - 4) Service Manual – Hard copy x3 & Softcopy x1
 - 5) Parts Catalogue – Hard copy x3 & Softcopy x1
 - 6) Sales Broucher
 - 7) Suggested retail price
 - 8) Royal Malaysia Custom Verifications (or similar in each respective country)
- All motorcycles used for the races must conform to the general specification of the declared motorcycle.

9.2 The following MUST NOT BE altered (unless mentioned):

- a) Type of Engine (4-Stroke Horizontal layout)
- b) Piston Stroke
- c) The material and shape of Crankcase Cover and Cylinder Block.

9.3 The following **MUST BE** altered or removed:

- a) Removal of speedometer
- b) Removal of drive chain cover
- c) Removal of rear mudguard
- d) Removal of side and center stand
- e) Removal of side mirror
- f) Headlamp, rear lamp and turn indicators must be removed, but profile and frontal appearance, must be retained. The openings must be covered by a suitable material.
- g) Leg shield may be shaved at the edges from the standard size only for cornering purposes. Highest shaved area allowed must be below the footrest height.
- h) Front mudguard may be cut but not less than 6 inches from the front cowling.
- i) All plugs for lubricants and brakes **MUST** be safety wired.

9.4 Weight

For CP130 and CP115

- Minimum Motorcycle weight without fuel : 80 kg
- Maximum Motorcycle weight without fuel : 95 kg
- Total target combined weight of Motorcycle : 140 kg – Rider with **FULL** racing gear
(Suit, Helmet, Boots, Back Protector, Chest Guard and Gloves)

If the combined weight is less than 140kgs when the maximum motorcycle weight is already 95kgs or more, there will not be any additional weight penalty.

For WIRA

- Minimum Motorcycle weight without fuel : 80 kg
- Maximum Motorcycle weight without fuel : 95 kg
- Total target combined weight of Motorcycle : 145 kg
 - Rider with **FULL** racing gear (Suit, Helmet, Boots, Back Protector, Chest Guard and Gloves)

If the combined weight is less than 145kgs when the maximum motorcycle weight is already 95kgs or more, there will not be any additional weight penalty.

For **PRO-AM CUP**

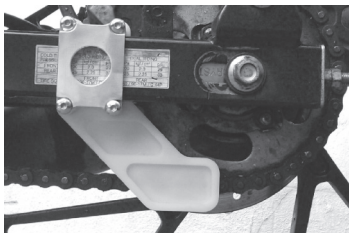
- Minimum Motorcycle weight without fuel : 80 kg
- Maximum Motorcycle weight without fuel : 95 kg
- Total target combined weight of Motorcycle : 135 kg
 - Rider with **FULL** racing gear (Suit, Helmet, Boots, Back Protector, Chest Guard and Gloves)

If the combined weight is less than 135kgs when the maximum motorcycle weight is already 95kgs or more, there will not be any additional weight penalty.

All ballast, IF added to the BIKE must be securely fitted. Sprocket or any objects deem dangerous will not be allowed to be used as weight ballast.

- * Half dry weight means: Motorcycle ready to race without fuel. In case of separate lubricant oil, it is regarded as fuel.

- 9.5 All breather hose must have a Catch Tank located in an easily accessible position and which MUST be emptied before the start of each race. Catch Tank must measure at least 250cc.
- 9.6 Exhaust Noise limit not more than 125db/A at 6,000rpm.
- 9.7 Use of Oil Cooler is PROHIBITED.
- 9.8 Use of Magnesium light alloy or Titanium to change or construct any part of the motorcycle is PROHIBITED unless exempted and stated in the Supplementary Regulation.
- 9.9 Steering Damper may be installed but not to act as a steering limiter.
- 9.10 All competitors taking part are compulsory to use the "Double D" buckle with FIM approved standards helmet. (Please refer Appendix A)
- 9.11 All competitors MUST equipped with own Hard Plastic Full scale Back Protector and Chest Guard.
- 9.12 All competitors who have purchased their own transponder MUST equip a 12V DC power supply on their bike to power the transponder (if the transponder type used is of not rechargeable type). The transponder must be mounted on the rear section of the motorcycle (at the rear of the seat).
- 9.13 For safety reasons, all participating motorcycles must install a chain guard that is made of hard plastic or Nylon. Example as below diagram:



10 Fuel

Fuel used must be UNLEADED PETRONAS (octane 95) and is supplied by the organizer at the race venue.
No additive or whatsoever is allowed. Eg. Octane Booster, Lubricants, etc to be added with the fuel.

- 11 Classes : CP130
- Underbone : 90cc to 130cc

11.1 Cylinder Head

Cylinder Head is free.

Overall outer outlook and dimension must be similar BUT not larger than standard original Cylinder Head.

Position and number of cooling fins must remain as original Cylinder Head.

There shall be a weight control of +5% compare to Standard Cylinder Head.

Material of the Cylinder Head must remain light alloy type.

Number of Camshaft, Intake and Exhaust Valve MUST remain as standard production.

11.1.1 Valve Inspection Cap (Intake and Exhaust)

Valve Inspection Cap (Intake and Exhaust) may be replaced or modified from original, to incorporate breather hose. The breather hose must channel to a catch tank with the volume not less than 250cc.

Valve Inspection Cap Seal may be changed.

11.1.2 Cam Sprocket Inspection Cap

Cam Sprocket Inspection Cap must maintain original.

11.1.3 Valve (Size & Material)

Maximum 2 Valves per Cylinder.

Maximum Permitted Valve size is 29mm.

Titanium Valve is not permitted.

Valves angle may be altered.

11.1.4 Valve Seal

Valve Seals (Intake and Exhaust) must be installed.

Valve Seal may be replaced.

11.1.5 Valve Guide (Stem)

Valve Guides is free.

11.1.6 Valve Spring

Valve Springs are free.

11.1.7 Valve Spring Washer (Seat & Retainer)

Valve Spring Washers are free.

11.1.8 Valve Cotter Pin

Material of Valve Cotter Pin is free.

11.1.9 Camshaft

Camshaft is free, however only single camshaft allowed.

11.1.10 Cam Sprocket

Cam Sprocket is free.

11.1.11 Rocker Arm

Rocker Arm is free.

11.1.12 Rocker Arm Shafts

Rocker Arm shafts are free.

11.1.13 Cam Shaft Bearing

Camshaft bearings are free.

11.1.14 Timing Chain Guide

Timing Chain Guide is free.

11.1.15 Timing Chain

Timing Chain is free.

11.1.16 PAIR Valve (To Air Cleaner Box) – (Closed Air breather system)

"PAIR Valve" may be dismantled or sealed.

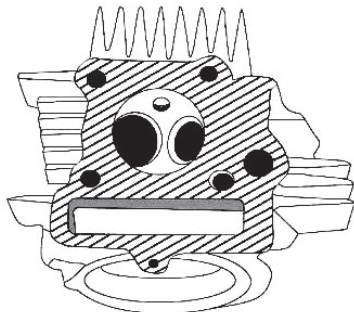
11.1.17 Spark Plug Insertion Hole

In an event where a bigger diameter of Spark Plug is preferred, the Spark Plug Insertion Hole at Cylinder Head may be altered to accommodate bigger or smaller Spark Plug.

11.1.18 Gasket (Cylinder Head)

Cylinder Head Gaskets are free.

- 11.1.19 Compression Ratio
Compression Ratio is free.
- 11.1.20 Machining and limit
Cylinder Head Surface can be machined to adjust compression ratio.
Refer diagram below:



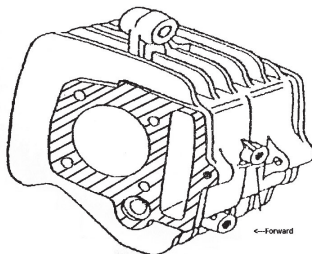
- 11.1.21 Cylinder Heads' Nuts and Washers are free.
- 11.1.22 Position of Intake port may be altered and/or relocated.
However, the position of the exhaust port must remain as original standard.
Both Intake and Exhaust port may be machined.
- 11.2 Carburettor
Power Jet type carburettor is allowed (Manual Pump - Fuel Injected type).
Only can change Manual Pump to Fuel Injection and Fuel Injection to Manual Pump once during the 10 rounds of the event said.
- 11.2.1 Size and measurement
Maximum permitted carburettor size is 28mm.
As for motorcycle with Fuel Injection system, the above mentioned dimension for throttle valve air passage must not exceed 28mm.
Measurement will always be carried out at the biggest diameter of the air/fuel passage of the carburettor.
- 11.2.2 Jetting
Air/Fuel Jetting is free.
- 11.2.3 Intake Pipe (Manifold)
Construction of Intake pipe is free.
- 11.2.4 Positioning
Carburetor positioning preferably mounted on the opposite side where the Spark Plug is located.
- 11.2.5 Air Box
Air Box is allowed and must be within the leg shield
- 11.2.6 Choke
Choke may be removed from carburettor.
- 11.2.7 Throttle Cable
Throttle Cable may be replaced. For safety reasons, the Throttle Cable must be routed neatly as not to endanger the rider or other competitors.

11.3 Cylinder Block

Cylinder Block must be original as production.

11.3.1 Machining and limit

Cylinder Block may be altered to incorporate timing chain tensioner.
Top and bottom Surface of Cylinder Block may be machined to alter compression ratio. Refer drawing below:



11.3.2 Cylinder Liner

Cylinder Liner may be re-bore to accommodate piston sizes.
Cylinder Liner may be re-sleeved to accommodate piston sizes.
Cylinder Liner surface must not be coated.
Material of the re-sleeved Cylinder Liner must be cast iron.

11.3.3 Gasket (Cylinder Block)

Material and thickness of Cylinder Gasket is free.

11.4 Crankcase

11.4.1 Machining and limit (Purpose – Compression Ratio)

The mating surface of the Crankcase to the Cylinder Block may be machined to allow changing of compression ratio.
The front centred hole may be machined to allow bigger Cylinder liner sleeve to sit.

11.4.2 Stud Bolt (Cylinder Block)

The number of Stud Bolt and diameter must remain original.
The stud bolt may be replaced.

11.4.3 Bearings

All Bearings are free.

11.4.4 Oil Seal

All Oil Seals attached to the crankcase are free.

11.4.5 Front Sprocket Protective Cover

For safety reasons, Front Sprocket Cover must be installed, however the cover may be drilled or machined hole/s not bigger than 10mm in diameter.

11.4.6 All drain plugs must be wired.

11.5 Clutch

11.5.1 Clutch Plate Housing

Clutch Plate Housing is free.

- 11.5.2 Clutch Damper (Within Primary Driven Gear)
Clutch Damper within the primary driven gear may be replaced or removed.
- 11.5.3 Wet type
Clutch system must maintain wet type.
- 11.5.4 Clutch Drive Plate (Metal)
The number of Clutch Drive Plate are free.
Clutch Drive Plates are free.
- 11.5.5 Clutch Driven Plate
The number of Clutch Driven Plates are free.
Clutch Driven Plates are free.
- 11.5.6 Clutch Springs
Clutch Springs are free.
- 11.5.7 Clutch Spring Bolts
Clutch Spring Bolts are free.
- 11.5.8 Transmission, Auto Clutch system may be converted to manual clutch system.
- 11.5.9 Clutch Cover
Clutch Cover may be replace with an original same make that comes with manual clutch mechanism if the motorcycle comes standard with auto-clutch system. The Manual Clutch system may be fabricated or the clutch cover and it's mechanism may be imported from other countries if not produced locally.
- 11.5.10 Incorporating Hydraulic Clutch system to replace the clutch cable is allowed, however the hydraulic hose must be neatly routed.
- 11.6 Primary Drive and Driven
 - 11.6.1 Primary Drive Gear
Must remain original as production.
 - 11.6.2 Primary Driven Gear
Must remain original as production.
- 11.7 Oil Pump
 - 11.7.1 Oil Pump and Gear Assy.
Maintain original as production.
 - 11.7.2 Oil Filter (Engine)
Oil Filter is free.
- 11.8 Transmission (Gear Box)
 - 11.8.1 Kick Starter (Shaft Assy)
Kick Starter assembly may be removed.
The Kick Starter Shaft hole at the Crankcase may be sealed.
 - 11.8.2 Starter Motor
Starter Motor may be removed.
Starter One way clutch may be removed.
Starter Gear and Bearing may be removed.
 - 11.8.3 Number of Gears (Speed)
The total maximum number of gears is four only.

- 11.8.4 Gearshift Fork
Constructions of Gearshift Forks are free.
- 11.8.5 Gearshift Fork Shaft
Construction of Gearshift Shafts is free.
- 11.8.6 Countershaft
Construction and material of Countershaft is free.
- 11.8.7 Gearshift Cam
Construction of Gearshift Cam is free.
- 11.8.8 Shift Cam Mechanism
Construction of Shift Cam Mechanism is free.
- 11.8.9 Sprocket (Drive)
Material and size of Front Sprocket (Drive) is free.
- 11.8.10 Sprocket (Driven)
Material and size of Rear Sprocket (Driven) is free.
- 11.8.11 Drive Chain
Size and the number link of Drive Chain are free.
- 11.9 Magneto Assembly
 - 11.9.1 Magneto
Magneto may be removed or replaced.
 - 11.9.2 Magneto Stator (Charging Coil) may be removed.
 - 11.9.3 Pick up Coil (Pulsar Coil) may be replaced
The position of the Pick up Coil(Pulsar Coil) may be relocated to adjust Ignition timing.
 - 11.9.4 Magneto/Stator Engine Cover
Magneto/Stator Engine Cover may be drilled. However for safety reasons, the holes must not be bigger than 10mm in diameter.
The Ignition timing inspection Cap may be removed.
- 11.10 Crankshaft Assembly
 - 11.10.1 Crankshaft Flywheel
Crankshaft Flywheel must remain original as production.
No machining or polishing is allowed on the flywheel.
Welding is allowed on the Connecting Rod Pin (Big End Pin) to the flywheel.
However, the welding area should not cover fully as to leave an area for scrutineers to measure. Refer diagram below:
 - 11.10.2 Connecting Rod
Connecting Rod must remain original as production.
Small end pin hole may be machined to a bigger diameter to accommodate bigger Piston pin.
 - 11.10.3 Connecting Rod Bearing
Connecting Rod Bearings are free.
 - 11.10.4 Connecting Rod Pin
Connecting Rod Pin (Big End Pin) must remain original as production.

11.11 Piston

Construction of Piston and material are free, however the piston must have 3 ring grooves with a minimum of 1 mm depth and height.

Piston surface is free.

11.11.1 Piston Ring

Piston Ring is free.

There is no limitation on the number of piston rings used.

11.11.2 Piston Pin

Size of Piston Pin is free.

11.11.3 Piston Clip

Piston Pin clips is free.

11.12 Exhaust

Material to construct the exhaust is free.

The discharge of the exhaust must be backward and in a position as not to annoy other riders.

The rear edge of the exhaust pipe must not exceed the rear wheel.

The orientation of the exhaust pipe must remain original.

The exhaust must be securely mounted. The mounting stays for the exhaust and muffler (silencer) are free.

11.13 Electrical

11.13.1 Wire Harness

Wire Harness is free.

For safety reasons, the Wire Harness must be securely routed and check for any current leakage.

11.13.2 Battery

Battery is free.

Battery must be securely mounted and must not be exposed.

11.13.3 CDI

CDI is free.

11.13.4 Regulator/Rectifier

Regulator/Rectifier is free.

11.13.5 Ignition Coil

Ignition Coil is free.

11.13.6 Ignition Coil Lead Wire (Plug Wire)

Ignition Coil Lead Wire is free.

11.13.7 Spark Plug Cap

Spark Plug Cap is free.

11.13.8 Spark Plug

Spark Plug is free.

11.14 Fuel Tank

11.14.1 Relocation or changing of the Fuel Tank is not permitted except for models which have the fuel tank mounted at the front. . However modification to the existing fuel tank to bigger size is allowed. The position, mounting method and tank used will be specified by the AAM Safety/Technical Committee for safety reasons.

- Addition of fins is allowed in the Fuel Tank to reduce the throwing of fuel weight.
- 11.14.2 Tank Cap
Fuel Tank Cap is free.
- 11.14.3 Fuel Hose
Fuel Hose and its' clips may be replaced. The size and length of the Fuel Hose is free. "Quick Connectors" may be use along with the Fuel Hose. For safety reasons, the length of the hose must not disrupt the rider's riding at any time.
- 11.14.4 Fuel Cock
A functional Fuel Cock must be fitted.
For safety reasons, the Fuel Cock must be securely mounted and accessible.
- 11.15 Handle Bar
Handle Bar is free. however it must have a minimum length of 450mm.
For safety reasons, the edge of the Handle Bar must not have sharp edges and must be plugged.
- 11.16 Hand and Foot Controls
- 11.16.1 Throttle
"Quick Throttle" is allowed. Throttle grip must automatically return when not grabbed.
- 11.16.2 Kill Switch
Motorcycles must be equipped with a functional Ignition Kill switch located within reach of thumb while holding handgrips.
The Ignition Kill switch MUST be red in colour and preferably fitted on the left hand side of the handle bar.
- 11.16.3 Brake Lever
Brake Lever may be replaced. However, the edge of the lever should be round with a minimum diameter of 16mm and a minimum thickness of 14mm.
The length of the Brake Lever should not be more than 200mm measuring from center of pivot point.
- 11.16.4 Clutch Lever
Clutch Lever may be replaced. However, the edge of the lever should be round with a minimum diameter of 16mm and a minimum thickness of 14mm. The length of the Clutch Lever should not be more than 200mm measuring from center of pivot point.
- 11.16.5 Footrest
Footrest may be relocated but the bracket must be rigidly mounted. Foldable types of Footrest are not allowed.
End of footrest must maintain a minimum 15mm in diameter without any sharp edges.
It is compulsory to have an "End Plug" which is permanently bolted on both side of the Footrest and made of Hard Plastic, Teflon or an equivalent type. The Plug should have a minimum of 8mm radius.
- 11.16.6 Rear Brake Pedal
Rear Brake Pedal is free.

- 11.16.7 Gear Shift Lever
Gear Shift Lever is free.
Mechanical quick gear shifter is allowed.
- 11.17 Wheel and Tire
- 11.17.1 Front Wheel
The diameter of the front wheel must remain original.
Cast Wheel and Spoke type may be used.
Wheel Hub may be changed or altered (Spoke type).
Front wheel Spindle shaft, Washer and Nut may be replaced.
The diameter of the Spindle Shaft, Washer and Nut are free, however the material of changed Spindle Shaft, Washer and Nut must be ferrous, including SUS (Stainless Steel).
Wheel Bearings may be changed.
The size of the Wheel Bearings is free.
The maximum width of the front rim is 2.5 inches.
The minimum weight of the front wheel is 6 kg.
(The Gross weight inclusive of complete Wheel comes with Tire, Inner Tube(if any), Valve, Disc Rotor and Bearings)
Lead Tire balancer may be added. The Lead must be securely taped.
- 11.17.2 Rear Wheel
The diameter of the rear wheel must remain original.
Cast Wheel and Spoke type may be used.
Brake Hub may be changed or altered (Spoke type).
Diameter of the rear wheel Spindle Shaft must remain original.
Washer and Nut are free, however the material of changed Washer and Nut must be ferrous, including SUS (Stainless Steel).
Wheel Bearings may be changed.
The size of the Wheel Bearings is free.
The maximum width of the rear wheel is 3.0 inches.
The minimum weight of the front wheel is 6.5 kg.
(The Gross weight inclusive of complete Wheel comes with Tire, Inner Tube(if any), Valve, Disc Rotor(if any) and Bearings excluding Sprocket and Sprocket hub).
Lead Tire balancer may be added. The Lead must be securely taped.
The rear Sprocket damper may be changed or altered.
For safety reasons, it is compulsory to use "Lock Washer" or "Self Locking Nut" when installing the rear Sprocket.
- 11.17.3 Tires
Each participant is allowed to declare 1 set of tires on the race day morning. Tyres MUST be marked before the first session. If the declared tire/s is damaged in an event of accident, a similar tire type must be submitted to the Chief Scrutineer for approval and marking again.
For safety reasons, competing motorcycle should have at least 60% (from new) or 2.5mm depth of thread to start (scrutineering purposes only).

The measurement will be carried out on the worst worn treaded area of the tire.

Slick, Hand cut or Rain tires are not allowed.

11.18 Brakes

11.18.1

Front Brakes

Front Master Cylinder Pump may be changed or altered.

Hydraulic brake Hose is free.

Hydraulic brake hose must be neatly routed as not to endanger the rider or other competitors.

Brake Caliper and Brake Pads are free.

Disc Rotor is free, however the material of changed Disc Rotor must be ferrous, including SUS (Stainless Steel).

11.18.2

Rear Brakes

Rear Drum brakes system may be changed to Disc type.

Rear Master Cylinder Pump may be changed.

Hydraulic brake Hose is free.

Hydraulic brake hose must be neatly routed as not to endanger the rider or other competitors.

Brake Calliper and Brake Pads are free.

Disc Rotor is free, however the material of changed Disc Rotor must be ferrous, including SUS (Stainless Steel).

11.19 Chassis

11.19.1

Frame Body

Frame Body may be strengthened.

Stays may be cut.

Head set bearing may be changed.

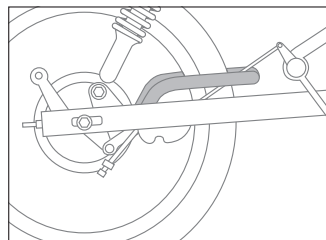
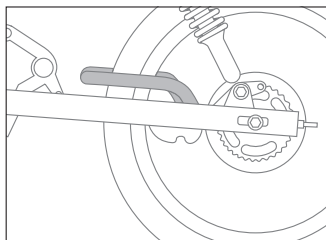
11.19.2

Swing arm

Attachment of stabilizer to strengthen the Swing arm is allowed. The limitation of extra material must not be bigger than the original swing arm.

The material used for strengthening must be ferrous.

Refer diagram:



Swing arm bush is free.

The diameter of the Swing arm pivot shaft must remain original. Swing arm Shaft and Pivot Nut may be changed or altered, however the material of changed Swing arm Shaft and Pivot Nut must be ferrous, including SUS (Stainless Steel).

Final Drive Chain guide may be altered, removed or replaced.

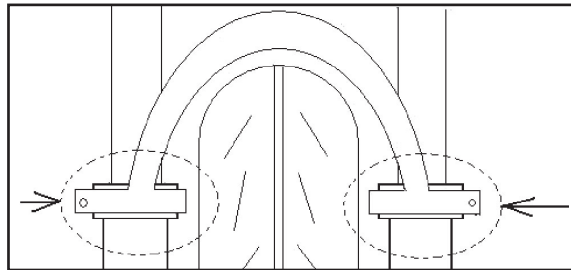
1.1.20 Suspension

11.20.1 Front Fork

Front suspension unit must be originally produced by the manufacturer. However, the internal parts of the fork may be modified: Shims, Hydraulic Piston, Oil passages, Springs and Spacers. Dust Seal may be removed.

Brackets for re-enforcement may be mounted on the front fork outer tube but not to act as a steering limiter.

Refer diagram:

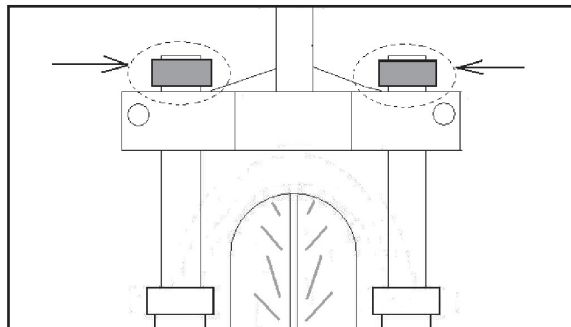


The fork clamp may be machined to accommodate the raise of the inner tube only.

Bracket for re-enforcement may also be mounted on inner tube above the fork clamp.

The re-enforcement must act within the inner tube only. There must be only 2 mounted points on the bracket (left and right fork only) as illustrated below. It must not serve other purposed other than reinforcing the front shocks only.

Refer diagram:



Steering damper may also be mounted directly on the front fork inner tube.

The spindle shaft area may be machined to accommodate bigger spindle shaft.

For models without front disc brake:

The fork outer tube may be replaced by the same make but from different models to incorporate the disc, however the wheelbase must remain as production.

11.20.2 Rear Suspension

Rear Suspension system must remain original.

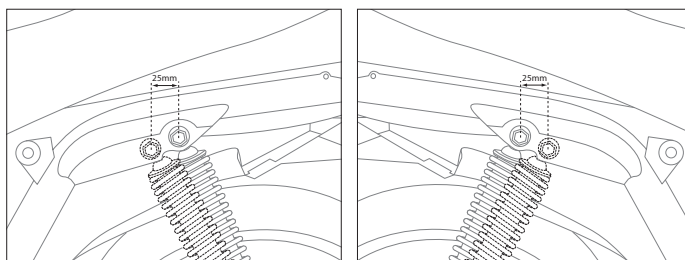
The rear linkage must remain as originally produced by the manufacturer, however the position of the top linkage may be shifted to the front with a maximum limit of 25mm (center to center) from the original point and must be securely welded.

There should be only one mounting point at any time.

Adjustable mounting points are not allowed.

The shock must be directly mounted on the linkage.

Refer diagram:



11.21 Streamlining (Complete Cowling inclusive Leg Shield)

Materials such as Carbon Fibre and Kevlar must not be used in construction of streamlining and seat cowling.

The outlook of the replaced Streamlining should look the same as production motorcycle.

11.22 Bolts and Nuts

Material for Bolts and Nuts are free. However, material for Axle Bolts and Nuts for Wheels and Swing arm may be changed but material must remain ferrous type.

12 Classes: CP115

Underbone – 90cc to 115cc

12.1 Cylinder Head

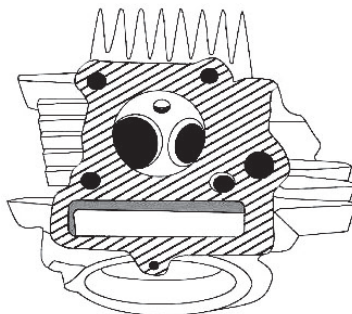
Cylinder Head is free.

Overall outer outlook and dimension must be similar BUT not larger than standard original Cylinder Head.

Positioning and number of cooling fins must remain as original Cylinder Head.
There shall be a weight control of +5% compare to Standard Cylinder Head.
Material of the Cylinder Head must remain light alloy type.
Number of Camshaft, Intake and Exhaust Valve MUST remain as standard production.

- 12.1.1 Valve Inspection Cap (Intake and Exhaust)
Valve Inspection Cap (Intake and Exhaust) may be replaced or modified from original, to incorporate breather hose. The breather hose must channel to a catch tank with the volume not less than 250cc.
- 12.1.2 Valve Inspection Cap Seal may be changed.
- 12.1.2 Cam Sprocket Inspection Cap
Cam Sprocket Inspection Cap must maintain original.
- 12.1.3 Valve (Size & Material)
Maximum 2 Valves per Cylinder.
Maximum Permitted Valve size is 29mm.
Titanium Valve is not permitted.
Valves angle may be altered.
- 12.1.4 Valve Seal
Valve Seals (Intake and Exhaust) must be installed.
Valve Seal may be replaced.
- 12.1.5 Valve Guide (Stem)
Valve Guides is free.
- 12.1.6 Valve Spring
Valve Springs is free.
- 12.1.7 Valve Spring Washer (Seat & Retainer)
Valve Spring Washer is free.
- 12.1.8 Valve Cotter Pin
Cotter Pin is free.
- 12.1.9 Cam
Camshaft is free, however only single camshaft allowed.
- 12.1.10 Cam Sprocket
Cam Sprocket is free.
- 12.1.11 Rocker Arm
Rocker Arm is free.
- 12.1.12 Rocker Arm Shafts
Rocker Arm Shafts is free.
- 12.1.13 Cam Shaft Bearing
Cam Shafts bearings are free.
- 12.1.14 Timing Chain Guide
Timing Chain Guide is free.
- 12.1.15 Timing Chain
The size and the total number of chain links are free.
- 12.1.16 PAIR Valve (To Air Cleaner Box) – (Closed Air breather system)
“PAIR Valve” may be dismantled or sealed.

- 12.1.17 Spark Plug Insertion Hole
In an event where a bigger diameter of Spark Plug is preferred, the Spark Plug Insertion Hole at Cylinder Head may be altered to accommodate bigger or smaller Spark Plug.
- 12.1.18 Gasket (Cylinder Head)
Cylinder Head Gaskets is free.
- 12.1.19 Compression Ratio
Compression Ratio is free.
- 12.1.20 Machining and limit
Cylinder Head Surface can be machined to adjust compression ratio.
Refer diagram below:

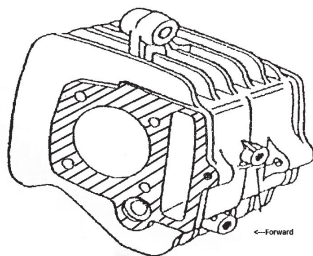


- 12.1.21 Cylinder Heads' Nuts and Washers are free.
- 12.1.22 Position of Intake port may be altered and/or relocated.
However, the position of the exhaust port must remain as original standard.
Both Intake and Exhaust port may be machined.
- 12.2 Carburetor
Power Jet type carburettor is allowed (Manual Pump - Fuel Injected type). Only can change Manual Pump to Fuel Injection and Fuel Injection to Manual Pump once during the 10 rounds of the event said.
- 12.2.1 Size and measurement
Maximum permitted carburettor size is 24mm.
Measurement will be carried out at the biggest diameter of the air/fuel passage of the carburetor.
- 12.2.2 Jetting
Air/Fuel Jetting is free.
- 12.2.3 Intake Pipe (Manifold)
Construction of Intake pipe is free.
- 12.2.4 Positioning
Carburetor positioning preferably mounted on the opposite side where the Spark Plug is located.
- 12.2.5 Air Box
Air Box is allowed and must be within the leg shield
- 12.2.6 Choke
Choke may be removed from carburettor.

- 12.2.7 Throttle Cable
Throttle Cable may be replaced. For safety reasons, the Throttle Cable must be routed neatly as not to endanger the rider or other competitors.

- 12.3 Cylinder Block
Cylinder Block must be original as production.

- 12.3.1 Machining and limit
Cylinder Block may be altered to incorporate timing chain tensioner. Top and bottom Surface of Cylinder Block may be machined to alter compression ratio. Refer drawing below:



- 12.3.2 Cylinder Liner
Cylinder Liner may be re-bore to accommodate piston sizes.
- 12.3.3 Gasket (Cylinder Block)
Material and thickness of Cylinder Gasket are free.
- 12.4 Crankcase
- 12.4.1 Machining and limit (Purpose – Compression Ratio)
The mating surface of the Crankcase to the Cylinder Block may be machined to allow changing of compression ratio.
- 12.4.2 Stud Bolt (Cylinder Block)
The number of Stud Bolt and diameter must maintain original.
The Stud Bolt may be replaced.
- 12.4.3 Bearings
All Bearings are free.
- 12.4.4 Oil Seal
All Oil Seals attached to the crankcase are free.
- 12.4.5 Front Sprocket Protective Cover
For safety reasons, Front Sprocket Cover must be installed, however the cover may be drilled or machined hole/s not bigger than 10mm in diameter.
- 12.4.6 All drain plugs must be wired.
- 12.5 Clutch
- 12.5.1 Clutch Plate Housing
Clutch Plate Housing is free.

- 12.5.2 Clutch Damper (Within Primary Driven Gear)
Clutch Damper within the primary driven gear may be replaced or removed.
- 12.5.3 Wet type
Clutch system must maintain wet type.
- 12.5.4 Clutch Drive Plate (Metal)
The number of Clutch Drive Plate are free.
Clutch Drive Plates are free.
- 12.5.5 Clutch Driven Plate
The number of Clutch Driven Plates are free.
Clutch Driven Plates are free.
- 12.5.6 Clutch Springs
Clutch Springs are free.
- 12.5.7 Clutch Spring Bolts
Clutch Spring Bolts are free.
- 12.5.8 Transmission, Auto Clutch system may be converted to manual clutch system.
- 12.5.9 Clutch Cover
Clutch Cover may be replace with an original same make that comes with manual clutch mechanism if the motorcycle comes standard with auto-clutch system. The Manual Clutch system may be fabricated or the clutch cover and it's mechanism may be imported from other countries if not produced locally.
- 12.5.10 Incorporating Hydraulic Clutch system to replace the clutch cable is allowed, however the hydraulic hose must be neatly routed.
- 12.6 Primary Drive and Driven
 - 12.6.1 Primary Drive Gear
Must remain original as production.
 - 12.6.2 Primary Driven Gear
Must remain original as production.
- 12.7 Oil Pump
 - 12.7.1 Oil Pump and Gear Assy.
Maintain original as production.
 - 12.7.2 Oil Filter (Engine)
Oil Filter is free.
- 12.8 Transmission (Gear Box)
 - 12.8.1 Kick Starter (Shaft Assy.)
Kick Starter assembly may be removed.
The Kick Starter Shaft hole at the Crankcase may be sealed.
 - 12.8.2 Starter Motor
Starter Motor may be removed.
Starter One way clutch may be removed.
Starter Gear and Bearing may be removed.
 - 12.8.3 Number of Gears (Speed)
The total maximum number of gears is four only.

- 12.8.4 Gearshift Fork
Constructions of Gearshift Forks are free.
- 12.8.5 Gearshift Fork Shaft
Construction of Gearshift Shafts is free.
- 12.8.6 Countershaft
Construction and material of Countershaft is free.
- 12.8.7 Gearshift Cam
Construction of Gearshift Cam is free.
- 12.8.8 Shift Cam Mechanism
Construction of Shift Cam Mechanism is free.
- 12.8.9 Sprocket (Drive)
Material and size of Front Sprocket (Drive) is free.
- 12.8.10 Sprocket (Driven)
Material and size of Rear Sprocket (Driven) is free.
- 12.8.11 Drive Chain
Drive Chain is free.
- 12.9 Magneto Assembly
 - 12.9.1 Magneto
Magneto may be removed or replaced.
 - 12.9.2 Magneto Stator (Charging Coil) may be removed.
 - 12.9.3 Pick up Coil (Pulsar Coil) may be changed or replaced.
The position of the Pick up Coil(Pulsar Coil) may be relocated to adjust Ignition timing.
 - 12.9.4 Magneto/Stator Engine Cover
Magneto/Stator Engine Cover may be drilled. However for safety reasons, the holes must not be bigger than 10mm in diameter.
The Ignition timing inspection Cap may be removed.
- 12.10 Crankshaft Assembly
 - 12.10.1 Crankshaft Flywheel
Crankshaft Flywheel must remain original as production.
No machining or polishing is allowed on the flywheel.
Welding is allowed on the Connecting Rod Pin (Big End Pin) to the flywheel.
However, only maximum of 4 spots are allowed.

- 12.10.2 Connecting Rod
Connecting Rod must remain original as production.
Small end pin hole may be machined to a bigger diameter to accommodate bigger Piston pin.
- 12.10.3 Connecting Rod Bearing
Connecting Rod Bearings is free.
- 12.10.4 Connecting Rod Pin
Connecting Rod Pin (Big End Pin)) must remain original as production.
- 12.11 Piston
Construction of Piston and material are free, however the piston must have 3 ring grooves with a minimum of 1 mm depth and height.
Piston surface is free.
 - 12.11.1 Piston Ring
Piston Ring is free.
There is no limitation on the number of piston rings used.
 - 12.11.2 Piston Pin
Size of Piston Pin is free.
 - 12.11.3 Piston Clip
Piston Pin clip is free.
- 12.12 Exhaust
 - 12.12.1 Titanium is not allowed to construct the Exhaust and Muffler (Silencer) including sub parts, bolts and nuts. Carbon Fibre Muffler (Silencer) Sleeves are permitted.
 - 12.12.2 The discharge of the exhaust must be backward and in a position as not to annoy other riders.
 - 12.12.3 The rear edge of the exhaust pipe must not exceed the rear wheel.
 - 12.12.4 The orientation of the exhaust pipe must remain original.
 - 12.12.5 The exhaust must be securely mounted. The mounting stays for the exhaust and muffler (silencer) are free.
- 12.13 Electrical
 - 12.13.1 Wire Harness
Wire Harness is free
For safety reasons, the Wire Harness must be securely routed and check for any current leakage.
 - 12.13.2 Battery
Battery is free.
Battery must be securely mounted under the seat and must not be exposed.
 - 12.13.3 CDI
CDI is free.
 - 12.13.4 Regulator/Rectifier
Regulator/Rectifier is free.
 - 12.13.5 Ignition Coil
Ignition Coil is free.
 - 12.13.6 Ignition Coil Lead Wire (Plug Wire)
Ignition Coil Lead Wire is free.

- 12.13.7 Spark Plug Cap
Spark Plug Cap is free.
- 12.13.8 Spark Plug
Spark Plug is free.
- 12.14 Fuel Tank
- 12.14.1 Relocation or changing of the Fuel Tank is not permitted except for models which have the fuel tank mounted at the front. However modification to the existing fuel tank to bigger size is allowed. The position, mounting method and tank used will be specified by the AAM Safety Committee for safety reasons.
Addition of fins is allowed in the Fuel Tank to reduce the throwing of fuel weight.
- 12.14.2 Tank Cap
Fuel Tank Cap is free.
- 12.14.3 Fuel Hose
Fuel Hose and its' clips may be replaced. The size and length of the Fuel Hose is free. "Quick Connectors" may be use along with the Fuel Hose. For safety reasons, the length of the hose must not disrupt the rider's riding at any time.
- 12.14.4 Fuel Cock
A functional Fuel Cock must be fitted.
For safety reasons, the Fuel Cock must be securely mounted and accessible.
- 12.15 Handle Bar
Handle Bar is free. however it must have a minimum length of 450mm.
For safety reasons, the edge of the Handle Bar must not have sharp edges and must be plugged.
- 12.16 Hand and Foot Controls
- 12.16.1 Throttle
"Quick Throttle" is allowed. Throttle grip must be automatically return when not grabbed.
- 12.16.2 Kill Switch
Motorcycles must be equipped with a functional Ignition Kill switch located within reach of thumb while holding handgrips.
The Ignition Kill switch MUST be red in colour and preferably fitted on the left hand side of the handle bar.
- 12.16.3 Brake Lever
Brake Lever may be replaced. However, the edge of the lever should be round with a minimum diameter of 16mm and a minimum thickness of 14mm.
The length of the Brake Lever should not be more than 200mm measuring from center of pivot point.

- 12.16.4 Clutch Lever
Clutch Lever may be replaced. However, the edge of the lever should be round with a minimum diameter of 16mm and a minimum thickness of 14mm. The length of the Clutch Lever should not be more than 200mm measuring from center of pivot point.
- 12.16.5 Footrest
Footrest may be relocated but the bracket must be rigidly mounted. Foldable types of Footrest are not allowed.
End of footrest must maintain a minimum 15mm in diameter without any sharp edges.
It is compulsory to have an End Plug which is permanently bolted on both side of the Footrest and made of Hard Plastic, Teflon or an equivalent type. The Plug should have a minimum of 8mm radius.
- 12.16.6 Rear Brake Pedal
Rear Brake Pedal is free.
- 12.16.7 Gear Shift Lever
Gear Shift Lever is free.
- 12.17 Wheel and Tire
- 12.17.1 Front Wheel
The diameter of the front wheel must remain original.
Cast Wheel and Spoke type may be used.
Wheel Hub may be changed or altered (Spoke type).
Front wheel Spindle shaft, Washer and Nut may be replaced.
The diameter of the Spindle Shaft, Washer and Nut are free, however the material of changed Spindle Shaft, Washer and Nut must be ferrous, including SUS (Stainless Steel).
Wheel Bearings may be changed.
The size of the Wheel Bearings is free.
The maximum width of the front rim is 2.5 inches.
The minimum weight of the front wheel is 6 kg.
(The Gross weight inclusive of complete Wheel comes with Tire, Inner Tube(if any), Valve, Disc Rotor and Bearings)
Lead Tire balancer may be added. The Lead must be securely taped.
- 12.17.2 Rear Wheel
The diameter of the rear wheel must remain original.
Cast Wheel and Spoke type may be used.
Brake Hub may be changed or altered (Spoke type).
Diameter of the rear wheel Spindle Shaft must remain original.
Washer and Nut are free, however the material of changed Washer and Nut must be ferrous, including SUS (Stainless Steel).
Wheel Bearings may be changed.
The size of the Wheel Bearings is free.
The maximum width of the rear wheel is 3.0 inches.
The minimum weight of the front wheel is 6.5 kg.
(The Gross weight inclusive of complete Wheel comes with Tire, Inner Tube(if any), Valve, Disc Rotor(if any) and Bearings excluding Sprocket and Sprocket hub).

Lead Tire balancer may be added. The Lead must be securely taped.
The rear Sprocket damper may be changed or altered.
For safety reason, it is highly recommended to use "Lock Washer" or "Self Locking Nut" when installing the rear Sprocket.

12.17.3

Tires

Each participant is allowed to declare 1 set of tires on the race day morning. Tyres MUST be marked before the first session. If the declared tire/s is damaged in an event of accident, a similar tire type must be submitted to the Chief Scrutineer for approval and marking again.

For safety reasons, competing motorcycle should have at least 60% (from new) or 2.5mm depth of thread to start (scrutineering purposes only).

The measurement will be carried out on the worst worn treaded area of the tire.

Slick, Hand cut or Rain tires are not allowed.

12.18 Brakes

12.18.1

Front Brakes

Front Master Cylinder Pump may be changed or altered.

Hydraulic brake Hose is free.

Hydraulic brake hose must be neatly routed as not to endanger the rider or other competitors.

Brake Caliper and Brake Pads are free.

Disc Rotor is free, however the material of changed Disc Rotor must be ferrous, including SUS (Stainless Steel).

12.18.2

Rear Brakes

Rear Drum brakes system may be changed to Disc type.

Rear Master Cylinder Pump may be changed.

Hydraulic brake Hose is free.

Hydraulic brake hose must be neatly routed as not to endanger the rider or other competitors.

Brake Caliper and Brake Pads are free.

Disc Rotor is free, however the material of changed Disc Rotor must be ferrous, including SUS (Stainless Steel).

12.19 Chassis

12.19.1

Frame Body

Frame Body may be strengthening.

Stays may be cut.

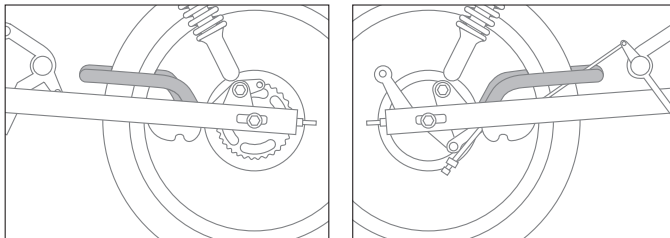
Head set bearing may be changed.

12.19.2

Swing arm

Attachment of stabilizer to strengthen the Swing arm is allowed. The limitation of extra material must not be bigger than the original swing arm.

The material used for strengthening must be ferrous.
Refer diagram:



Swing arm bush is free.

The diameter of the Swing arm pivot shaft must remain original.
Swing arm Shaft and Pivot Nut may be changed or altered, however the material of changed Swing arm Shaft and Pivot Nut must be ferrous, including SUS (Stainless Steel).

Final Drive Chain guide may be altered, removed or replaced.

12.20 Suspension

12.20.1 Front Fork

Front suspension unit must be originally produced by the manufacturer. However, the internal parts of the fork may be modified: Shims, Hydraulic Piston, Oil passages, Springs and Spacers. Dust Seal may be removed.

Steering damper may also be mounted directly on the front fork inner tube.

The spindle shaft area may be machined to accommodate bigger spindle shaft.

For models without front disc brake:

The fork outer tube may be replaced by the same make but from different models to incorporate the disc, however the wheelbase must remain as production.

12.20.2 Rear Suspension

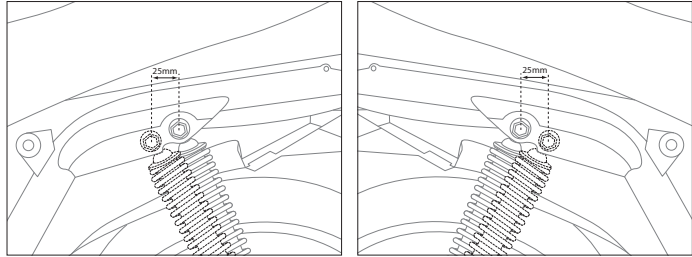
Rear Suspension system must remain original.

The rear linkage must remain as originally produced by the manufacturer, however the position of the top linkage may be shifted to the front with a maximum limit of 25mm (center to center) from the original point and must be securely welded.

There should be only one mounting point at any time.

Adjustable mounting points are not allowed.

The shock must be directly mounted on the linkage.
Refer diagram:



12.21 Streamlining (Complete Cowling inclusive Leg Shield)

Materials such as Carbon Fibre and Kevlar must not be use in construction of streamlining and seat cowling.

The outlook of the replaced Streamlining should look the same as production motorcycle.

13 Classes: WIRA and PRO – AM CUP

Underbone – 90cc to 115cc

13.1 Cylinder Head

Cylinder Head is free.

Overall outer outlook and dimension must be similar BUT not larger than standard original Cylinder Head.

Positioning and number of cooling fins must remain as original Cylinder Head.

There shall be a weight control of +5% compare to Standard Cylinder Head.

Material of the Cylinder Head must remain light alloy type.

Number of Camshaft, Intake and Exhaust Valve MUST remain as standard production.

13.1.1 Valve Inspection Cap (Intake and Exhaust)

Valve Inspection Cap (Intake and Exhaust) may be changed or modified from original, to incorporate breather hose. The breather hose must channel to a catch tank with the volume not less than 250cc.

Valve Inspection Cap Seal may be changed.

13.1.2 Cam Sprocket Inspection Cap

Cam Sprocket Inspection Cap must maintain original.

13.1.3.1 Valve (Size & Material) – WIRA Class

Maximum 2 Valves per Cylinder.

Maximum Permitted Valve size is 26mm.

Titanium Valve is not permitted.

Valves angle may be altered.

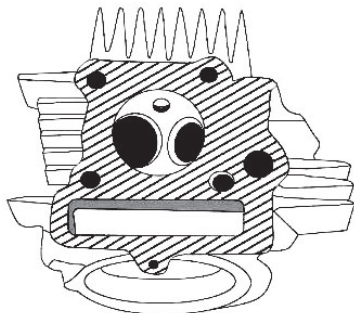
13.1.3.2 Valve (Size & Material) – PRIVATEER Class

Maximum 2 Valves per Cylinder.

Intake and Exhaust Valve size MUST remain original as production motorcycle.

- Maximum allowable size of the Intake and Exhaust Valve is 26mm.
- Valve angle MUST not be altered.
- Titanium Valve is not permitted.
- 13.1.4 Valve Seal
 - Valve Seals (Intake and Exhaust) must be installed.
 - Valve Seal may be changed.
- 13.1.5 Valve Guide (Stem)
 - Valve Guides is free.
- 13.1.6 Valve Spring
 - Valve Spring is free.
- 13.1.7 Valve Spring Washer (Seat & Retainer)
 - Valve Spring Washer is free.
- 13.1.8 Valve Cotter Pin
 - Valve Cotter Pin is free.
- 13.1.9 Cam
 - Camshaft is free, however only single camshaft allowed.
- 13.1.10 Cam Sprocket
 - Cam Sprocket is free.
- 13.1.11 Rocker Arm
 - Rocker Arm is free.
- 13.1.12 Rocker Arm Shafts
 - Rocker Arm Shafts is free.
- 13.1.13 Cam Shaft Bearing
 - Cam shaft bearing is free.
- 13.1.14 Timing Chain Guide
 - Timing Chain Guide is free.
- 13.1.15 Timing Chain
 - The size and the total number of chain links are free.
- 13.1.16 PAIR Valve (To Air Cleaner Box) – (Closed Air breather system)
 - “PAIR Valve” may be dismantled or sealed.
- 13.1.17 Spark Plug Insertion Hole
 - Spark Plug Insertion Hole must remain original.
- 13.1.18 Gasket (Cylinder Head)
 - Cylinder Head Gasket is free.
- 13.1.19 Compression Ratio
 - Compression Ratio is free.
- 13.1.20 Machining and limit

Cylinder Head Surface can be machined to adjust compression ratio.
Refer diagram below:



- 13.1.21 Cylinder Heads' Nuts and Washers are free.
- 13.1.22 Position of Intake port may be altered and/or relocated.
However, the position of the exhaust port must remain as original standard.
Both Intake and Exhaust port may be machined.

13.2 Carburetor

Power Jet type carburettor is allowed (Manual Pump - Fuel Injected type). Only can Change Manual Pump to Fuel Injection and Fuel Injection to Manual Pump once during the 10 rounds of the event said

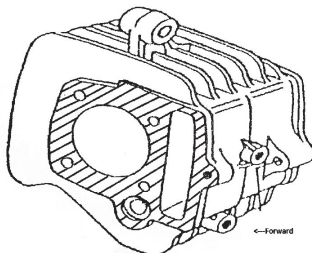
- 13.2.1.1 Size and measurement (Wira Class)
Maximum permitted carburettor size is 24mm.
Measurement will be carried out at the biggest diameter of the air/fuel passage of the carburetor.
- 13.2.1.2 Size and measurement (Privateer Class)
Maximum permitted carburettor size is 24mm.
Measurement will be carried out at the biggest diameter of the air/fuel passage of the carburetor.
- 13.2.2 Jetting
Air/Fuel Jetting is free.
- 13.2.3 Intake Pipe (Manifold)
Construction of Intake pipe is free.
- 13.2.4 Positioning
Carburetor positioning preferably mounted on the opposite side where the Spark Plug is located.
- 13.2.5 Air Box
Air Box is allowed and must be within the leg shield
- 13.2.6 Choke
Choke may be removed from carburettor.
- 13.2.7 Throttle Cable
Throttle Cable may be replaced. For safety reasons, the Throttle Cable must be routed neatly as not to endanger the rider or other competitors.

13.3 Cylinder Block

Cylinder Block must be original as production.

13.3.1 Machining and limit

Cylinder Block may be altered to incorporate timing chain tensioner.
Top and bottom Surface of Cylinder Block may be machined to alter Compression Ratio. Refer drawing below:



13.3.2 Cylinder Liner

Cylinder Liner may be re-bore to accommodate piston sizes.

13.3.3 Gasket (Cylinder Block)

Cylinder Gasket is free.

13.4 Crankcase

13.4.1 Machining and limit (Purpose – Compression Ratio)

The mating surface of the Crankcase to the Cylinder Block may be machined to allow changing of compression ratio.

13.4.2 Stud Bolt (Cylinder Block)

The number of Stud Bolt and diameter must maintain original.

The Stud Bolt may be replaced.

13.4.3 Bearings

All Bearings are free.

13.4.4 Oil Seal

All Oil Seals are free.

13.4.5 Front Sprocket Protective Cover

For safety reasons, Front Sprocket Cover must be installed, however the cover may be drilled or machined hole/s not bigger than 10mm in diameter.

13.4.6 All drain plugs must be wired.

13.5 Clutch

13.5.1 Clutch Plate Housing

Clutch Plate Housing is free.

13.5.2 Clutch Damper (Within Primary Driven Gear)

Clutch Damper within the primary driven gear may be replaced or removed.

13.5.3 Wet type

Clutch system must maintain wet type.

- 13.5.4 Clutch Drive Plate (Metal)
The number of Clutch Drive Plate are free.
Clutch Drive Plates are free.
- 13.5.5 Clutch Driven Plate
The number of Clutch Driven Plates are free.
Clutch Driven Plates are free.
- 13.5.6 Clutch Springs
Clutch Springs are free.
- 13.5.7 Clutch Spring Bolts
Clutch Spring Bolts are free.
Titanium bolt not allowed.
- 13.5.8 Transmission, Auto Clutch system may be converted to manual clutch system.
- 13.5.9 Clutch Cover
Clutch Cover may be replace with an original same make that comes with manual clutch mechanism if the motorcycle comes standard with auto-clutch system. The Manual Clutch system may be fabricated or the clutch cover and it's mechanism may be imported from other countries if not produced locally.
- 13.6 Primary Drive and Driven
 - 13.6.1 Primary Drive Gear
Must remain original as production.
 - 13.6.2 Primary Driven Gear
Must remain original as production.
- 13.7 Oil Pump
 - 13.7.1 Oil Pump and Gear Assy.
Maintain original as production.
 - 13.7.2 Oil Filter (Engine)
Oil Filter is free.
- 13.8 Transmission (Gear Box)
 - 13.8.1 Kick Starter (Shaft Assy.)
Kick Starter assembly may be removed.
The Kick Starter Shaft hole at the Crankcase may be sealed.
 - 13.8.2 Starter Motor
Starter Motor may be removed.
Starter One way clutch may be removed.
Starter Gear and Bearing may be removed.
 - 13.8.3 Number of Gears (Speed)
The total maximum number of gears is four only.
 - 13.8.4 Gearshift Fork
Constructions of Gearshift Forks are free.
 - 13.8.5 Gearshift Fork Shaft
Construction of Gearshift Shafts is free.
 - 13.8.6 Countershaft
Construction and material of Countershaft is free.

- 13.8.7 Gearshift Cam
Construction of Gearshift Cam is free.
- 13.8.8 Shift Cam Mechanism
Construction of Shift Cam Mechanism is free.
- 13.8.9 Sprocket (Drive)
Material and size of Front Sprocket (Drive) is free.
- 13.8.10 Sprocket (Driven)
Material and size of Rear Sprocket (Driven) is free.
- 13.8.11 Drive Chain
Drive Chain is free.

- 13.9 Magneto Assembly
 - 13.9.1 Magneto (Wira Class)
Magneto may be removed or replaced.
 - 13.9.2 Magneto PRO – AM CUP
Magneto may be removed or replaced
 - 13.9.3 Magneto Stator (Charging Coil) may be removed.
 - 13.9.4 Pick-up Coil (Pulsar Coil) may be replaced or changed.
The position of the Pick-up Coil (Pulsar Coil) may be relocated to adjust Ignition timing.
 - 13.9.5 Magneto/Stator Engine Cover
Magneto/Stator Engine Cover may be drilled. However for safety reasons, the holes must not be bigger than 10mm in diameter.
The Ignition timing inspection Cap may be removed.

- 13.10 Crankshaft Assembly
 - 13.10.1 Crankshaft Flywheel
Crankshaft Flywheel must remain original as production.
No machining or polishing is allowed on the flywheel.
 - 13.10.2 Connecting Rod
Connecting Rod must remain original as production.
 - 13.10.3 Connecting Rod Bearing
Connecting Rod Bearings is free.
 - 13.10.4 Connecting Rod Pin
Connecting Rod Pin (Big End Pin) must remain original as production.

- 13.11 Piston
 - Construction of Piston and material are free, however the piston must have 3 ring grooves with a minimum of 1 mm depth and height.
Piston surface is free.
 - 13.11.1 Piston Ring
Piston Ring is free.
There is no limitation on the number of piston rings used.
 - 13.11.2 Piston Pin
Size of Piston Pin is free.
 - 13.11.3 Piston Clip
Piston Pin clip is free.

13.12 Exhaust

- 13.12.1 Titanium is not allowed to construct the Exhaust and Muffler (Silencer) including sub parts, bolts and nuts. Carbon Fibre Muffler (Silencer) Sleeves are permitted.
- 13.12.2 The discharge of the exhaust must be backward and in a position as not to annoy other riders.
- 13.12.3 The rear edge of the exhaust pipe must not exceed the rear wheel.
- 13.12.4 The orientation of the exhaust pipe must remain original.
- 13.12.5 The exhaust must be securely mounted. The mounting stays for the exhaust and muffler (silencer) are free.

13.13 Electrical

- 13.13.1 Wire Harness
Wire Harness may be replaced and altered.
For safety reasons, the Wire Harness must be securely routed and check regularly for any current leakage.
- 13.13.2 Battery
Battery is free.
Battery must be securely mounted under the seat and must not be exposed.
- 13.13.3 CDI
CDI is free.
- 13.13.4 Regulator/Rectifier
Regulator/Rectifier is free.
- 13.13.5 Ignition Coil
Ignition Coil is free.
- 13.13.6 Ignition Coil Lead Wire (Plug Wire)
Ignition Coil Lead Wire is free.
- 13.13.7 Spark Plug Cap
Spark Plug Cap is free.
- 13.13.8 Spark Plug
Spark Plug is free.

13.14 Fuel Tank

- 13.14.1 Relocation or changing of the Fuel Tank is not permitted except for models which have the fuel tank mounted at the front. However modification to the existing fuel tank to bigger size is allowed. The position, mounting method and tank used will be specified by the AAM Safety Committee for safety reasons.
Addition of fins is allowed in the Fuel Tank to reduce the throwing of fuel weight.
- 13.14.2 Tank Cap
Fuel Tank Cap is free.
- 13.14.3 Fuel Hose
Fuel Hose and its' clips may be replaced. The size and length of the Fuel Hose is free. "Quick Connectors" may be use along with the Fuel Hose. For safety reasons, the length of the hose must not disrupt the rider's riding at any time.

- 13.14.4 Fuel Cock
A functional Fuel Cock must be fitted.
For safety reasons, the Fuel Cock must be securely mounted and accessible.
- 13.15 Handle Bar
Handle Bar is free. Handle Bar is free. however it must have a minimum length of 450mm. For safety reasons, the edge of the Handle Bar must not have sharp edges and must be plugged.
- 13.16 Hand and Foot Controls
- 13.16.1 Throttle
“Quick Throttle” is allowed. Throttle grip must be automatically return when not grabbed.
- 13.16.2 Kill Switch
Motorcycles must be equipped with a functional Ignition Kill switch located within reach of thumb while holding handgrips.
The Ignition Kill switch **MUST** be red in colour and preferably fitted on the left hand side of the handle bar.
- 13.16.3 Brake Lever
Brake Lever may be replaced. However, the edge of the lever should be round with a minimum diameter of 16mm and a minimum thickness of 14mm.
The length of the Brake Lever should not be more than 200mm measuring from center of pivot point.
- 13.16.4 Clutch Lever
Clutch Lever may be replaced. However, the edge of the lever should be round with a minimum diameter of 16mm and a minimum thickness of 14mm. The length of the Clutch Lever should not be more than 200mm measuring from center of pivot point.
- 13.16.5 Footrest
Footrest may be relocated but the bracket must be rigidly mounted.
Foldable types of Footrest are not allowed.
End of footrest must maintain a minimum 15mm in diameter without any sharp edges.
It is compulsory to have an End Plug which is permanently bolted on both side of the Footrest and made of Hard Plastic, Teflon or an equivalent type. The Plug should have a minimum of 8mm radius.
- 13.16.6 Rear Brake Pedal
Rear Brake Pedal is free.
- 13.16.7 Gear Shift Lever
Gear Shift Lever is free.
- 13.17 Wheel and Tire
- 13.17.1 Front Wheel
The diameter of the front wheel must remain original.
Cast Wheel and Spoke type may be used.
Wheel Hub may be changed or altered (Spoke type).

- Front wheel Spindle shaft, Washer and Nut may be replaced.
The diameter of the Spindle Shaft, Washer and Nut are free, however the material of changed Spindle Shaft, Washer and Nut must be ferrous, including SUS (Stainless Steel).
Wheel Bearings may be changed.
The size of the Wheel Bearings is free.
The maximum width of the front rim is 2.5 inches.
The minimum weight of the front wheel is 6 kg.
(The Gross weight inclusive of complete Wheel comes with Tire, Inner Tube (if any), Valve, Disc Rotor and Bearings)
Lead Tire balancer may be added. The Lead must be securely taped.
- 13.17.2 Rear Wheel
The diameter of the rear wheel must remain original.
Cast Wheel and Spoke type may be used.
Brake Hub may be changed or altered (Spoke type).
Diameter of the rear wheel Spindle Shaft must remain original.
Washer and Nut are free, however the material of changed Washer and Nut must be ferrous, including SUS (Stainless Steel).
Wheel Bearings may be changed.
The size of the Wheel Bearings is free.
The maximum width of the rear wheel is 3.0 inches.
The minimum weight of the front wheel is 6.5 kg.
(The Gross weight inclusive of complete Wheel comes with Tire, Inner Tube(if any), Valve, Disc Rotor(if any) and Bearings excluding Sprocket and Sprocket hub).
Lead Tire balancer may be added. The Lead must be securely taped.
The rear Sprocket damper may be changed or altered.
For safety reason, it is highly recommended to use "Lock Washer" or "Self Locking Nut" when installing the rear Sprocket.
- 13.17.3.1 Tires (WIRA Class)
Each participant is allowed to declare 1 set of tires on the race day morning. Tyres MUST be marked before the first session. If the declared tire/s is damaged in an event of accident, a similar tire type must be submitted to the Chief Scrutineer for approval and marking again.
For safety reasons, competing motorcycle should have at least 60% (from new) or 2.5mm depth of thread to start (scrutineering purposes only).
The measurement will be carried out on the worst worn treaded area of the tire.
- 13.17.3.2 Tires PRO – AM CUP
Each participant is allowed to declare 1 set of tires for the weekend, from free practice onwards to the final. If the declared tire/s is damaged in an event of accident, a similar tire type must be submitted to the Chief Scrutineer for approval again.
For safety reasons, competing motorcycle should have at least 60% (from new) or 2.5mm depth of thread to start (scrutineering purpose only).

The measurement will be carried out on the worst worn treaded area of the tire.

Slick, Hand cut or Rain tires are not allowed.

13.18 Brakes

13.18.1

Front Brakes

Front Master Cylinder Pump may be changed or altered.

Hydraulic brake Hose is free.

Hydraulic brake hose must be neatly routed as not to endanger the rider or other competitors.

Brake Caliper and Brake Pads are free.

Disc Rotor is free, however the material of changed Disc Rotor must be ferrous, including SUS (Stainless Steel).

13.18.2

Rear Brakes

Rear Drum brakes system must maintain original.

Rear brake mechanism and parts may be altered or changed.

Brake shoes are free.

13.19 Chassis

13.19.1

Frame Body

Frame Body may be strengthening.

Stays may be cut.

Head set bearing may be changed.

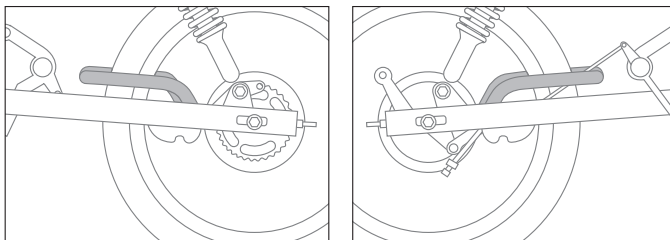
13.19.2

Swing arm

Attachment of stabilizer to strengthen the Swing arm is allowed. The limitation of extra material must not be bigger than the original swing arm.

The material used for strengthening must be ferrous.

Refer diagram:



Swing arm bush is free.

The diameter of the Swing arm pivot shaft must remain original.

Swing arm Shaft and Pivot Nut may be changed or altered, however the material of changed Swing arm Shaft and Pivot Nut must be ferrous, including SUS (Stainless Steel).

Final Drive Chain guide may be altered, removed or replaced.

13.20 Suspension

13.20.1 Front Fork

Front suspension unit must be originally produced by the manufacturer. However, the internal parts of the fork may be modified: Shims, Hydraulic Piston, Oil passages, Springs and Spacers. Dust Seal may be removed.

Steering damper may also be mounted directly on the front fork inner tube.

The spindle shaft area may be machined to accommodate bigger spindle shaft.

For models without front disc brake:

The fork outer tube may be replaced by the same make but from different models to incorporate the disc, however the wheelbase must remain as production.

13.20.2 Rear Suspension

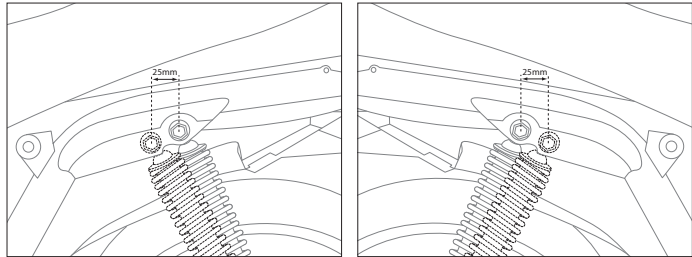
Rear Suspension system must remain original.

The rear linkage must remain as originally produced by the manufacturer, however the position of the top linkage may be shifted to the front with a maximum limit of 25mm (centre to centre) from the original point and must be securely welded. There should be only one mounting point at any time.

Adjustable mounting points are not allowed.

The shock must be directly mounted on the linkage.

Refer diagram:



13.21 Streamlining (Complete Cowling inclusive Leg Shield)

Materials such as Carbon Fibre and Kevlar must not be used in construction of streamlining and seat cowling.

The outlook of the replaced Streamlining should look the same as production motorcycle.

Sporting Regulations

14 ENTRIES

The organiser and promoter having regard to the suitability of the vehicles and the competitors will consider all entries received. The promoter may refuse an entry or vehicle or competitor without assigning a reason and the decision is final. The entry fee will be refunded to a non-accepted entry.

Eligibility:

- a) * The CP130 and CP115 classes are open to all AAM Malaysian National Competition licence holders.
- b) Competitors are only allowed to participate in ONE open-make class – which is CP130, CP115, WIRA and PRO – AM CUP. Competitors that is participating in the CP130 class must be contracted to a team which is contracted to the promoters that is participating in the CP130 class the full 10 rounds.
- c) First time competitor under the age of 17 MUST compete in the WIRA or One Make Classes for 1 (One) full season before proceeding to the CP130 or CP 115 Class.
- d) Minimum Height of competitor for all classes is 148 cm (with boots).
- e) All competitors MUST use a “full scale” Hard Plastic Back Protector and Chest guard.
- f) All competitors must purchase the highest Insurance offered by AAM.
- g) Entries open forthwith and will close 7 (seven) days prior to the event day. In any case, when a maximum of 50 entries for each Class has been received, entries will be closed and additional entries will only be accepted upon the decision of the promoter.
- h) Late entries up to signing-in time may be accepted (please refer Art 15 entry fee). Once an entry has been accepted, no change may be accepted except in writing to the Clerk of the Course minimum one hour before the start of the Signing-In with an additional fee of RM50.00. The organiser reserves the right to refuse an entry. If the entry has been rejected, the entry fee will be refunded in full.

14.1 Classes: CP130

All competitors must possess a valid Malaysian National Competition Licence issued by AAM and must not be above 45 years old of age. All Competitors must have Team Entrant Licence issued by AAM and Must be contracted to the promoters to be eligible for the CP130 class.

14.2 Classes: CP115

All competitors must possess a valid Malaysian National Competition Licence issued by AAM and must not be above 45 years old of age.

14.3 Classes: WIRA

This Championship is open only to Malaysian riders who must be a holder of Malaysian National Competition Licence only issued by AAM and must be 13 years old of age and not more than 17 years of age. Competitors must turn 13 in the year 2014 to be eligible for the WIRA class. Any riders registered in this class will not be allowed to change classes to CP115 without any permission of the promoters.

Top 3 overall winners of this class are prohibited to take part in the Wira Class for the following year. No One Make Class riders will be allowed to race in this class until after 7 rounds the championship is over of the present year

14.4 Classes: **PRO – AM CUP**

All competitors must possess a valid Malaysian National Competition Licence issued by AAM and subject to the categories or classes and must not be below 17 years old of age and above 45 years old of age.

Riders who finished top 3 overall the previous year will NOT BE ELIGIBLE to participate in the Privateer Class for 2014.

No sponsor logos are allowed on the race bike, racing suit and helmets.

Attire for the rider and his/her mechanic must be plain with no sponsor/s or whatsoever on the shirt or uniform during the event.

Only decals provided by the organizer are compulsory to be labelled on the bike as per appendix 27.

14.5 Classification of Team Award:

CP 130 / CP 115

The team award is open to all teams that is contracted with the promoters of the year 2014 in the CP130 and CP115 class The entry fee will be RM500

A team is allowed to nominate up to a maximum of two (2) riders respectively for each of the CP130 and CP115 classes, and may register to enter more than one team for each class.

The combination of riders in CP130 and CP115 is now open to Malaysian National Competition licence holders of all grades (National 'A', 'B' or 'C' Licence).

The points scored by the nominated riders in each race will be accumulated into the team score and count towards the Championship.

Should the team decide to part away with the rider midway through the season, the team will be allowed to declare a change of rider under the following circumstances:

The rider is medically unfit to race or to continue. A replacement fee of RM50.00 will be charged. – To be ascertain by the Chief Medical Officer (CMO).

Rider replacement – RM200.00

In the event where the rider is allowed to change team, he will no longer be eligible to participate in the Team Award and the points scored previously will remain with the team up to where before he changes teams. Any points scored after he joins the new team will not be included into overall point's calculation for the new team. All nominations of the riders must be made before 10 working days before the rider's registration day prior to the Round 1 of the 2014 Championship. Once the riders have been registered for the teams, no changes can be made and is valid for the year of the championship unless an official change is made.

- 14.6 The organizer has the right at any time to disallow any rider/s, team owners, mechanics or his/her associates, from participating in the Championship, even after the entry has been accepted.
- 14.7 All registered Teams are permitted to take part in either WIRA or CP 115 OR CP115 and CP130 ONLY. Teams wishing to change class combinations midway through the season will be required to pay an administration fee of RM1,000 to the promoter.
- 14.8 Participants taking part in the PRO-AM CUP category MUST NOT have a Team license.
- 14.9 Conflicting sponsor logos on the Racing Suit and Racing Motorcycle are not allowed. (For example if the Racing Motorcycle is declared a Honda model no other logo of bike model is allowed to be on the Racing Motorcycle or Racing Suits)

15 Entry Fees

Class	Actual Registration Fee	Early Registration (before closing date)	Entry Fee with own Transponder
CP130	RM400	RM350	RM200
CP115	RM350	RM300	RM150
WIRA	RM200	RM150	RM100
PRO-AM CUP	RM150	RM100	N/A
One make Race	RM150	N/A	N/A

Decal Fee	RM500/bike/round
Team Award Entry	RM500/team (Valid for a season)

Early Registration Deadline

All early registration will end at 5pm on the Monday before the race weekend. Any entries received after the Early Registration deadline will no longer be eligible for the early registration discount.

One Make Race Entries

Full season entry fee of RM1,500 MUST be fully paid up by Round 1.

Decal Fee

Should the team be eligible for Decal Fees, all bikes entered under that particular team name will be subject to Decal Fees, regardless of whether or not the bike is branded.

- * Payment before closing date must be made in cash to SAFE AIM MUTUAL SDN BHD of CIMB Bank, Metro Point, Kajang Branch A/C No. 1275-0000975-05-8
All Bank-In Slip for cheques made payable to the account mentioned here **MUST** be bank machine “CHEQUE SCAN” type and must be submitted upon registration.
The organiser reserves the right to refuse an entry. If an entry is rejected, the entry fee will be refunded in full.

16 License

16.1 Team Entrant Licence

Teams who wish to register their entries must submit their team entrant licence issued by AAM. Each registered Team is allowed to register 6 riders.

The Team manager **MUST** furnish together a “Certified True Copy” of the Team’s Riders contract as proof.

If a Team registered less than 6 riders and wish to add another rider in the mid season, must inform AAM three working days in advance in writing together with the rider’s contract.

AAM will charge an administration fee of RM200 per rider should the Team submit more than 6 riders under one Team Entrant licence.

16.2 Rider Competition License

The Championship will no longer undertake to keep the race licenses on behalf of any rider. All licenses left behind will only be released upon the payment of an RM50 release fee. The Promoter with the permission of the AAM Chief Steward has the right to hold the Riders Competition licence or Team Entrant Licence for 14 days after the event if any matter arises during the event.

17 OFFICIALS OF THE MEETING

AAM Stewards	: TBA
Clerk of the Course	: Bulldog Kuan
Secretary of the Meet	: Leong Kok Kin
Chief Starter/Finish	: To be announced in the ASR of the respective round
Chief Course/Safety	: To be announced in the ASR of the respective round
Chief Paddock	: To be announced in the ASR of the respective round
CMO	: Dr. Siva Ravoo
Track Safety Officer	: Abdul Halim Mohd Zahid
Technical Director	: Tony Khaw
Chief Scrutineer	: Harare Mohamad

18 AWARDS

Round Winner - Final:

18.1 CP130 Class: Rider (each)

1st	-	RM 1,800	+	Trophy
2nd	-	RM 1,200	+	Trophy
3rd	-	RM 850	+	Trophy
4th	-	RM 500		
5th	-	RM 450		
6th	-	RM 350		
7th	-	RM 300		
8th	-	RM 250		

CP130 Class: (For Teams taking part in the "Team Award")

1st	-	RM 1,800	+	Trophy
2nd	-	RM 1,200	+	Trophy
3rd	-	RM 850	+	Trophy
4th	-	RM 500		
5th	-	RM 450		
6th	-	RM 350		
7th	-	RM 300		
8th	-	RM 250		

18.2 CP115 Class: Rider (each)

1st	-	RM 1050	+	Trophy
2nd	-	RM 650	+	Trophy
3rd	-	RM 500	+	Trophy
4th	-	RM 350		
5th	-	RM 250		
6th	-	RM 150		
7th	-	RM 100		
8th	-	RM 75		

18.3 WIRA Class: Rider (each)

1st	-	RM 600	+	Trophy
2nd	-	RM 400	+	Trophy
3rd	-	RM 250	+	Trophy
4th	-	RM 200		
5th	-	RM 150		

18.4 PRO – AM CUP: Rider (each)

1st	-	RM 750	+	Trophy
2nd	-	RM 500	+	Trophy
3rd	-	RM 300	+	Trophy
4th	-	RM 250		
5th	-	RM 200		

Cash awards in CP130, CP115, WIRA and PRO – AM CUP Malaysian National Competition licence holder will be given as shown above respectively in the final event. The organisers reserve the right to revise the awards if there are less than twelve (12) entries entered in any final race. However, trophies will only be given up to 3rd placing in all the classes in each final event.

18.5 Overall Championship Winner:

CP130, CP115 and WIRA

18.5.1 CP130 Class:

1st	-	RM 3,000	+	Trophy
2nd	-	RM 2,000	+	Trophy
3rd	-	RM 1,000	+	Trophy
4th	-	RM 700		
5th	-	RM 500		

18.5.2	CP115 Class :
1st	- RM 1,500 + Trophy
2nd	- RM 1,000 + Trophy
3rd	- RM 700 + Trophy
4th	- RM 500
5th	- RM 350

18.5.3	WIRA Class
1st	- RM 800 + Trophy
2nd	- RM 500 + Trophy
3rd	- RM 300 + Trophy

18.5.4	Team Award – CP130 (Overall):
1st	- RM 10,000 + Trophy
2nd	- RM 5,000 + Trophy
3rd	- RM 3,000 + Trophy

18.5.5	Team Award – CP115 (Overall):
1st	- RM 10,000 + Trophy
2nd	- RM 5,000 + Trophy
3rd	- RM 3,000 + Trophy

19 CHAMPIONSHIP POINTS AND CLASSIFICATION

19.1 CP130, CP115 and WIRA.

Points will be awarded only in the final event for the day for the Championship award. The total points from highest 10 rounds scoring of 10 rounds Championship in the WIRA , CP115 and CP130 categories will be used for the final placing in the Championship. In the event of a tie in the number of points, the final positions will be decided on the basis of the number of best results in the races (number of first places, number of second places etc.) In the event that there is still tie then, the date in the Championship at which the highest place was achieved will be taken into account with precedence going to the latest result.

The scoring for each final is as follows:

Position	Points
1	25
2	20
3	16
4	13
5	11
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
11	5
12	4
13	3
14	2
15	1

20 GRID POSITION

20.1 CP130

Grid Position for the CP130 will be based on Superpole

In the case where the Superpole has been cancelled regardless of the condition of the track, it will then be replaced with a Shootout where first 10 riders in the qualifying session will take part in the shootout to determine Grid Position 1 to 10 for the Final Race. CP130 Class will run on only One (01) FINAL. CP130

Class will run on the following format:

- Free Practice (x2)
- Qualifying Practice
- Warm Up (10min)
- SUPERPOLE (SHOOTOUT if track condition is wet)
- Final

20.1.1 SUPERPOLE

The first 10 riders of the Qualifying Practice results will take part in the Superpole.

The Superpole shall consist of 3 laps in total.

First Lap – Sighting/Warm up lap

Second Lap – Flying Lap

Third Lap – To return to Paddock immediately

The rider who qualified last for the Superpole shall start first for the Superpole session and followed by the rider who qualified second last and so on.

In each Superpole, in the event of a tie, the Qualifying Practice results will be taken into account.

The result of any rider who crashed or has mechanical fault during the running of Superpole inclusive of warm up/sighting lap will be taken as null. The rider shall return to the paddock immediately and make way for the next rider in the running. His final grid position shall then place accordingly after the line-up of rider who finishes the Superpole.

All 10 riders qualified for the Superpole shall received RM150 each if the Superpole session officially starts.

- Rider qualified first – will receive additional RM 250.
- Rider qualified second – will receive additional RM 200.
- Rider qualified third – will receive additional RM 50.

Note: If the Superpole session is carried out mid way, and the session is being cancelled due to unforeseen/unavoidable circumstance. The final grid result will be based on qualifying time.

The organiser/promoter reserved the rights to postpone, abandon and cancel the Superpole session. If the Superpole session is abandon and cancelled there won't be any Prize money (Superpole) for the particular round. The final starting grid shall then be based on qualifying time.

20.1.2 Starting Grid for CP130

First row, the first three or four riders of the Superpole (depends on the number of grid allowable on the first row for that particular circuit) and so on.

As for Rider who crashed, did not complete or did not start the Superpole session:

He shall start in the top ten of the grid and be placed accordingly after the line-up of riders who finishes the Superpole.

20.1.3 Final Grid

The final grid will be published at the latest one hour before the start of the Final race.

20.2 CP115

Grid Position in the final race for CP115 will be based on a shootout.

Competitors will be divided into two groups of equal numbers of riders for his/her qualifying session provided that the maximum number of riders in each group does not exceed AAM requirements.

Top 5 fastest in each group during qualifying will take part in the 'Shoot Out' session to determine the grid in the final race.

Only riders who completed 75% (rounded down) of the race distance and received the chequered flag will qualify for the final race.

CP115 Class will run on the following format:

Free Practice (15min.)

Qualifying Practice (10min.)

Warm Up (10min.)

Shootout

Final

SATURDAY

FREE PRACTICE – 2 Session – 15 Minutes

TIMED PRACTICE – CP115 A – (Top 5 Qualify for SHOOT OUT)
(Position 6 – 12 Qualify for Final)

TIMED PRACTICE – CP115 B – (Top 5 Qualify for SHOOT OUT)
(Position 6 – 12 Qualify for Final)

SUNDAY

Warm Up – All riders are allowed for Warm Up

SHOOT OUT - TOP 5 position of CP115 A & B of timed results will take part in a SHOOT OUT for 10 minutes. Grid position 1 to 10 for the Final Race will be determined from the best lap time in the SHOOT OUT.

Race Final – Grid position 1 to 10 from SHOOT OUT

Grid position 11 to 24 will determined from best combined lap time of CP115 A & B position 6 to 12 in the respective timed practice results.

The grid position for the final race will be determined by the finishing time of order for each race on the previous qualifying heat. E.g. 1st Heat A, 1st Heat B will decide the front row based on their finishing time of the heats (and so on for the rest of the grids).

If there are insufficient entries to make up groups, then the same number of heats will still be run with one group.

Dry and wet track SHOOT OUT will not be effected. In the event of any rider crashes or has a mechanical fault during the running of SHOOT OUT and fail to achieve a lap time, the rider will start at the back before grid 11. If there is more than 1 rider with the same results, the best lap time during the timed practice will be taken into account,

20.3 Grid Position for WIRA and PRO-AM CUP

When a race is held in heats, grid position for the heats will be by qualifying practice. Competitors will be divided into groups of equal numbers of riders provided that the maximum number of a group permitted to start a race does not exceed AAM requirements.

Each group will then run a heat, the number of riders qualified for the finals will be announced at the rider's briefing. Only riders who completed 75% (rounded down) of the race distance and received the chequered flag will qualify for the final race. The grid position for the final race will be determined by the finishing time of order for each race on the previous qualifying heat. E.g. 1st

Heat A, 1st Heat B will decide the front row based on their finishing time of the heats (and so on for the rest of the grids). If there are insufficient entries to make up groups, then the same number of heats will still be run with one group.

If there are any interruptions during the heat (e.g. red flag situation), grid position for the riders of the interrupted heat will automatically goes to the even numbers final grid positions (e.g. grid number 2, grid number 4 and so on)

PRO-AM CUP will run on Two (02) Heats for every round.

21. FREE PRACTICE AND QUALIFYING

21.1 CP130

- Free Practice: 15 minutes
- Timed Practice: 15 minutes

CP115

- Free Practice: 15 minutes
- Timed Practice: 10 minutes

WIRA

- Free Practice: 15 minutes
- Timed Practice: 10 minutes

PRO-AM CUP

- Free Practice: 10 minutes
- Timed Practice: 10 minutes

Riders will commence all practices from the paddock by means of waving the Green flag at the paddock exit.

- 21.2 The end of free and qualifying session will be indicated by waving the chequered flag. A rider's qualifying session will continue to be recorded until he passes the finish line the allotted time has elapsed.
- 21.3 If practice is interrupted during free and qualifying session due to an accident or any other reason, then a red flag will be displayed at the start on the track level and all marshals' posts along the track. All riders must return slowly to the paddock. If it is impossible to re-start the free and qualifying practice due to time constraint, it will not be restarted. The session is considered ended and no extra time will be given for the group.
- 21.4 All free practice will be timed.
- 21.5 Please note that if the timed practice could not be held due to climatic reason or some other reason e.g. rain or force majeure, then the grid position for the first race will be determined by the time taken during the free practice. Otherwise if both sessions could not be held, drawing lots will determine grid position for the heats.

21.6 Provisional Race Programme: (Friday – Sunday)

FRIDAY		
1500 - 1730	CP130, CP 115 & WIRA TEAM RIDER'S REGISTRATION	
SATURDAY		
0800 – 0900	RIDER'S REGISTRATION (OTHER THEN TEAM RIDER'S)	TIMED SCRUTINEERING (PLEASE SEE ATTACH)
0915	RIDER'S BRIEFING	ALL RIDER'S
1000 – 1015	CP 130	Free Practice (15 min)
1025 – 1040	CP 115 - A	Free Practice (15 min)
1050 – 1105	CP 115 - B	Free Practice (15 min)
1115 – 1130	WIRA – A	Free Practice (15 min)
1140 – 1155	WIRA - B	Free Practice (15 min)
1205 – 1220	CP 130	Free Practice (15 min)
1230 – 1240	OMR	Free Practice (10 min)
1250 – 1300	OMR	Free Practice (10 min)
	LUNCH BREAK	
1340 - 1350	PRO-AM CUP - A	Free Practice (10 min)
1400 - 1410	PRO-AM CUP - B	Free Practice (10 min)
1420 - 1435	WIRA - A	Timed Practice (15 min)
1445 - 1500	WIRA - B	Timed Practice (15 min)
1510 - 1525	CP115 - A	Timed Practice (15 min)
1535 - 1550	CP115 - B	Timed Practice (15 min)
1600 - 1615	CP130	Timed Practice (15 min)
1625 - 1635	OMR	Timed Practice (10 min)
1650 -1700	OMR	Timed Practice (10 min)
1710 - 1725	PRO-AM CUP - A	Timed Practice (15 min)
1735 - 1750	PRO-AM CUP - B	Timed Practice (15 min)

SUNDAY		
0830 – 0840	CP115	Warm Up
0850 – 0900	OMR	Warm Up
0910 – 0920	OMR	Warm Up
0910 – 0940	CP130	Warm Up
0950 - 1000	CP 115 SHOOT OUT (Top 5 Rider's in each Group A & B)	Qualifying (Top 10 Grid for Final)
1010	PRO-AM CUP - A	Heat - 8 Laps
1035	PRO-AM CUP - B	Heat - 8 Laps
1100	Wira - A	Heat - 8 Laps
1125	Wira - B	Heat - 8 Laps
1150 - 1220	CP130	Superpole (Top 10 Grid for Final)
1255	OMR	FINAL - 10 Laps
1320	OMR	FINAL - 10 Laps
1345	OMR	FINAL - 10 Laps
1425	PRO-AM CUP	FINAL - 10 Laps
1505	Wira	FINAL - 12 Laps
1535	CP115	FINAL - 15 Laps
1615	CP130	FINAL - 18 Laps

Race distance and Programme will be confirmed at the rider's briefing during each championship round and subject to changes.

The race programme may be adjusted for WIRA, CP115 and CP130 final race to suit LIVE telecast of the race.

22 METHOD OF START

22.1 Clutch start with engines running from grid positions by the dropping of the starter's flag (National/State/Green) if flag are used after the display of the:

- 3 minute board
- 1 minute board (All non-competitors to clear the grid)
- 30 second board

22.2 If light is used after the display of the minute board, the riders may start the warm up lap, line by line, once the marshal responsible for the line has lowered his red flag. All riders will make one warm up lap, at unrestricted speed. On returning to the grid, the riders must take up their position with the front wheel of their motorcycle up to the line defining the grid position and keep their engine running. An official will stand at the front of the grid holding a red flag. The starter will then instruct the official at the front of the grid displaying the red flag, to walk to the side of the track. A red light will be displayed for 2 to 5 seconds. For example, the red light will go off to start the race.

- 22.3 Jump Start: ANY RIDER WHO ANTICIPATES THE START (JUMP START) WILL REQUIRE CARRYING OUT THE “STOP AND GO PROCEDURE”.
A competitor will be considered to have jump start if the motorcycle moves forward when the red lights are on. In the above case, a competitor who is found to have jump start will be informed by displaying a yellow board with the rider's numbers (black color) shown for 2 times at the finish line on the track level as soon as the jump start has been confirmed. Ignorance to the notice of the display board will not give the competitors the right to claim that they are unaware of the decision.
- 22.4 Penalty for a jump start will be STOP AND GO PROCEDURE
During the race, the rider will be requested to stop in the penalty area. He/She must bring his/her motorcycle to a complete stop with one legs on the ground and remain stationary with the engine running for 10 seconds. He/She may then rejoin the race.

The ‘STOP AND GO’ penalty area is located at the Paddock area or any area within the track which is suitable and deem safe to carry out the ‘STOP AND GO’ procedure.

After notification has been made to the rider by displaying a Yellow Board with the rider's number (Black Color) shown at the finish line and subsequently another Yellow Board displaying “JUMP START” at the entrance to the Penalty area. The rider will be guided to stop at the penalty area.

In the event of a restarted or resumed race, the above regulations will also apply.

In the case of race interruption or neutralised prior to the penalty being enforced, and there is a second part, or if the race is resumed, the rider will be required to stop after the start of the second part of the race or the start of resumed race.

Failure by the relevant rider to stop, having been shown the yellow board with the rider's number for 2 times and subsequently a board displaying “STOP” at the entrance to the penalty area, will result in that riders' being shown the Black Flag.

If more than one rider are penalised, the riders will be signalled to stop on the subsequent laps. The order of stops will be based on the qualifying times with the faster rider stopping first.

In the case of a rider failing to respond to the instruction to stop in the “Stop and Go” penalty area for 2 times and there being more than one rider penalised, the next rider will be signalled to stop on subsequent laps. Meanwhile the previous rider fail to carry out the “Stop and Go” procedure will be shown the Black Flag.

In case of Circuit race, the rider shall be penalised with a “Ride Through” penalty.

In case where the organisation has been unable to carry out the "Stop and Go" penalty before the end of the race, the relevant rider will be inflicted with a time penalty of 30 seconds.

23 RESULTS

Results will be posted at the Paddock Notice Board and at the Race Control at the conclusion of each race. The announcement of the results will be made over the public address system. The published results will stand official, half an hour after posting if there has not been any official protest against the result, subject to the final Jury/Steward meeting.

24 PROTESTS AND APPEAL

Protest time elapses thirty minutes (30 minutes) after the posting of the provisional results. Any protest and appeal must be made in accordance with the NCR Appendix 'R' and shall be addressed to the Clerk of the Course for immediate transmission to the AAM Steward.

All protest against eligibility or appearance of the bike must be lodged in writing and to Clerk of the Course together with the sum of RM500.00 which shall not be returned if the protest is judged unfounded.

Protest fee	- RM500.00 only.
Against Eligibility	- RM500.00 plus RM500.00 for stripping
Appeal Fee (To AAM and Steward of the Meeting decision)	- RM2,500.00 plus RM2,500.00 for stripping

Note: All payment for the above must be made in cash in Ringgit Malaysia when submitting the protest/appeal letter.

25 SIGNING-IN AND SCRUTINEERING

Signing-In & Scrutineering and other formalities will be held at the paddock as follows:

Teams	: Fridays at 3.00pm to 5.30pm
Privateers & One Make Race Riders	: Saturdays at 8.00am to 9.00am

If the race should fall on Friday and Saturday, the Registration Documentation or Formalities and scrutineering shall be carry out one day earlier from published day.

For insurance purposes, the entry forms and indemnity forms MUST be signed by the riders, guardians (where applicable), team managers, mechanics and team crews. This rule is applicable to ALL riders, regardless of team status or privateer status.

Also for insurance purposes, ALL riders must furnish the photocopied Identity Card of the rider, team manager and crew upon submitting the Entry Form.

Riders Briefing

It is compulsory for all riders to be present during briefing. Manager of team entrant license holders are recommended to attend the briefing.

Penalty for not attending riders briefing will be a fine of maximum of RM100.00. Failing which will see the competitor excluded from the race.

26 TECHNICAL CONTROL/IMPOUND BAY

26.1 Technical control/impound bay will be located in the paddock area designated as the technical checking area under the control chief technical scrutineer. Motorcycle must be presented to the technical checking area and will be inspected under the name of rider within the time stipulated in the race programmed.

The technical scrutineer will inspect the motorcycle for safety check, and may also at their discretion choose to check the motorcycle for technical compliance with other aspects of the regulations and re-inspect any motorcycle that has been involved in an accident.

At the end of any qualifying session and final race in any class, the selected motorcycles will be impounded in the technical control for 30 minutes.

At any one time, a maximum of two mechanics will be allowed at the technical control area to assist the technical scrutineer while the motorcycle is being checked.

Penalty for breach of Technical Regulation stated in art.9, 10, 11, 12 and 13, eligibility of motorcycle and categories will be as below:

- 1st time offender : Fine RM1,000 + disqualification for the particular round.
- 2nd time offender : Fine RM5,000 + disqualification + banned 1 following race.
- 3rd time offender : Fine RM10,000 + Disqualification and all Championship points will be deducted.

All Fine must be paid to the AAM within 7 working days or The rider will be disqualified from the Championship for the year.

27 COMPETITION NUMBERS

The organizer will supply decals e.g. PRIMAX 95 X'tra and www.malaysiancubprix.com, etc. (Compulsory to affix on race bike) with competition numbers.

The allocated number for the rider must appear three times on the machine. The number on the front must be affixed in the center of the fairing. The two numbers must be located on the left and right side of the seat or the fairing. The sizes for all the number are: -

- Height – 120mm
- Width – 60mm
- Stroke – 25mm

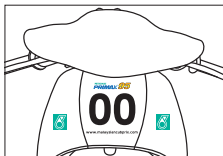
Numbers from 11 - 100 for CP130, 11 - 100 for CP115, 11 – 100 for WIRA and 2 – 100 for Privateer Class will be issued on a first come first serve basis when entries are confirmed. The top ten numbers in the CP130, CP115 and WIRA will be reserved for the top-ten riders of the previous season.

Competition number design for CP130 and CP115 is FREE but must conform to the minimum height, width and stroke mentioned above.

Once a number is assigned, NO changes will be allowed, regardless of any circumstances.

Sticker Position Drawing (Front, Left and Right).

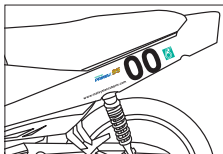
Front "Option 1"



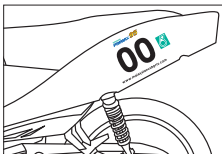
Front "Option 2"



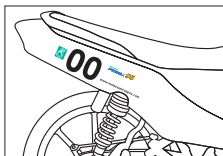
Left "Option 1"



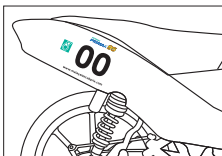
Left "Option 2"



Right "Option 1"

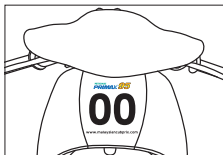


Right "Option 2"

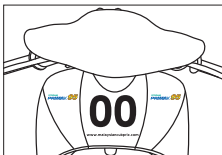


Sticker Position Drawing (Front, Left and Right) – for team paid decal fee.

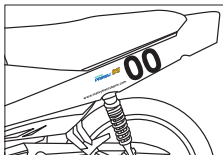
Front "Option 1"



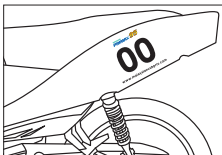
Front "Option 2"



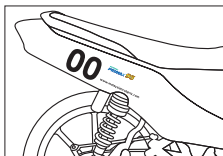
Left "Option 1"



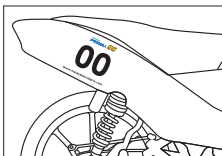
Left "Option 2"



Right "Option 1"



Right "Option 2"



28 OUTSIDE ASSISTANCE

In the interest of safety, any outside assistance on the circuit, except by Race Officials, are forbidden. The penalty for violation of this regulation is exclusion from the race and/or fined and/or barred from the Championship.

29 INSURANCE

Public Liability insurance will be provided by the AAM.

The insurance DOES NOT cover mechanics and staffs/crews of the teams/participants.

30 FINISH OF RACE AND RACE RESULT

The chequered flag will be dropped as the winner crosses the finish line and will be held stationary by an official standing at the finish line at track level. The chequered flag will continue to be displayed to the subsequent riders until the last competitor completes the lap he is on. To be classified as a finisher in the race and to be included in the results, a rider and vehicle must:

Complete 75% of the race distance.

Cross the finish line within two minutes of the race winner (applicable to race meeting held in the street). The rider must be in contact with his machine.

Cross the finish line within three minutes of the race winner (applicable to race meeting held in the circuit). The rider must be in contact with his machine.

31 STOPPING THE RACE

Should it be deemed necessary to stop the race or practice by the Clerk of The Course or his deputy (mandate will be given to the deputy by The Clerk of The Course) due to climatic conditions or some other reasons, red flag will be displayed at the start/finish line and followed by all flag marshal's posts to indicate the race has been stopped. All riders should stop racing immediately and proceed slowly to the paddock. During a race, all participants shall proceed slowly to the start/finish line, being prepared to stop at any point as requested by a Race Official. If a race or practice is stopped, an extension in time equivalent to the remaining time in a practice or qualifying session may not be given. In this case, no protest/appeal will be accepted.

The result of a stopped race is as follows:

- a) Should two-third of the original race distance rounded down to the nearest whole number of laps completed by the leader of the race and by all other riders, then the race will be deemed to have completed and full championship points will be awarded.
- b) Should the race be completed for 2 laps and below it shall be restart and the 1st race will be null and void. A complete new race distance will be run minus one lap. All riders may re-start. If it is found impossible to re-start the race, it will be declared cancelled and the race then will not count for the championship.
- c) Should the riders complete 3 laps, but less than two-third of the original race distance, the remaining number of laps will be rounded down to the nearest (two-thirds of the original race distance), then the race will re-start minus one lap and times of the two races added together to arrive at the final results. Only riders who are classified as a finisher in the first race may restart. The grid position will be based on the finishing order of the first race. If the race cannot be restarted due to force majeure, then the results will count and half points will be award in the Championship.

- d) If necessary, only two team members per bike allowed repairing if necessary at starting grid.
- e) Should any of the session of a race which a red flag is used for twice, the race may be re-started unless due to force majeure.

Example of a race consisting of 14 laps:

If a red flag is shown when the leader is on his 6th lap after completing his 5th lap and other riders have not completed the 5th lap, then the race result will be 4th lap completed, and the second part will consist of 8 laps.

At the time the red flag is displayed, riders who are not actively competing in the race will not be classified.

Within 2 minutes after the red flag has been displayed, riders who have not reach start/finish line, riding on their motorcycle, will not be classified.

Note: For both heats and final, riders will be entitled to take part in restart in Article 31 (b) only.

Definition of Two-Third

Total Race Lap	Two-Third (2/3)
8	5
10	6
12	7
15	9
18	12

32 PROGRAMME OF THE MEETING

Please refer to the ASR's Issue for each Individual round.

(All podium prizes will be presented to the winner after each final race)

Note: Total number of laps for each race may change depending on venues.

33 FLAGS USED TO PROVIDE INFORMATION

Green Flag:

The track is clear. The flag must be shown waved at each flag post for the first lap of each practice and warm up, for the sighting lap and for warm up lap. The flag must be shown waved at the flag marshal post immediately after the incident that necessitated the use of one or more yellow flags.

Yellow and Red Stripped Flag:

Oil, water or another substance is affecting adhesion on this section of the track. The flag must be shown motionless at the flag marshal post.

Blue Flag:

Shown waved at the marshal post, overtaking signal, the blue flag indicates to a rider that he is about to be overtaken by one or more faster motorcycles. During the practice sessions, the rider concerned must keep his line and slow down gradually to allow the faster rider pass him. During the race, the rider concerned is about to be lapped.

He must allow the following rider(s) to pass him at the earliest opportunity. Any infringement of this rule will be penalized with one of the following penalties: Fine, disqualification or withdrawal of the Championship points.

Chequered Black/White Flag

This flag will be waved at the finish line on track level to indicate the finish of race or practice

Chequered Black/White Flag and Blue Flag

The chequered black/white flag will be waved together with the blue flag presented motionless at the finish line on track level when a rider(s) precedes closely the leader during the final lap before the finish line

Flags Which Convey Information and Instruction

Yellow Flag

Shown waved at each row of the starting grid, this flag indicates the start of the race is delayed.

Shown waved at the flag marshal post. The use of one or two of this flag indicates that there is a danger ahead. The riders must slow down and prepared to stop. Overtaking is forbidden up until the point where the green flag is shown.

Any infringement of this rule during practice session will result in cancellation of the time of the lap during which the infraction occurred.

During the final inspection lap, the flag must be waved at the exact place where the flag marshal will be positioned during the practice, the warm ups and races.

National / State/ Green Flag or Traffic Light:

Race starting.

Red Flag or Red Light:

When the race or practice is being interrupted, the red flag will be waved at each marshal post and the red lights (if made available) around the track will be switched on. In the final race session all riders must return slowly to the Start /Finish line.

In a practice/qualifying session, riders must return slowly to the Paddock.

When the pit exit is closed, this flag will be showed motionless at the pit lane exit and light (if made available) will be switched on. Riders are not allowed to exit the pit-lane. Any infringement of this rule will be penalized with one of the following penalties: Fine – disqualification – withdraws of championship points – suspension.

The red flag will be shown motionless at the starting grid at the end of sighting lap and at the end of the warm up lap.

Must be shown when a race or practice is interrupted & upon the order of the Clerk of Course. All riders must slow down, must not overtake and return slowly to the paddock.

The red flag may also be used to close the track.

Black Flag with Black Number on Orange Signalling Board:
Inform the rider shown to, that he must stop at his paddock on the next lap.
Report to Clerk of the Course.

Flags used at the observation post.

Yellow Flag (with one or two flags):

Signal of danger

Shown "waved" – at the flag marshal post, this flag indicates that there is a danger ahead. Overtaking is forbidden up until the point that the green flag is shown. Slow down and be prepared to stop.

Any rider caught overtaking at this point by the official, will be subject to a deduction of one lap for the race or fine or exclusion from the race.

During the final inspection lap, this flag must be waved at the exact place where the flag marshal will be positioned during the practices, the warm ups and races.

Black Flag:

This Flag is designed to convey instructions to one rider only and is displayed motionless at the start/finish line together with the rider's number. The rider must stop at the paddock at the end of current lap and cannot restart. Any infringement of this rule will be penalized with one of the following penalties: Fine - disqualification - withdrawal of the championship points – suspension.

Black Flag With Orange Disk (Æ 40 cm)

The black flag is used to convey instruction to one rider only and is displayed motionless at Finish Line on track level together with the rider numbers. The flag informs the rider that his motorcycle has mechanical problem likely to endanger himself or others, and that he must immediately leave the track.

Any infringement of this rule will be penalized with one of the following penalties: Fine - exclusion - withdrawal of the championship points – suspension.

34 RESTARTING DURING A RACE/PRACTICE

Once the machine/motorcycle is on the circuit, whether in practice or during race, no outside assistance is permitted. An official of the meet may assist a rider to move a stalled machine/motorcycle out of the dangerous position.

35 RIDER, CONTRACTED TEAM AND CREW CONDUCT

The onus of responsibility for the conduct of crew will at all times be with the entrant/competitor. Any misbehaviour on the part of the crew will not be tolerated and the riders will be liable to exclusion from the event for any breach of these regulations or refusal to obey instructions from officials of the meet. No crews are permitted on the circuit at any time without the express permission of the Clerk of the Course.

Once the rolling lap has commenced, all crew will return to the pits(only on permanent circuit) or paddock. Smoking in the pit or paddock is forbidden. The organiser reserves the right to refuse entry to any areas under its jurisdiction without assigning a reason. Failure to comply with such a request will render the rider liable to exclusion from the event.

For safety reason, all riders must ride with both hands holding the handle bar at all time during the session, failing which action will be taken against the said competitor. Smoking and Drinking of any alcoholic beverages or intoxication by any other means (e.g. Narcotics) is absolutely forbidden in the paddock, pit or its surrounding. Any rider's, crew's or his/her guest found guilty of such an offence will be fined. No testing of race motorcycles is allowed within 10km radius of the race venue.

36 PITS

- 36.1 All repairs and adjustment to the machine during the races must be performed in the specific area designated at the paddock and must empty the paddock not later than 10:00 pm for security reasons.
- 36.2 It is the responsibility of each competitor/ team manager to ensure that his pit crew knows all pit rules. Riders shall enter the paddock from designated entrance and the engine **MUST** be switched off at the entrance point. The rider then must push their motorcycle from the pit entrance to their respective pit / paddock.
- 36.3 Any rider caught riding recklessly in the pits and paddock may be excluded from the event.
- 36.4 **STRICTLY NO** children below 12 years old are allowed at the pit/paddock and it's surrounding except for participating riders.
If the child is found to be affiliated to any team or rider, the team or the rider may be excluded from the event. No appeal will be entertained thereafter.

37 PASSES ALLOCATION

All riders/team crew members and their respective guests must respect and display the passes issued to them at all time within the pit/paddock and circuit area. The annual passes issued to each team members and riders are imprinted with their respective photograph and it is not transferable.

The onus of responsibility of each invited guests from the respective contracted teams, allocated with a one event passes must at all times be accompanied by at least one of the team crew members/rider. The one event pass must be displayed at all times within the pit/paddock/circuit area and at anytime be used by one guest only.

- 37.1 The following is the allocation of passes based on 1 rider per team, for Contracted teams to the event only, i.e. Contracted team with sponsored team tent allocation.

Rider	=	1 (Annual) – Access: Pit/Paddock/Track/Starting Grid
Pit crew	=	3 per rider (Annual) – Access: Pit/Paddock/Starting Grid
Team Manager	=	1 per team (Annual) – Access: Pit/Paddock/Starting Grid 1 per team (Annual Hospitality Pass) – Access: Hospitality Area
Team Owner/Sponsor	=	1 per team (Annual Hospitality Pass) – Access: Pit/Paddock/Grid/Hospitality
Grid Girl	=	1 per rider (Annual Grid Pass) Access: Pit/Paddock/Starting Grid

- Team Guest = 6 passes per team tent per round (One event pass)
Access: guest area only
- Parking Pass = Maximum of 8 Annual parking pass per team + 2 one event parking pass per event (Where applicable only)
- Additional Passes = Contracted teams are allowed to purchase additional Hospitality passes, a maximum of 8 units per round at RM150.00 per pass. A week advance notice is required to place order of the passes for preparation to be made.

37.2 The following is the allocation of passes based on 1 rider per team, for registered team participating in the entire Championship without contracted team tent allocation.

- Rider = 1 (Annual) – Access: Pit/Paddock/Track/Starting Grid
- Pit crew = 4 per rider (Annual) – Access: Pit/Paddock/Starting Grid
- Team Manager = 1 per team (Annual) – Access: Pit/Paddock/Starting Grid
- Team Guest = 2 passes per team tent per round (One event pass) Access: guest area only
- Parking Pass = Maximum of 3 Annual parking pass per team + 1 one event parking pass per event (Where applicable only)
- Additional Passes = Additional one event guest passes can be purchase at RM50 per pass per event. Access: Pit/Paddock/Guest area only.

37.3 The following is the allocation of passes based on 1 rider per team, for registered rider on the event to event basis.

- Rider = 1 (One event pass) – Access: Pit/Paddock/Track/Starting Grid
- Pit crew members = 3 per rider (One event) – Access: Pit/Paddock/Starting Grid
- Parking Pass = 1 one event parking pass per rider per event

Rider (s) must display their passes if they are not attired in their racing suit. Any rider found not displaying their passes, a penalty of disqualification will be handed over. No appeal will be entertained thereafter.

Rider (s) must not at all times used their competition license as an accreditation pass for access to the event. The organiser/promoter have the right to refuse entry and impose fine should such an event occurs.

The promoter has the right to refuse entry and revoke issued passes if found to be misused and illegally transferred.

Lost and replacement of passes issued must first be reported immediately. A minimum charge of RM20 will be imposed upon valid reason for the replacement.

38 ADVERTISING

Advertising on racing motorcycles must abide to the following rules and regulations:-

- 38.1 The organiser/promoter reserves the right to remove any decals, which have not been declared at the time of submission of entry form.
- 38.2 Any painted advertising on the racing motorcycle will be treated as a decal.
- 38.3 Decal (advertising) in conflict with the event partners is allowed with the following Decal Charges:
Decal in conflict to the event Title Sponsors is RM500.00 per entry per bike.
- 38.4 Entrants and competitors who do not reject the title sponsor's decal must provide a prominently visible space on the front and on each side of the racing motorcycle for competition numbers with title sponsors decal provided.
- 38.5 The competition number and title sponsor stickers supplied by the organizer/organiser/promoter must be prominently display and must not be altered, mutilated, covered or erased. Infringement to this rule will subject to exclusion from the race and disqualification from the event.
- 38.6 The organiser reserves the right to remove any advertising which is considered objectionable to public taste.
- 38.7 Entrants and competitors who refuse an affix any decals issued by the organiser/promoter will be penalised and/or be excluded from the Championship
- 38.8 All forms of new advertising decal on the racing motorcycle must obtain approval from the promoter prior the start of each round. Failure to do so will result in banned penalty and/or exclusion from the race.
- 38.9 Any published advertisement(s) related to the event by the competitors/entrant/team sponsors or other interested parties must be submitted to the organiser/promoter for approval in accordance with clause 131 of the international Sporting Code and Clause 148 of the NCR of the AAM.
- 38.10 The promoter reserves the rights to release the intended advertisement at the latest, 24 hours after the time of submission. The promoter shall not be responsible for any delay in the release of the approved advertisement should the submission be delayed.
- 38.11 All published advertisements related or involves the event, prior and after the event being held must carry the full event title (i.e. PETRONAS AAM Malaysian Cub Prix Championship 2014). The event title name must be visible and shall not be less than one tenth of the length of the advertisement. The advertisement must also carry the logo of the sanctioning body AAM and the logo of the Promoter (Safe Aim Mutual Sdn. Bhd.)
- 38.12 Contracted team(s) to the Championship is entitled to an exclusive team tent(s) at the paddock, unless for events held at proper circuit whereby individual pits will be allocated. Each team is entitled to a maximum of 2 (two) tents if the team has 3 (three) or more entries. The charges for one allocated team tent for the entire Championship is RM20,000.00 for one tent and RM38,000.00 for two entitled tents. The charges cover the installation, dismantling, transportation and storage of the respective tent(s) for each race venue, except events organised at proper circuit.
The dimensions of each team tent are as follows:
Width - 12feet / Length - 20feet / Height - 8feet.

- * Construction cost of this tent is the responsibility of the Team (herein refer to the Team tent entitlement contract.) Platforms made and allocated to each team will be charged and marked accordingly to each respective team. The promoter/organiser will not be responsible for damages of the tent(s) and platforms made by the team.

In the event where a registered team(s) or rider(s) do not require or do not have a team tent, they can share the generic (unbranded) tents provided by the promoter. However, there shall not be any exclusivity by barricading or demarcating of these tents. This tent cannot be exclusively used by any teams or privateers.

Riders/Teams whom do not have a sponsored branded tentage (paddock), whom based under the common tents provided by the promoter, do not have the rights to demarcate an area for themselves, and cannot display any banners or streamers under the tent

- 38.13 Teams/ Team's Sponsors are not allowed to display, promote and conduct sampling and sales of any products or services at the paddock area. All Advertising and Branding by the sponsors are remotely on the Team/ Rider's motorcycle decal, racing suit and Team uniform only (with exception to Contracted Team with Branded Tent). All prohibited Advertising and Promotions activities includes, product sampling, sale and display counters, leaflets and flyers handouts, banners display, Grid and Umbrella girls. Fined will be imposed for such infringement and/or exclusion and disqualification of the team from the event.
- 38.14 Team's/ Team's Sponsors grid girls must dress in Team coloured uniforms at all times, especially during the starting grid formation, with decent long pants. Team will be notified should there be any host venues which prohibits grid girls present.
- 38.15 Any Advertising and Promotion activities must be approved and be consented by the Promoter "Safe Aim Mutual Sdn Bhd. Should any Team / Rider breached the above rules, a penalty fined of RM10,000.00 will be imposed and or exclude from the race event or banned from the event.
- 38.16 All forms of Tobacco branding (directly or indirectly) is prohibited at anytime during the event.
- 38.17 No conflicting sponsor's logo on racing suit are allowed on rider's racing suit unless the decals fees are paid.

39 POSTPONEMENT

At the discretion of the organiser, the meeting or part thereof, may be postponed or cancelled. In the event of complete cancellation or postponement of more than 48 hrs, entry fees will be refunded in full, but entrants will have no right to claim from the organiser for loss or expenses incurred. Team Entrants must be in possession of valid licence issued by the AAM and riders must be in possession of valid Malaysian National Competition licence issued by the AAM and must be a member of:

Any club affiliated to the AAM

Any other club approved by the AAM

Note: All licenses are to be handed in to the secretary of the meet immediately after signing-in for safekeeping. The licences will be returned immediately after the conclusion of the event.

40 PRIZE GIVING

- 40.1 All podium prize winners must be present at the Official Prize Presentation after the conclusion of each race, failing which all trophies and cash awards shall be forfeited. Winners must also dress in proper attire.
- 40.2 All competitors taking the podium finish are compulsory to wear the event cap supplied by the organiser failing so, the competitor may be fined RM1,000 and a disqualification.
Second time offender will be liable for exclusion of their championship points.
- 40.3 All winning (first position) team manager must be at the podium for the prize presentation if any of their riders come in first. This applies only to all registered entrant license with AAM.
- 40.4 All winners must attend the official press conference after the podium ceremony and must wear the event cap supplied by the organizer.
- 40.5 All winners must hand over their garland and trophy immediately after the podium ceremony or after the official press conference. The garland and trophy shall be return to the respective riders during releasing of competition licence.
- 40.5 All winners MUST attend all official championship function.
Prize money will be deducted if the winner does not attend.

41 RIGHTS OF THE ORGANISERS/PROMOTERS

The organiser reserves the right to change the dates and times of the race, postpone, abandon and cancel a meeting or part thereof.

Competitors, entrants or any organization will have no right to claim against the promoters or organisers for any expenses incurred or losses suffered through the exercising of these rights by the organisers.

The organisers reserve the right to use photos of rider/team/umbrella girl for promotion of the event. This right includes merchandise etc.

All winners must also attend the official press conferences and media interviews organised by the promoter. Team managers/owners/riders must also make themselves available during media event when invited. Any Team that is contracted to the promoters must attend for all rounds. Should the team decided to part away midway through the season for any reason, the team will be penalised with disqualification or fined or deposit forfeited or withdrawing of the championship points of its riders. Where it is applicable

42 GENERAL INFORMATION

42.1 Medical

Competitors involved in accidents during the events will have to be re-examined by the Medical Panel as soon as discharged from the hospital of admission. The competitor's medical report from the hospital of admission will be forwarded to the AAM Motorsports department. Relevant documents that must be submitted together with their medical claims and reinstatements of their licenses are as follows:

Copy of Identity Card/Passport.

Copy of Competition License.

Original duly completed Claim Form.

Original Payment Bills.

Original Medical Certificates.

Original Medical Report from the hospital of admission.

42.2 Doping Control

In line with the requirements of the AAM, anti-doping test will be conducted for 2-18 competitors at random during the event. The organiser will explain the method used, which have the approval of the AAM.

A refusal/failure to take the medical test will mean an immediate disqualification from the event and subject of further actions from the Automobile Association of Malaysia.

43 Pit/Paddock

The cleanliness and the security of their belonging in the paddock area is the responsibility of the team/rider to ensure that his/her pit crew knows the entire pit rule. No team/rider vehicles are allowed into the paddock area at all times. All team must park their vehicle at the designated parking area after unloading their respective racing motorcycle.

Non competing motorcycles are not allowed in the pit/paddock.

Only Team registered bikes are allowed in their respective Team tent.

44 LIABILITY

The entrant/competitor/crew in an official meeting exonerates the AAM and MAM, the promoter, Safe Aim Mutual Sdn Bhd, Penang Motorsports Club or any organising club and their officials, their employees and officers and agents, sponsors, government of Malaysia, government agencies from any and all liability for any loss, damage, injury which he/she may incur in the course of an official meeting arising from any cause, reason, circumstances or otherwise whatsoever. The entrant/competitor undertake to identify and hold harmless exonerate the AAM and MAM, the promoter, Safe Aim Mutual Sdn Bhd, organising club and their officials, their employees and officers and agents, sponsors, government of Malaysia, government agencies from and against any and all liability to third parties for any loss, injury, damage sustained by a racing motorcycle taking part in an official meeting or by it accessories or other equipment during the meeting or practice, howsoever caused, either by fire, accident, theft deterioration or by any other means.

Appendix A

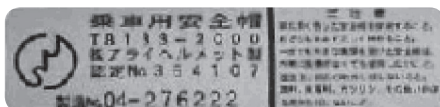


ECE 22-05 "P" (EUROPE)

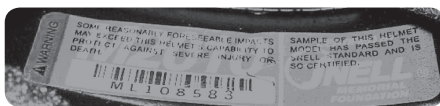
The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.

E1 for Germany, E2 for France, E3 for Italy, E4 for Netherlands, E5 for Sweden, E6 for Belgium, E7 for Hungary, E8 for Czech Republic, E9 for Spain, E10 for Yugoslavia, E11 for UK, E12 for Austria, E13 for Luxembourg, E14 for Switzerland, E15(-Vacant), E16 for Norway, E17 for Finland, E18 for Denmark, E19 for Roumania, E20 for Poland, E21 for Portugal, E22 for Russian Federation, E23 for Greece, E24 for Ireland, E25 for Croatia, E26 for Slovenia, E27 for Slovakia, E28 for Bielo Russia, E29 for Estonia, E30(-Vacant), E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Letonie, E33 for Bulgaria, E37 for Turkey, E40 for Macedonia, E43 for Japan, E44(-Vacant), E45 for Australia, E46 for Ukraine, E47 for South Africa, E48 for New Zealand.

Below the letter E, the approval number should always begin with 05. Below number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



(JAPAN) JIS T 8122 : 2000
(Label affixed inside the helmet)



(US) M2005
(Label affixed inside the helmet)

Date Issued: January 2014

This Supplementary Regulation has been translated into the Bahasa Malaysia language from English language text as guide only. In the event of any conflict between English text and the Bahasa Malaysia text, the English text shall prevail.

KEJUARAAN CUB PRIX AAM MALAYSIA PETRONAS 2013

Peraturan Kejuaraan

Guna pakai untuk perlumbaan diadakan di Litar Tetap/Litar Sementara.

- 1 NAMA ACARA : Kejuaraan Cub Prix AAM Malaysia PETRONAS 2013
- 2 PENGELOLA : Kelab Sukan Motor Pulau Pinang (PMSC)
No.10 York Road,
10450 Pulau Pinang, Malaysia.
Tel.: 604-226 0355
Fax.: 604-226 2059

PENGANJUR ACARA : Safe Aim Mutual Sdn Bhd (45824-D)
Lot.12, Jalan 9/7, Seksyen 9,
Kawasan Perusahaan, Bandar Baru Bangi,
43650 Bangi, Selangor.
Tel.: 603-8733 8787
Fax.:603-8926 1122
3. DIIKTIRAF OLEH : Persatuan Automobil Malaysia (AAM) – Sukan Bermotor
225 Block 4, No 7 Persiaran Sukan,
Laman Seri Business Park,
Section 13, 40100 Shah Alam,
Selangor Darul Ehsan.
Tel.: 603-5510 4679
Fax.: 603-5511 3426
- 4 JENIS ACARA : Lepas beramai-ramai khusus untuk perlumbaan motosikal.
- 5 TARAF : Kebangsaan
- 6 BIDANG KUASA
Acara ini dijalankan di bawah Peraturan-Peraturan Perlumbaan Kebangsaan daripada AAM. Peraturan-Peraturan Tambahan daripada AAM dan semua Peraturan-Peraturan Semasa yang dikeluarkan oleh pihak penganjur secara bertulis, yang mempunyai kuasanya dengan Peraturan-Peraturan tersebut diatas, serta tertakluk kepada syarat-syarat dibawah NCR.

7 * TARIKH & TEMPAT

Pusingan	Tarikh	Tempat
Pusingan 1	5 - 6 April	Batu Kawan, Pulau Pinang
Pusingan 2	25 - 26 April	Muar, Johor
Pusingan 3	9 - 10 Mei	Kuala Terengganu, Terengganu
Pusingan 4	31 Mei - 1 Jun	TBC
Pusingan 5	21 - 22 Jun	Temerloh, Pahang
Pusingan 6	13 - 14 September	TBC
Pusingan 7	27 - 28 September	TBC
Pusingan 8	18 - 19 Oktober	Kluang, Johor
Pusingan 9	1 - 2 November	Bandar Seri Jempol, N. Sembilan
Pusingan 10	29 - 30 November	Kart Circuit, Shah Alam, Selangor

* Tarikh dan Tempat Perlumbaan ini adalah cadangan sahaja dan boleh dibuat pindahan pada bila-bila masa.

8 KELAYAKAN PELUMBA-PELUMBA:

Kejuaraan ini terbuka cuma kepada penunggang-penunggang rakyat Malaysia yang mesti mempunyai lesen perlumbaan dikeluarkan oleh AAM.

9 KELAYAKAN MOTOSIKAL DAN KATEGORI-KATEGORI:

9.1 Jentera dan Spesifikasi Asas

Motosikal-motosikal mestilah dikilang, dipasang dan dijual di Asia Tenggara sebelum 1hb Februari 2014.

Kuantiti minimum 1,000 unit mestilah dipasang sebelum 1hb Mac 2014.

Dokumen yang perlu dikemukakan kepada penganjur untuk membuat penjelasan:

- 1) Jumlah unit motorsikal yang dipasang pada hari dokumen dikemukakan
- 2) Nombor Casis bermula hingga semasa
- 3) Jenis kelulusan daripada MITI (jika dijual di Malaysia)
- 4) Buku Manual Servis (3 buku)
- 5) Katalog Alat Ganti (3 buku)
- 6) Broucher Jualan
- 7) Harga runcit
- 8) Pengesahan daripada Kastam Diraja Malaysia (jika dijual di Malaysia)

9.2 Perkara-perkara berikut SAMA SEKALI TIDAK BOLEH diubah (melainkan diberitahu):

- a) Jenis enjin (4-Lejang susunatur melintang)
- b) Lejang ombok
- c) Bahan dan pengacuan aci engkol dan kotak engkol serta blok silinder.

9.3 Perkara-perkara berikut MESTI diubah atau ditanggalkan:

- a) Menanggalkan meter kelajuan
- b) Menanggalkan penutup rantai
- c) Menanggalkan madgad belakang
- d) Menanggalkan tongkat sisi dan tongkat tengah
- e) Menanggalkan cermin pandang belakang
- f) Menanggalkan lampu utama, lampu belakang dan lampu isyarat belokan. Tetapi, rekabentuknya hendaklah dikekalkan. Bukaan tersebut hendaklah ditutup dengan bahan yang sesuai.
- g) Mengecilkan alat pengadang kaki dibenarkan hanya bagi mendapatkan tambahan kelegaan untuk membelok. Had pengecilan mestilah dibawah ketinggian tempat pemijak.
- h) Madgad hadapan dibenarkan dipotong tetapi tidak boleh kurang 6 inci dari cowling hadapan.
- i) Kesemua palam pelincir dan brek MESTI didawaikan dengan selamat.

9.4 Berat Untuk CP130 dan CP115

- Berat minimum motosikal tanpa bahan api : 80 kg
- Berat maksimum motosikal tanpa bahan api : 95 kg
- Jumlah berat motosikal beserta pelumba : 140 kg
- termasuk kelengkapan perlumbaan (Sut perlumbaan, helmet, but, pelindung belakang dan sarung tangan)

Sekiranya berat motosikal beserta pelumba kurang dari 140kg apabila berat motosikal sudah mencapai 95kg atau lebih , tiada penalti berat tambahan dikenakan.

WIRA

- Berat minimum motosikal tanpa bahan api : 80 kg
- Berat maksimum motosikal tanpa bahan api : 95 kg
- Jumlah berat motosikal beserta pelumba : 145 kg
- termasuk kelengkapan perlumbaan (Sut perlumbaan helmet, but, pelindung belakang dan sarung tangan)

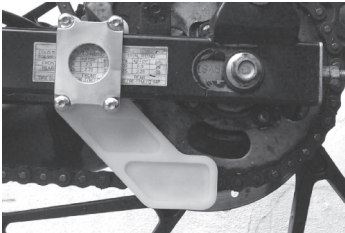
Sekiranya berat motosikal beserta pelumba kurang dari 145kg apabila berat motosikal sudah mencapai 95kg atau lebih , tiada penalti berat tambahan dikenakan.

Piala PRO-AM

- Berat minimum motosikal tanpa bahan api : 80 kg
- Berat maksimum motosikal tanpa bahan api : 95 kg
- Jumlah berat motosikal beserta pelumba : 135 kg
- termasuk kelengkapan perlumbaan (Sut perlumbaan, helmet, but, pelindung belakang dan sarung tangan)

Semua alat tambah berat yang dipasang pada motosikal MESTI dipasang dengan selamat. Spoket atau apa-apa objek merbahaya tidak dibenarkan digunakan sebagai alat tambahan berat.

- * Berat separuh kering ialah: Motosikal bersedia untuk berlumba tanpa bahanapi. Minyak pelincir juga dianggap sebagai bahanapi.
- 9.5 Semua hos pernafasan mestilah mempunyai tangki tadahan terletak di tempat mudah dicapai dan MESTILAH dikosongkan sebelum setiap perlumbaan dimulakan. Tangki tadahan hendaklah berukuran sekurang-kurangnya 250cc.
- 9.6 Had bunyi ekzos hendaklah tidak melebihi 125db/A pada 6,000rpm.
- 9.7 Sebarang penggunaan pendingin pelincir DIHARAMKAN.
- 9.8 Penggunaan bahan-bahan istimewa seperti aloi ringan Magnesium atau Titanium untuk pertukaran atau membina mana-mana bahagian pada motosikal adalah DIHARAMKAN melainkan jika dikecualikan dan dinyatakan dalam Peraturan Tambahan.
- 9.9 Pelembab stering boleh dipasang tetapi ia hendaklah tidak bertindak sebagai penghad putaran stering.
- 9.10 Semua pelumba yang mengambil bahagian adalah wajib untuk menggunakan pengikat topi keledar "Double D" buckle dengan piawaian lulusan FIM. (Silalah rujuk Lampiran A).
- 9.11 Kesemua peserta WAJIB dilengkapi dengan Plastik Keras Pelindung Belakang dan Dada.
- 9.12 Atas sebab-sebab keselamatan, semua motosikal yang mengambil bahagian perlu dipasang pengawal rantai yang diperbuat daripada plastik keras atau nilon. Contoh seperti di rajah:



10 BAHAN API

Bahan api digunakan mestilah PETRONAS Primax 95 Tanpa Plumbum dan akan dibekalkan oleh penganjur di setiap lokasi perlumbaan.

11 KELAS : CP130

Underbone – 90cc hingga 130cc

11.1 Kepala Silinder

Kepala Silinder adalah bebas.

Unjuran keseluruhan luar dan dimensi mestilah serupa TETAPI tidak lebih besar daripada Kepala Silinder asli.

Kedudukan dan bilangan sirip penyejukan mesti kekal seperti Kepala Silinder asli.

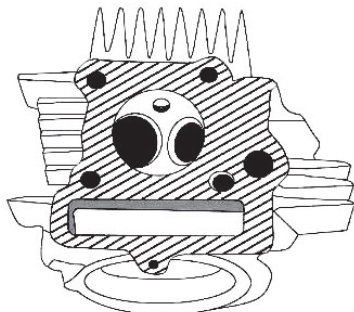
Berat minimum - 5% berbanding kepada Kepala Silinder asli.

Bahan Kepala Silinder mesti kekal jenis aloi ringan.

Bilangan Injap camshaft, masukan dan ekzos MESTI kekal sebagaimana standard pengeluaran.

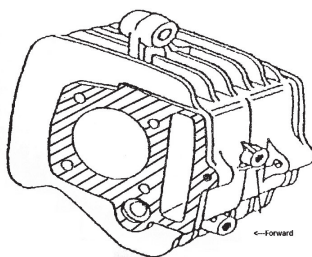
- 11.1.1 Penutup Pemeriksaan Injap (Masukan dan Ekzos)
Penutup Pemeriksaan Injap (Masukan dan Ekzos) boleh ditukar atau dimodifikasi dari yang asli bertujuan memasang hos pernafasan. Hos pernafasan tersebut hendaklah dihubungkan terus ke tangki tadahan yang bersaiz tidak kurang dari 250cc.
Penahan Penutup Pemeriksaan Injap boleh ditukar dengan jenis tiruan.
- 11.1.2 Penutup Pemeriksaan Spoket Aci Sesendol
Penutup Pemeriksaan Spoket Aci Sesendol mestilah dikekalkan yang asli.
- 11.1.3 Injap (Saiz dan Bahan)
Maksimum 2 injap setiap silinder.
Saiz injap maksimum yang dibenarkan adalah 29mm.
Injap Titanium adalah dilarang.
Sudut injap boleh diubah.
- 11.1.4 Penahan Injap
Penahan Injap (Masukan dan Ekzos) mesti dipasang.
Penahan Injap boleh ditukar dengan jenis tiruan.
- 11.1.5 Pendorong Injap (Stem)
Pendorong Injap boleh ditukar dengan jenis tiruan.
- 11.1.6 Spring Injap
Spring Injap boleh ditukar dengan jenis tiruan.
Bahan Spring Injap adalah bebas.
- 11.1.7 Pelapik Spring Injap (Kekal & Balikan)
Pelapik Spring Injap adalah bebas.
- 11.1.8 Pin Sendal Injap
Pin Sendal Injap adalah bebas.
- 11.1.9 Aci Sesendol
Aci Sesendol adalah bebas, walaubagaimanapun hanya aci sesendol tunggal dibenarkan.
- 11.1.10 Spoket Aci Sesendol
Spoket Aci Sesendol adalah bebas, walaubagaimanapun titik pengikat Spoket Aci Sesendol pada Aci Sesendol mestilah dikekalkan asli.
- 11.1.11 Lengan Ayun
Lengan Ayun adalah bebas.
- 11.1.12 Aci Lengan Ayun
Aci Lengan Ayun adalah bebas.
- 11.1.13 Alas Bebola Aci Sesendol
Alas Bebola Aci Sesendol adalah bebas.
- 11.1.14 Pendorong Rantai Pemasa
Pendorong Rantai Pemasa adalah bebas.
- 11.1.15 Rantai Pemasa
Rantai Pemasa adalah bebas.
- 11.1.16 Injap GANDINGAN (Ke Kotak Penapis Udara) – (Penutup Aliran sistem pernafasan)
"Injap GANDINGAN" boleh ditanggalkan atau dipalam.

- 11.1.17 Lubang Masukan Palam Pencucuh
Dalam keadaan dimana Palam Pencucuh yang berdiameter lebih besar diperlukan, Lubang Masukan Palam Pencucuh pada Kepala Silinder boleh diubah bertujuan untuk disesuaikan dengan Palam Pencucuh yang lebih besar atau lebih kecil.
- 11.1.18 Gasket (Kepala Silinder)
Gasket Kepala Silinder adalah bebas.
- 11.1.19 Nisbah Mampatan
Nisbah Mampatan adalah bebas.
- 11.1.20 Pemesinan dan had
Permukaan Kepala Silinder boleh dimesin untuk melaras nisbah mampatan. Rujuk rajah di bawah:



- 11.1.21 Nat dan Pelapik Kepala Silinder boleh ditukar dengan jenis tiruan.
- 11.1.22 Kedudukan masukan boleh diubah dan/atau dipindahkan.
Walau bagaimanapun, kedudukan ekzos mesti kekal sebagai standard asal. Kedua-dua masukan dan ekzos boleh dimesin.
- 11.2 Karburator
Karburator jenis Pemancut Kuasa dibenarkan (Pam Manual – jenis Suntikan Bahan Api). Pertukaran dari Pam Manual ke Suntikan Bahan Api atau Suntikan Bahan Api ke Pam Manual hanya boleh dilakukan sekali sahaja di sepanjang 10 pusingan kejuaraan.
- 11.2.1 Saiz dan ukuran
Saiz karburator maksimum adalah 28mm.
Bagi motosikal yang menggunakan sistem Suntikan Bahan Api, dimensi yang dijelaskan diatas bagi injap pendikit aliran udara mestilah dikekalkan ukuran maksima 28mm.
Ukuran sentiasa diambil di bahagian paling besar aliran udara/bahan api pada karburator tersebut.
- 11.2.2 Pemancut
Pemancut Udara/Bahan Api adalah bebas.
- 11.2.3 Paip Masukan (Kebuk)
Pembinaan Paip Masukan adalah bebas.
- 11.2.4 Posisi
Keutamaan posisi Karburator mestilah diarahkan berlawanan dengan kedudukan Palam Pencucuh.

- 11.2.5 Kotak Udara
Kotak Udara dibenarkan namun mesti berada di dalam ruang pelindung kaki.
- 11.2.6 Pencekik
Pencekik boleh ditanggalkan dari karburator.
- 11.2.7 Kabel Pendikit
Kabel Pendikit boleh ditukar dengan jenis tiruan. Bagi tujuan keselamatan, Kabel Pendikit mestilah disemat kemas supaya tidak membahayakan pelumba atau peserta lain.
- 11.3 Blok Silinder
Blok Silinder mestilah asli seperti dihomologasi.
- 11.3.1 Pemesanan dan had
Blok Silinder boleh dilaras untuk memasang penegang rantai pemasa. Permukaan Atas dan Bawah Blok Silinder boleh dimesin untuk melaras nisbah mampatan. Rujuk rajah dibawah:



- 11.3.2 Sarung Silinder
Sarung Silinder boleh dibesarkan untuk disesuaikan dengan saiz omboh.
Sarung Silinder boleh disalin sarung untuk disesuaikan dengan saiz omboh.
- 11.3.3 Gasket (Blok Silinder)
Bahan dan ketebalan Gasket Silinder adalah bebas.
- 11.4 Kotak Engkol
 - 11.4.1 Pemesanan dan had (Tujuan – Nisbah Mampatan)
Permukaan Kotak Engkol dengan Blok Silinder boleh dimesin untuk merubah nisbah mampatan.
Lubang tengah hadapan boleh dimesin untuk menempatkan Sarung Silinder yang lebih besar.
 - 11.4.2 Paku Selak (Silinder Blok)
Jumlah Paku Selak dan diameternya mesti kekal asli.
Paku selak boleh ditukar.
 - 11.4.3 Alas Bebola
Semua Alas Bebola adalah bebas.
 - 11.4.4 Penahan Minyak
Semua Penahan Minyak pada kotak engkol adalah bebas.

- 11.4.5 Penutup Pelindung Sporket Hadapan
Bagi tujuan keselamatan, Penutup Pelindung Sporket Hadapan mestilah dipasang, walau bagaimanapun penutup tersebut boleh ditebuk atau dimesin lubang tidak melebihi diameter 10mm.
- 11.4.6 Semua palam saliran mestilah diikat dengan dawai.
- 11.5 Klac
 - 11.5.1 Perumah Cakera Klac
Perumah Cakera Klac adalah bebas.
 - 11.5.2 Pelembab Klac (Diantara Gear Pemacu Utama)
Pelembab Klac diantara gear pemacu utama boleh ditukar atau ditanggalkan.
 - 11.5.3 Jenis Basah
Sistem Klac mesti dikekakan jenis basah.
 - 11.5.4 Cakera Klac Pemandu (Besi)
Jumlah Cakera Klac Pemandu adalah bebas.
Cakera Klac Pemandu adalah bebas.
 - 11.5.5 Cakera Klac Pemacu
Jumlah Cakera Klac Pemacu adalah bebas.
Cakera Klac Pemacu adalah bebas.
 - 11.5.6 Spring Klac
Spring Klac adalah bebas.
 - 11.5.7 Selak Spring Klac
Selak Spring Klac adalah bebas.
 - 11.5.8 Transmisi, sistem Klac Auto boleh ditukar dengan sistem klac manual.
 - 11.5.9 Penutup Klac
Penutup Klac boleh ditukar dengan produk pengeluar asli yang didatangkan dengan mekanisma klac manual bagi motosikal yang asalnya didatangkan dengan sistem klac auto. Sistem Klac Manual boleh difabrikasi atau penutup klac beserta mekanismanya boleh diimport daripada negara luar sekiranya ia tidak dikilangkan di Malaysia.
Sistem Klac Hidraulik dibenarkan untuk menggantikan kabel klac, walau bagaimanapun hos hidraulik tersebut mestilah disemat kemas.
- 11.6 Pemacu dan Pemandu Utama
 - 11.6.1 Gear Pemandu Utama
Mestilah asli seperti pengeluar asal.
 - 11.6.2 Gear Pemacu Utama
Mestilah asli seperti pengeluar asal.
- 11.7 Pam Minyak
 - 11.7.1 Pam Minyak dan Gear Keseluruhannya.
Dikekal asli seperti pengeluar asal.
 - 11.7.2 Penapis Minyak (Enjin)
Penapis Minyak adalah bebas.
- 11.8 Transmisi (Kotak Gear)
 - 11.8.1 Penghidup Kaki (Aci Keseluruhannya)
Penghidup Kaki dan Keseluruhannya boleh ditanggalkan.
Lubang Aci Penghidup Kaki pada Kotak Engkol boleh dipalam.

- 11.8.2 Motor Penghidup
 - Motor Penghidup boleh ditanggalkan.
 - Klac Penghidup Sehala boleh ditanggalkan.
 - Gear Penghidup dan Alas Bebolanya boleh ditanggalkan.
- 11.8.3 Jumlah Gear (Kelajuan)
 - Jumlah maksimum gear yang dibenarkan adalah empat sahaja.
- 11.8.4 Fork Penukar Gear
 - Fork Penukar Gear adalah bebas.
- 11.8.5 Aci Fork Penukar Gear
 - Pembinaan Aci Fork Penukar Gear adalah bebas.
- 11.8.6 Aci Balikan
 - Aci Balikan adalah bebas.
- 11.8.7 Sesendol Penukar Gear
 - Sesendol Penukar Gear adalah bebas.
- 11.8.8 Mekanisma Sesendol Penukar
 - Pembinaan Mekanisma Sesendol Penukar adalah bebas.
- 11.8.9 Spoket (Pemandu)
 - Bahan dan saiz Sporket Hadapan (Pemandu) adalah bebas.
- 11.8.10 Spoket (Pemacu)
 - Bahan dan saiz Sporket Belakang (Pemacu) adalah bebas.
- 11.8.11 Rantai Pemandu
 - Saiz dan jumlah penghubung Rantai Pemandu adalah bebas.
- 11.9 Magnet Keseluruhannya
 - 11.9.1 Magnet
 - Magnet boleh ditanggalkan atau ditukar.
 - 11.9.2 Tapak Magnet (Lilitan Penjana) boleh ditanggalkan.
 - 11.9.3 Lilitan Perolehan (Lilitan Denyut)
 - Posisi Lilitan Perolehan (Lilitan Denyut) adalah bebas dan boleh diubah bertujuan melaraskan masa nyalaan.
 - 11.9.4 Penutup Enjin Magnet/Tapak
 - Penutup Enjin Magnet/Tapak boleh ditebuk. Walau bagaimanapun untuk tujuan keselamatan, lubang yang ditebuk mestilah tidak melebihi diameter 10mm.
 - Tudung pemeriksaan masa nyalaan boleh ditanggalkan.
- 11.10 Aci Engkol Keseluruhannya
 - 11.10.1 Roda Tenaga Aci Engkol
 - Roda Tenaga Aci Engkol mestilah asli seperti pengeluaran asal.
 - Tidak dibenarkan pemesinan atau pengilapan pada roda tenaga.
 - Materi dibenarkan pada Pin Rod Penghubung (Pin Hujung Besar) dengan roda tenaga.
 - Walaupun bagaimanapun, luar materi tidak boleh menutup keseluruhan bertujuan bagi pemeriksaan untuk mengukur.
 - 11.10.2 Rod Penghubung
 - Rod Penghubung mestilah asli seperti pengeluaran asal.
 - Lubang pin hujung kecil boleh dimesin untuk disesuaikan dengan diameter pin Ombok lebih besar.
 - 11.10.3 Alas Bebola Rod Penghubung
 - Alas Bebola Rod Penghubung adalah bebas.

- 11.10.4 Pin Rod Penghubung
Pin Rod Penghubung (Pin Hujung Besar) mestilah asli seperti pengeluaran asal.
- 11.11 Omboh
Pembinaan Omboh dan bahannya adalah bebas, walau bagaimanapun omboh mestilah mempunyai 3 lekuk gelung dengan ukuran kedalaman serta kelebaran minimum 1mm.
Permukaan Omboh adalah bebas.
 - 11.11.1 Gelang Omboh
Gelang Omboh adalah bebas.
Tiada had bagi jumlah gelang omboh yang digunakan.
 - 11.11.2 Pin Omboh
Saiz Pin Omboh adalah bebas.
 - 11.11.3 Klip Omboh
Klip Pin Omboh adalah bebas.
- 11.12 Ekzos
 - 11.12.1 Bahan untuk membina ekzos adalah bebas.
 - 11.12.2 Aliran keluar ekzos mestilah menghala ke belakang dan posisi yang tidak menjejaskan pelumba lain.
 - 11.12.3 Bahagian terakhir paip ekzos mestilah tidak melebihi tayar belakang.
 - 11.12.4 Orentasi paip ekzos mestilah asli.
 - 11.12.5 Ekzos mestilah diikat kukuh. Pengikat ekzos dan peredam (penyenyap bunyi) adalah bebas.
- 11.13 Elektrikal
 - 11.13.1 Abah-Abah Wayar
Abah-Abah Wayar adalah bebas.
Untuk tujuan keselamatan, Abah-Abah Wayar mestilah disemat kemas dan diperiksa jika terdapat kebocoran arus.
 - 11.13.2 Bateri
Bateri adalah bebas.
Bateri mestilah diikat kemas dan mestilah tidak boleh dilihat.
 - 11.13.3 CDI
CDI adalah bebas.
 - 11.13.4 Pengatur/Penerus
Pengatur/Penerus adalah bebas.
 - 11.13.5 Lilitan Nyalaan
Lilitan Nyalaan adalah bebas.
 - 11.13.6 Wayar Utama Lilitan Nyalaan (Wayar Palam Pencucuh)
Wayar Utama Lilitan Nyalaan adalah bebas.
 - 11.13.7 Tudung Palam Pencucuh
Tudung Palam Pencucuh adalah bebas.
 - 11.13.8 Palam Pencucuh
Palam Pencucuh adalah bebas.
- 11.14 Tangki Bahan Api
 - 11.14.1 Merubah lokasi atau menukar Tangki Bahan Api tidak dibenarkan kecuali bagi model-model yang didatangkan dengan tangki bahan api di hadapan. **Modifikasi tangki sedia ada kepada yang lebih**

besar walau bagaimanapun dibenarkan. Posisi tangki Bahan Api akan diputuskan oleh Jawatankuasa Keselamatan AAM untuk tujuan keselamatan.

Penambahan sirip di dalam Tangki Bahan Api dibenarkan bertujuan untuk mengurangkan pergerakan bahan api.

11.14.2 Tudung Tangki

Tudung Tangki adalah bebas.

11.14.3 Hos Bahan Api

Hos Bahan Api dan klipnya boleh ditukar dengan jenis tiruan. Saiz dan panjang Hos Bahan Api adalah bebas. "Penyambung Pantas" boleh digunakan bersama Hos Bahan Api. Untuk tujuan keselamatan, panjang hos mestilah tidak mengganggu tunggangan pelumba pada setiap masa.

11.14.4 Picu Bahan Api

Picu Bahan Api yang berfungsi mestilah dipasang.

Untuk tujuan keselamatan, Picu Bahan Api mestilah diikat kemas dan boleh dicapai.

11.15 Bar Hendal

Bar Hendal bebas namun ia harus mempunyai ukuran minima 450mm. Sebagai langkah keselamatan, hujung handle bar mesti ditutup dan tidak boleh mempunyai pinggir yang tajam.

Untuk tujuan keselamatan, bucu Bar Hendal mestilah tidak berbuca tajam dan mestilah dipalam.

11.16 Kawalan Tangan dan Kaki

11.16.1 Pendikit

"Pendikit Pantas" dibenarkan. Pegangan Pendikit mestilah secara automatik kembali ke asal sekiranya tidak dipegang.

11.16.2 Suis Pemati

Motosikal mestilah dilengkapi dengan Suis Pemati Nyalaan yang berfungsi dan boleh dicapai oleh ibu jari semasa memegang bar hendal.

Suis Pemati Nyalaan mestilah berwarna merah dan disarankan diletakkan di bahagian kiri bar hendal.

11.16.3 Tuas Brek

Tuas Brek boleh ditukar dengan jenis tiruan. Walau bagaimanapun, bucu tuas tersebut hendaklah berbentuk bulat dan berdiameter minimum 16mm serta ketebalan minimum 14mm.

Panjang Tuas Brek hendaklah tidak melebihi 200mm dikira dari pusat paksi.

11.16.4 Tuas Klac

Tuas Klac boleh ditukar dengan jenis tiruan. Walau bagaimanapun, bucu tuas tersebut hendaklah berbentuk bulat dan berdiameter minimum 16mm serta ketebalan minimum 14mm. Panjang Tuas Klac hendaklah tidak melebihi 200mm dikira dari pusat paksi.

11.16.5 Pemijak

Pemijak boleh diubah kedudukannya tetapi braket mestilah diikat kaku.

Pemijak jenis boleh dilipat tidak dibenarkan.

Hujung Pemijak mestilah kekal diameter minimum 15mm tanpa bucu tajam.

Adalah wajib untuk meletakkan "Palam Penghujung" yang diselak pada kedua-dua Pemijak dan dibina daripada Plastik Keras, Teflon atau seumpamanya. Palam tersebut hendaklah berukuran radius minimum 8mm.

11.16.6 Pedal Break Belakang

Pedal Break Belakang adalah bebas.

11.16.7 Tuas Penukar Gear

Tuas Penukar Gear cepat mekanikal dibenarkan.

11.17 Roda dan Tayar

11.17.1 Roda Hadapan

Diameter roda hadapan mestilah kekal asli.

Roda jenis Tempa dan Jejari boleh digunakan.

Hub Roda boleh ditukar atau dilaras (Jenis Jejari).

Aci Gelendong, Pelapik dan Nat roda hadapan boleh ditukar.

Diameter Aci Gelendong, Pelapik dan Nat adalah bebas, walau bagaimanapun bahan Aci Gelendong, Pelapik dan Nat yang ditukar mestilah mengandungi ferik, termasuk SUS (Besi Tahan Karat).

Alas Bebola boleh ditukar.

Saiz Alas Bebola Roda adalah bebas.

Lebar maksima rim hadapan adalah 2.5 inci.

Berat minima roda hadapan adalah 6kg.

(Berat kasar termasuk Roda bersama Tayar, Tiub (jika ada), Injap, Cakera Brek dan Alas Bebola.)

Pemberat Imbangan boleh ditambah. Pemberat tersebut mestilah dipitakan kemas.

11.17.2 Roda Belakang

Diameter roda belakang mestilah kekal asli.

Roda jenis Tempa dan Jejari boleh digunakan.

Hub Brek boleh ditukar atau dilaras (Jenis Jejari).

Aci Gelendong, Pelapik dan Nat roda belakang boleh ditukar.

Diameter Aci Gelendong, Pelapik dan Nat adalah bebas, walau bagaimanapun bahan Aci Gelendong, Pelapik dan Nat yang ditukar mestilah mengandungi ferik, termasuk SUS (Besi Tahan Karat).

Alas Bebola boleh ditukar.

Saiz Alas Bebola Roda adalah bebas.

Lebar maksima roda belakang adalah 3.0 inci.

Berat minima roda belakang adalah 6.5 kg.

(Berat kasar termasuk Roda bersama Tayar, Tiub (jika ada), Injap, Cakera Brek (jika ada) dan Alas Bebola tanpa Sporket dan Hub Sporket.)

Pemberat Imbangan boleh ditambah. Pemberat tersebut mestilah dipitakan kemas.

- Pelembab Spoket belakang boleh ditukar atau dilaras.
Untuk tujuan keselamatan, adalah diwajibkan untuk menggunakan “Pelapik Berkunci” atau “Nat Kunci Sendiri” semasa memasang Spoket belakang.
- 11.17.3 Tayar
Setiap peserta dibolehkan mengisytiharkan 1 set tayar pada pagi hari perlumbaan. Sekiranya tayar yang diisytihar rosak akibat kemalangan, tayar dari jenis yang sama mestilah dihantar kepada Ketua Pemeriksa untuk diluluskan semula.
Jadual penandaan tayar boleh berubah jika perlumbaan diadakan di Litar Antarabangsa Sepang.
Untuk tujuan keselamatan, motosikal perlumbaan mestilah sekurang-kurangnya mempunyai 60% (dari baru) atau 2.5mm kedalaman bunga tayar untuk bermula (tujuan pemeriksaan sahaja).
Ukuran akan diambil pada kawasan paling terhakis pada tayar tersebut.
Tayar Tidak Berbunga, Potongan Tangan atau Hujan tidak dibenarkan.
- 11.18 Brek
11.18.1 Brek Hadapan
Pam Silinder Utama Hadapan boleh ditukar atau dilaras.
Hos brek Hidraulik adalah bebas.
Hos brek Hidraulik mestilah disemat kemas supaya tidak membahayakan pelumba atau peserta lain.
Apit Brek dan Pad Brek adalah bebas.
Cakera Brek adalah bebas.
Saiz Cakera Brek adalah bebas, walau bagaimanapun bahan Cakera Brek yang ditukar mestilah mengandungi ferik, termasuk SUS (Besi Tahan Karat).
- 11.18.2 Brek Belakang
Pam Silinder Utama Belakang boleh ditukar.
Hos brek Hidraulik adalah bebas.
Hos brek Hidraulik mestilah disemat kemas supaya tidak membahayakan pelumba atau peserta lain.
Apit Brek dan Pad Brek adalah bebas.
Cakera Brek adalah bebas.
Saiz Cakera Brek adalah bebas, walau bagaimanapun bahan Cakera Brek yang ditukar mestilah mengandungi ferik, termasuk SUS (Besi Tahan Karat).
- 11.19 Casis
11.19.1 Kerangka Badan
Kerangka Badan boleh diteguhkan.
Penyangga boleh ditanggalkan.
Set alas bebola kepala boleh ditukar.
Pemaut Suspensi Belakang mestilah kekal asli dikeluarkan oleh pengeluar, walau bagaimanapun posisi pemaut atas boleh dianjak kehadapan dengan had maksima 25mm (titik ke titik) dari titik asal dan mestilah dikimpal kemas.

Hanya dibenarkan satu pengikat pemaut sahaja pada satu-satu masa. Pengikat boleh laras tidak dibenarkan. Suspensi mestilah diikat terus pada pemaut.

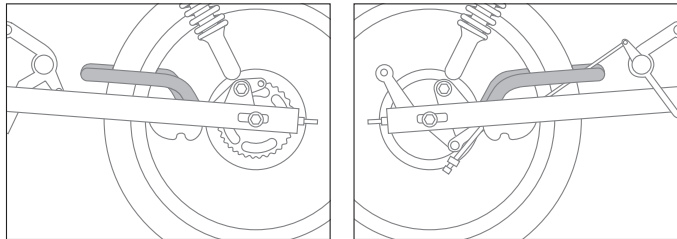
11.19.2

Lengan Buai

Memasang alat penstabil untuk meneguhkan Lengan Buai dibenarkan. Had penambah tersebut mestilah tidak melebihi saiz asal Lengan Buai.

Bahan yang digunakan untuk meneguhkan mestilah mengandungi ferik.

Rujuk diagram:



Penyendal Lengan Buai adalah bebas.

Diameter Aci Paksi Lengan Buai mestilah kekal asli.

Aci Lengan Buai dan Nat Paksi boleh ditukar dengan jenis tiruan, walau bagaimanapun bahan Aci Lengan Buai yang ditukar mestilah mengandungi ferik, termasuk SUS (Besi Tahan Karat).

Pendorong Rantai Pemacu boleh diubah, ditanggalkan atau ditukar dengan jenis tiruan.

11.20 Suspensi

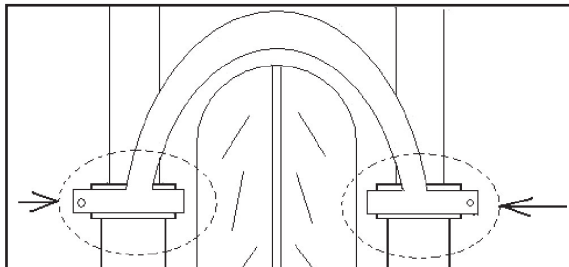
11.20.1

Fork Hadapan

Unit suspensi hadapan mestilah kekal asli seperti dikeluarkan oleh pengeluar asal. Walau bagaimanapun, bahagian dalam fork boleh diubahsuai: Shim, Omboh Hidraulik, Saluran Minyak, Spring dan Penjarak.

Pengadang debu boleh ditanggalkan.

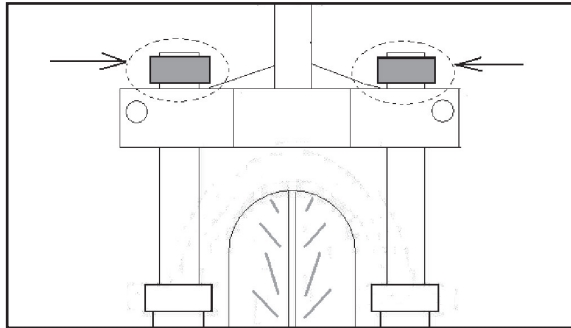
Braket untuk memperteguhkan boleh diikat pada tiub luar fork hadapan tetapi tidak boleh menghad putaran stering. Rujuk diagram:



Pengapit fork boleh dimesin untuk disesuaikan dengan ketinggian tiub dalaman sahaja.

Braket untuk memperteguhkan boleh juga diikat pada tiub dalaman atas daripada pengapit fork.

Peneguhan mestilah bertidak pada tiub dalaman sahaja. Ia mesti hanya mempunyai 2 titik pengikat pada braket (kiri dan kanan fork sahaja) seperti ilustrasi dibawah. Ia mestilah tidak bertidak selain daripada memperteguhkan renjatan hadapan sahaja. Rujuk diagram:



Pelembab stereng boleh diikat terus pada tiub dalaman fork hadapan. Kawasan Aci Gelendong boleh dimesin untuk disesuaikan dengan Aci Gelendong lebih besar.

Untuk model yang tidak didatangkan dengan brek cakera hadapan: Tiub luar fork hadapan boleh ditukar dengan model berlainan tetapi dari pengeluar sama bertujuan memasang cakera, walau bagaimanapun jarak tapak roda mestilah kekal seperti dihomologasi.

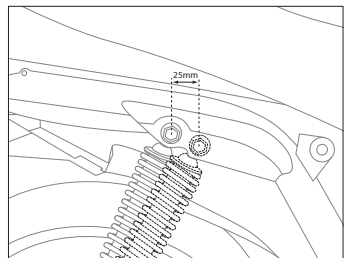
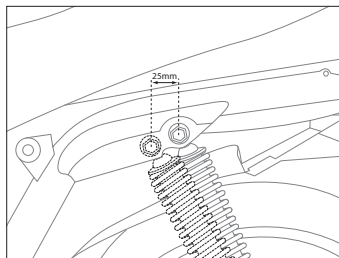
11.20.2

Suspensi Belakang

Sistem Suspensi Belakang mestilah kekal asli.

Pemaut Suspensi Belakang mestilah kekal asli dikeluarkan oleh pengeluar, walau bagaimanapun posisi pemaut atas boleh dianjak ke hadapan dengan had maksima 25mm (titik ke titik) dari titik asal dan mestilah dikimpal kemas.

Hanya dibenarkan satu pengikat pemaut sahaja pada satu-satu masa. Pengikat boleh laras tidak dibenarkan. Suspensi mestilah diikat terus pada pemaut. Rujuk diagram:



- 11.21 Penggaris arus (Kowling Lengkap termasuk Penahan Kaki)
Bahan jenis Gentian Karbon dan Kevlar mestilah tidak boleh digunakan untuk membina penggaris arus dan kowling tempat duduk.
Bentuk penggaris arus yang ditukar mestilah sama seperti motosikal yang keluar asal.
- 11.22 Bahan untuk Bolt dan Nut adalah bebas. Walau bagaimanapun, bahan untuk Bolt dan Nut gandar untuk roda dan Lengan Buai boleh berubah tetapi bahan mesti kekal jenis ferus.

12 Classes: CP115

Underbone – 90cc to 115cc

12.1 Kepala Silinder

Kepala Silinder adalah bebas.

Unjuran keseluruhan luar dan dimensi mestilah serupa TETAPI tidak lebih besar daripada Kepala Silinder asli.

Kedudukan dan bilangan sirip penyejukan mesti kekal seperti Kepala Silinder asli.

Berat minimum - 5% berbanding kepada Kepala Silinder asli.

Bahan Kepala Silinder mesti kekal jenis aloi ringan.

Bilangan Injap camshaft, masukan dan ekzos MESTI kekal sebagaimana standard pengeluaran.

12.1.1 Penutup Pemeriksaan Injap (Masukan dan Ekzos)

Penutup Pemeriksaan Injap (Masukan dan Ekzos) boleh ditukar atau dimodifikasi dari yang asli bertujuan memasang hos pernafasan. Hos pernafasan tersebut hendaklah dihubungkan terus ke tangki tadahan yang bersaiz tidak kurang dari 250cc.

Penahan Penutup Pemeriksaan Injap boleh ditukar dengan jenis tiruan.

12.1.2 Penutup Pemeriksaan Sporket Aci Sesendol

Penutup Pemeriksaan Sporket Aci Sesendol mestilah dikekalkan yang asli.

12.1.3 Injap (Saiz dan Bahan)

Maksimum 2 injap setiap silinder.

Saiz injap maksimum yang dibenarkan adalah 29mm.

Injap Titanium adalah dilarang.

Sudut injap boleh diubah.

12.1.4 Penahan Injap

Penahan Injap (Masukan dan Ekzos) mesti dipasang.

Penahan Injap boleh ditukar dengan jenis tiruan.

12.1.5 Pendorong Injap (Stem)

Pendorong Injap adalah bebas.

12.1.6 Spring Injap

Spring Injap adalah bebas.

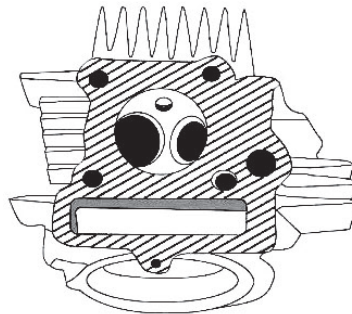
12.1.7 Pelapik Spring Injap (Kekal & Balikan)

Pelapik Spring Injap adalah bebas.

12.1.8 Pin Sendal Injap

Bahan Pin Sendal Injap adalah bebas.

- 12.1.9 Aci Sesendol
Aci Sesendol adalah bebas, walaubagimanapun hanya aci sesendol tunggal dibenarkan.
- 12.1.10 Sporket Aci Sesendol
Sporket Aci Sesendol adalah bebas.
- 12.1.11 Lengan Ayun
Lengan Ayun adalah bebas.
- 12.1.12 Aci Lengan Ayun
Aci Lengan Ayun adalah bebas.
- 12.1.13 Alas Bebola Aci Sesendol
Alas Bebola Aci Sesendol adalah bebas.
- 12.1.14 Pendorong Rantai Pemasa
Pembinaan Pendorong Rantai Pemasa adalah bebas.
- 12.1.15 Rantai Pemasa
Saiz dan jumlah penghubung rantai adalah bebas.
- 12.1.16 Injap GANDINGAN (Ke Kotak Penapis Udara) – (Penutup Aliran sistem pernafasan)
"Injap GANDINGAN" boleh ditanggalkan atau dipalam.
- 12.1.17 Lubang Masukan Palam Pencucuh
Dalam keadaan dimana Palam Pencucuh yang berdiameter lebih besar diperlukan, Lubang Masukan Palam Pencucuh pada Kepala Silinder boleh diubah bertujuan untuk disesuaikan dengan Palam Pencucuh yang lebih besar atau lebih kecil.
- 12.1.18 Gasket (Kepala Silinder)
Gasket Kepala Silinder adalah bebas.
- 12.1.19 Nisbah Mampatan
Nisbah Mampatan adalah bebas.
- 12.1.20 Pemesinan dan had
Permukaan Kepala Silinder boleh dimesin untuk melaras nisbah mampatan. Rujuk rajah:



- 12.1.21 Nat dan Pelapik Kepala Silinder boleh ditukar dengan jenis tiruan.
- 12.1.22 Kedudukan masukan boleh diubah dan / atau dipindahkan.
Walau bagaimanapun, kedudukan ekzos mesti kekal sebagai standard asal.
Kedua-dua masukan dan ekzos boleh dimesin.

12.2 Karburator

Karburator jenis Pemancut Kuasa dibenarkan (Pam Manual – jenis Suntikan Bahan Api). Pertukaran dari Pam Manual ke Suntikan Bahan Api atau Suntikan Bahan Api ke Pam Manual hanya boleh dilakukan sekali sahaja di sepanjang 10 pusingan kejuaraan.

12.2.1 Saiz dan ukuran

Saiz karburator maksimum adalah 24mm.

Ukuran sentiasa diambil di bahagian paling besar aliran udara/bahan api pada karburator tersebut.

12.2.2 Pemancut

Pemancut Udara/Bahan Api adalah bebas.

12.2.3 Paip Masukan (Kebuk)

Pembinaan Paip Masukan adalah bebas.

12.2.4 Posisi

Keutamaan posisi Karburator diarahkan berlawanan dengan kedudukan Palam Pencucuh.

12.2.5 Kotak Udara

Kotak Udara dibenarkan namun mesti berada di dalam ruang pelindung kaki.

12.2.6 Pencekik

Pencekik boleh ditanggalkan dari karburator.

12.2.7 Kabel Pendikit

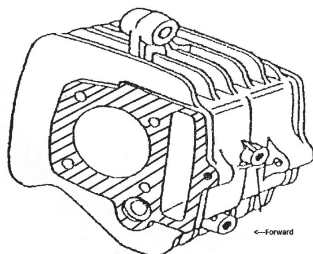
Kabel Pendikit boleh ditukar dengan jenis tiruan. Bagi tujuan keselamatan, Kabel Pendikit mestilah disemat kemas supaya tidak membahayakan pelumba atau peserta lain.

12.3 Blok Silinder

Blok Silinder mestilah asli seperti pengeluaran asal.

12.3.1 Pemesinan dan had

Blok Silinder boleh dilaras untuk memasang penegang rantai pemasa. Permukaan Atas dan Bawah Blok Silinder boleh dimesin untuk melaras nisbah mampatan. Rujuk rajah dibawah:



12.3.2 Sarung Silinder

Sarung Silinder boleh dibesarkan untuk disesuaikan dengan saiz ombok.

12.3.3 Gasket (Blok Silinder)

Bahan dan ketebalan Gasket Silinder adalah bebas.

12.4 Kotak Engkol

- 12.4.1 Pemesanan dan had (Tujuan – Nisbah Mampatan)
Permukaan Kotak Engkol dengan Blok Silinder boleh dimesin untuk merubah nisbah mampatan.
Lubang tengah hadapan boleh dimesin untuk menempatkan Sarung Silinder yang lebih besar.
- 12.4.2 Paku Selak (Silinder Blok)
Jumlah Paku Selak dan diameternya mesti kekal asli.
Paku selak boleh ditukar.
- 12.4.3 Alas Bebola
Semua Alas Bebola pada Kotak Engkol boleh ditukar dengan jenis tiruan.
- 12.4.4 Penahan Minyak
Semua Penahan Minyak pada kotak engkol boleh ditukar dengan jenis tiruan.
- 12.4.5 Penutup Pelindung Sporket Hadapan
Bagi tujuan keselamatan, Penutup Pelindung Spoket Hadapan mestilah dipasang, walau bagaimanapun penutup tersebut boleh ditebuk atau dimesin lubang tidak melebihi diameter 10mm.
- 12.4.6 Semua palam saliran mestilah diikat dengan dawai.

12.5 Klac

- 12.5.1 Perumah Cakera Klac
Perumah Cakera Klac adalah bebas.
- 12.5.2 Pelembab Klac (Diantara Gear Pemacu Utama)
Pelembab Klac diantara gear pemacu utama boleh ditukar atau ditanggalkan.
- 12.5.3 Jenis Basah
Sistem Klac mesti dikekakan jenis basah.
- 12.5.4 Cakera Klac Pemandu (Besi)
Jumlah Cakera Klac Pemandu adalah bebas.
Cakera Klac Pemandu adalah bebas.
- 12.5.5 Cakera Klac Pemacu
Jumlah Cakera Klac Pemacu adalah bebas.
Cakera Klac Pemacu adalah bebas.
- 12.5.6 Spring Klac
Spring Klac adalah bebas.
- 12.5.7 Selak Spring Klac
Selak Spring Klac adalah bebas.
- 12.5.8 Transmisi, sistem Klac Auto boleh ditukar dengan sistem klac manual.
Penutup Klac
Penutup Klac boleh ditukar dengan produk pengeluar asli yang didatangkan dengan mekanisma klac manual bagi motosikal yang asalnya didatangkan dengan sistem klac auto. Sistem Klac Manual boleh difabrikasi atau penutup klac beserta mekanismanya boleh diimport daripada negara luar sekiranya ia tidak dikilangkan di Malaysia.
Sistem Klac Hidraulik dibenarkan untuk menggantikan kabel klac, walau bagaimanapun hos hidraulik tersebut mestilah disemat kemas.

- 12.6 Pemacu dan Pemandu Utama
 - 12.6.1 Gear Pemandu Utama
Mestilah asli seperti pengeluaran asal.
 - 12.6.2 Gear Pemacu Utama
Mestilah asli seperti pengeluaran asal.
- 12.7 Pam Minyak
 - 12.7.1 Pam Minyak dan Gear Keseluruhannya.
Dikekal asli seperti pengeluaran asal.
 - 12.7.2 Penapis Minyak (Enjin)
Penapis minyak adalah bebas.
- 12.8 Transmisi (Kotak Gear)
 - 12.8.1 Penghidup Kaki (Aci Keseluruhannya)
Penghidup Kaki dan Keseluruhannya boleh ditanggalkan.
Lubang Aci Penghidup Kaki pada Kotak Engkol boleh dipalam.
 - 12.8.2 Motor Penghidup
Motor Penghidup boleh ditanggalkan.
Klac Penghidup Sehala boleh ditanggalkan.
Gear Penghidup dan Alas Bebolanya boleh ditanggalkan.
 - 12.8.3 Jumlah Gear (Kelajuan)
Jumlah maksimum gear yang dibenarkan adalah empat sahaja.
 - 12.8.4 Aci Fork Penukar Gear
Fork Penukar Gear adalah bebas.
 - 12.8.5 Aci Fork Penukar Gear Shaft
Pembinaan Aci Fork Penukar Gear adalah bebas.
 - 12.8.6 Aci Balikan
Pembinaan dan bahan Aci Balikan adalah bebas.
 - 12.8.7 Sesendol Penukar Gear
Pembinaan Sesendol Penukar Gear adalah bebas.
 - 12.8.8 Mekanisma Sesendol Penukar
Pembinaan Mekanisma Sesendol Penukar adalah bebas.
 - 12.8.9 Sporket (Pemandu)
Bahan dan saiz Sporket Hadapan (Pemandu) adalah bebas.
 - 12.8.10 Sporket (Pemacu)
Bahan dan saiz Sporket Belakang (Pemacu) adalah bebas.
 - 12.8.11 Rantai Pemandu
Saiz dan jumlah penghubung Rantai Pemandu adalah bebas.
- 12.9 Magnet Keseluruhannya
 - 12.9.1 Magnet
Magnet boleh ditanggalkan atau ditukar.
 - 12.9.2 Tapak Magnet (Lilitan Penjana) boleh ditanggalkan.
 - 12.9.3 Lilitan Perolehan (Lilitan Denyut) boleh ditukar atau dilaras.
Posisi Lilitan Perolehan (Lilitan Denyut) adalah bebas dan boleh diubah bertujuan melaraskan masa nyalaan.
 - 12.9.4 Penutup Enjin Magnet/Tapak
Penutup Enjin Magnet/Tapak boleh ditebuk. Walau bagaimanapun untuk tujuan keselamatan, lubang yang ditebuk mestilah tidak melebihi diameter 10mm.
Tudung pemeriksaan masa nyalaan boleh ditanggalkan.

- 12.10 Aci Engkol Keseluruhannya
 - 12.10.1 Roda Tenaga Aci Engkol
Roda Tenaga Aci Engkol mestilah asli seperti pengeluaran asal.
Tidak dibenarkan pemesian atau pengilapan pada roda tenaga.
Materi dibenarkan pada Pin Rod Penghubung (Pin Hujung Besar) dengan roda tenaga.
Walau bagaimanapun, maksima hanya 4 titik dibenarkan.
 - 12.10.2 Rod Penghubung
Rod Penghubung mestilah asli seperti pengeluaran asal.
Lubang pin hujung kecil boleh dimesin untuk disesuaikan dengan diameter pin Omboh lebih besar.
 - 12.10.3 Alas Bebola Rod Penghubung
Alas Bebola Rod Penghubung adalah bebas.
 - 12.10.4 Pin Rod Penghubung
Pin Rod Penghubung (Pin Hujung Besar) mestilah asli seperti pengeluaran asal.
- 12.11 Omboh
Pembinaan Omboh dan bahannya adalah bebas, walau bagaimanapun omboh mestilah mempunyai 3 lekuk gelung dengan ukuran kedalaman serta kelebaran minimum 1mm.
Permukaan Omboh adalah bebas.
 - 12.11.1 Gelang Omboh
Gelang Omboh adalah bebas.
Tiada had bagi jumlah gelang omboh yang digunakan.
 - 12.11.2 Pin Omboh
Saiz Pin Omboh adalah bebas.
 - 12.11.3 Klip Pin Omboh
Klip Pin Omboh adalah bebas.
- 12.12 Ekzos
 - 12.12.1 Titanium tidak dibenar digunakan untuk membina Ekzos dan Peredam (Penyenap Bunyi) termasuk alat tambah, selak dan nat.
Sarung Peredam (Penyenap Bunyi) jenis Gentian Karbon dibenarkan.
 - 12.12.2 Aliran keluar ekzos mestilah menghala ke belakang dan posisi yang tidak menjejaskan pelumba lain.
 - 12.12.3 Bahagian terakhir paip ekzos mestilah tidak melebihi tayar belakang.
 - 12.12.4 Orentasi paip ekzos mestilah asli.

- 12.12.5 Ekzos mestilah diikat kukuh. Pengikat ekzos dan peredam (penyenap bunyi) adalah bebas.
- 12.13 Elektrikal
- 12.13.1 Abah-Abah Wayar
Abah-Abah Wayar adalah bebas.
Untuk tujuan keselamatan, Abah-Abah Wayar mestilah disemat kemas dan diperiksa jika terdapat kebocoran arus.
- 12.13.2 Bateri
Bateri adalah bebas.
Bateri mestilah diikat kemas dan mestilah tidak boleh dilihat.
- 12.13.3 CDI
CDI adalah bebas.
- 12.13.4 Pengatur/Penerus
Pengatur/Penerus adalah bebas.
- 12.13.5 Lilitan Nyalaan
Lilitan Nyalaan adalah bebas.
- 12.13.6 Wayar Utama Lilitan Nyalaan (Wayar Palam Pencucuh)
Wayar Utama Lilitan Nyalaan adalah bebas.
- 12.13.7 Palam Pencucuh Cap
Tudung Palam Pencucuh adalah bebas.
- 12.13.8 Palam Pencucuh
Palam Pencucuh adalah bebas.
- 12.14 Tangki Bahan Api
- 12.14.1 Merubah lokasi atau menukar Tangki Bahan Api tidak dibenarkan kecuali bagi model-model yang didatangkan dengan tangki bahan api di hadapan. Modifikasi untuk membesarkan tangki sedia ada walau bagaimanapun dibenarkan. Posisi tangki Bahan Api akan diputuskan oleh Jawatankuasa Keselamatan AAM untuk tujuan keselamatan.
Penambahan sirip di dalam Tangki Bahan Api dibenarkan bertujuan untuk mengurangkan pergerakan bahan api.
- 12.14.2 Tudung Tangki
Tudung Tangki adalah bebas.
- 12.14.3 Hos Bahan Api
Hos Bahan Api dan klipnya boleh ditukar dengan jenis tiruan. Saiz dan panjang Hos Bahan Api adalah bebas. "Penyambung Pantas" boleh digunakan bersama Hos Bahan Api. Untuk tujuan keselamatan, panjang hos mestilah tidak mengganggu tunggangan pelumba pada setiap masa.
- 12.14.4 Picu Bahan Api
Picu Bahan Api yang berfungsi mestilah dipasang.
Untuk tujuan keselamatan, Picu Bahan Api mestilah diikat kemas dan boleh dicapai.
- 12.15 Bar Hendal
bebas namun ia harus mempunyai ukuran minima 450mm. Sebagai langkah keselamatan, hujung hendal bar mesti ditutup dan tidak boleh mempunyai pinggir yang tajam.

12.16 Kawalan Tangan dan Kaki

12.16.1 Pendikit

"Pendikit Pantas" dibenarkan. Pegangan Pendikit mestilah secara automatik kembali ke asal sekiranya tidak dipegang.

12.16.2 Suis Pemati

Motosikal mestilah dilengkapi dengan Suis Pemati Nyalaan yang berfungsi dan boleh dicapai oleh ibu jari semasa memegang bar hendal.

Suis Pemati Nyalaan mestilah berwarna merah dan disarankan diletakkan di bahagian kiri bar hendal.

12.16.3 Tuas Brek

Tuas Brek boleh ditukar dengan jenis tiruan. Walau bagaimanapun, bucu tuas tersebut hendaklah berbentuk bulat dan berdiameter minimum 16mm serta ketebalan minimum 14mm.

Panjang Tuas Brek hendaklah tidak melebihi 200mm dikira dari pusat paksi.

12.16.4 Tuas Klac

Tuas Klac boleh ditukar dengan jenis tiruan. Walau bagaimanapun, bucu tuas tersebut hendaklah berbentuk bulat dan berdiameter minimum 16mm serta ketebalan minimum 14mm. Panjang Tuas Klac hendaklah tidak melebihi 200mm dikira dari pusat paksi.

12.16.5 Pemijak

Pemijak boleh diubah kedudukannya tetapi braket mestilah diikat kaku.

Pemijak jenis boleh dilipat tidak dibenarkan.

Hujung Pemijak mestilah kekal diameter minimum 15mm tanpa bucu tajam.

Adalah wajib untuk meletakkan "Palam Penghujung" yang diselak pada kedua-dua Pemijak dan dibina daripada Plastik Keras, Teflon atau seumpamanya. Palam tersebut hendaklah berukuran radius minimum 8mm.

12.16.6 Pedal Brek Belakang

Pedal Brek Belakang adalah bebas.

12.16.7 Tuas Penukar Gear

Tuas Penukar Gear adalah bebas.

12.17 Roda dan Tayar

12.17.1 Roda Hadapan

Diameter roda hadapan mestilah kekal asli.

Roda jenis Tempa dan Jejari boleh digunakan.

Hub Roda boleh ditukar atau dilaras (Jenis Jejari).

Aci Gelendong, Pelapik dan Nat roda hadapan boleh ditukar.

Diameter Aci Gelendong, Pelapik dan Nat adalah bebas, walau bagaimanapun bahan Aci Gelendong, Pelapik dan Nat yang ditukar mestilah mengandungi ferik, termasuk SUS (Besi Tahan Karat).

Alas Bebola boleh ditukar.

Saiz Alas Bebola Roda adalah bebas.

Lebar maksima rim hadapan adalah 2.5 inci.

Berat minima roda hadapan adalah 6kg.

(Berat kasar termasuk Roda bersama Tayar, Tiub (jika ada), Injap, Cakera Brek dan Alas Bebola.)

Pemberat Imbangan boleh ditambah. Pemberat tersebut mestilah dipitakan kemas.

12.17.2

Roda Belakang

Diameter roda belakang mestilah kekal asli.

Roda jenis Tempa dan Jejari boleh digunakan.

Hub Brek boleh ditukar atau dilaras (Jenis Jejari).

Diameter Aci Gelendong roda belakang mestilah kekal asli.

Pelapik dan Nat adalah bebas, walau bagaimanapun bahan Aci Gelendong, Pelapik dan Nat yang ditukar mestilah mengandungi ferik, termasuk SUS (Besi Tahan Karat).

Alas Bebola boleh ditukar.

Saiz Alas Bebola Roda adalah bebas.

Lebar maksima roda belakang adalah 3.0 inci.

Berat minima roda belakang adalah 6.5 kg.

(Berat kasar termasuk Roda bersama Tayar, Tiub (jika ada), Injap, Cakera Brek (jika ada) dan Alas Bebola tanpa Sporket dan Hub Sporket.)

Pemberat Imbangan boleh ditambah. Pemberat tersebut mestilah dipitakan kemas.

Pelembab Sporket belakang boleh ditukar atau dilaras.

Untuk tujuan keselamatan, adalah diwajibkan untuk menggunakan "Pelapik Berkunci" atau "Nat Kunci Sendiri" semasa memasang Sporket belakang.

12.17.3

Tayar

Setiap peserta dibenarkan untuk mengisytiharkan 1 set tayar pada pagi hari perlumbaan. Tayar WAJIB ditanda sebelum sesi pertama.

Jika tayar yang telah ditanda rosak akibat kemalangan, tayar dari jenis yang sama mesti diserahkan kepada Ketua Pemeriksa untuk kebenaran dan penandaan semula.

Jadual penandaan tayar boleh berubah jika perlumbaan diadakan di Litar Antarabangsa Sepang.

Untuk tujuan keselamatan, motosikal perlumbaan mestilah sekurang-kurangnya mempunyai 60% (dari baru) atau 2.5mm kedalaman bunga tayar untuk bermula (tujuan pemeriksaan sahaja). Ukuran akan diambil pada kawasan paling terhakis pada tayar tersebut.

Tayar Tidak Berbunga, Potongan Tangan atau Hujan tidak dibenarkan.

12.18 Brek

12.18.1

Brek Hadapan

Pam Silinder Utama Hadapan boleh ditukar atau dilaras.

Hos brek Hidraulik adalah bebas.

Hos brek Hidraulik mestilah disemat kemas supaya tidak membahayakan pelumba atau peserta lain.

Apit Brek dan Pad Brek adalah bebas.

Cakera Brek boleh ditukar dengan jenis tiruan.

Saiz Cakera Brek adalah bebas, walau bagaimanapun bahan Cakera Brek yang ditukar mestilah mengandungi ferik, termasuk SUS (Besi Tahan Karat).

12.18.2 Brek Belakang

Brek Drum Belakang boleh ditukar dengan jenis Cakera.

Pam Silinder Utama Belakang boleh ditukar.

Hos brek Hidraulik adalah bebas.

Hos brek Hidraulik mestilah disemat kemas supaya tidak membahayakan pelumba atau peserta lain.

Apit Brek dan Pad Brek adalah bebas.

Cakera Brek boleh ditukar dengan jenis tiruan.

Saiz Cakera Brek adalah bebas, walau bagaimanapun bahan Cakera Brek yang ditukar mestilah mengandungi ferik, termasuk SUS (Besi Tahan Karat).

12.19 Casis

12.19.1

Kerangka Badan

Kerangka Badan boleh diteguhkan.

Penyangga boleh ditanggalkan.

Set alas bebola kepala boleh ditukar.

Pemaut Suspensi Belakang mestilah kekal asli dikeluarkan oleh pengeluar

Hanya dibenarkan satu pengikat pemaut sahaja pada satu-satu masa.

Pengikat boleh laras tidak dibenarkan. Suspensi mestilah diikat terus pada pemaut.

12.19.2

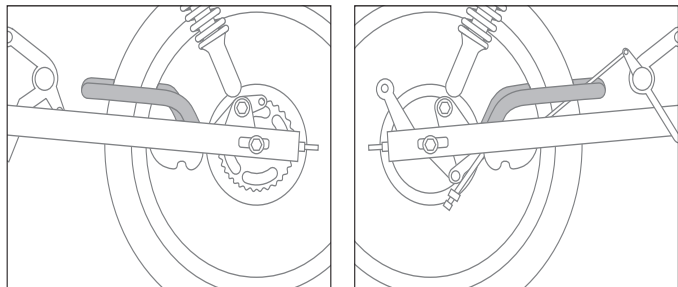
Lengan Buai

Memasang alat penstabil untuk meneguhkan Lengan Buai

dibenarkan. Had penambah tersebut mestilah tidak melebihi saiz asal Lengan Buai.

Bahan yang digunakan untuk meneguhkan mestilah mengandungi ferik.

Rujuk diagram:



Penyendal Lengan Buai adalah bebas.

Diameter Aci Paksi Lengan Buai mestilah kekal asli.

Aci Lengan Buai dan Nat Paksi boleh ditukar dengan jenis tiruan,

walau bagaimanapun bahan Aci Lengan Buai yang ditukar mestilah

mengandungi ferik, termasuk SUS (Besi Tahan Karat).

Pendorong Rantai Pemacu boleh diubah, ditanggalkan atau ditukar dengan jenis tiruan.

12.20 Suspensi

12.20.1

Fork Hadapan

Unit suspensi hadapan mestilah kekal asli seperti dikeluarkan oleh pengeluar. Walau bagaimanapun, bahagian dalam fork boleh diubahsuai: Shim, Omboh Hidraulik, Saluran Minyak, Spring dan Penjarak.

Pengadang debu boleh ditanggalkan.

Pelembab stering boleh diikat terus pada tiub dalaman fork hadapan. Kawasan Aci Gelendong boleh dimesin untuk disesuaikan dengan Aci Gelendong lebih besar.

Untuk model yang tidak didatangkan dengan brek cakera hadapan:

Tiub luar fork hadapan boleh ditukar dengan model berlainan tetapi dari pengeluar sama bertujuan memasang cakera, walau bagaimanapun jarak tapak roda mestilah kekal seperti dihomologasi.

12.20.2

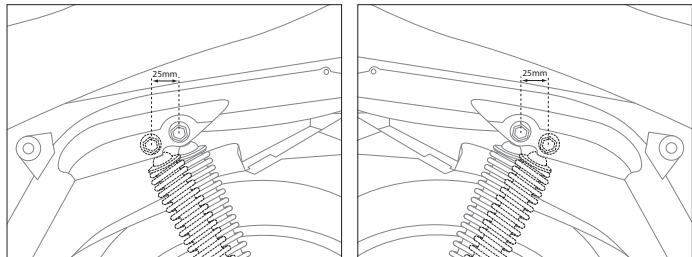
Suspensi Belakang

Sistem Suspensi Belakang mestilah kekal asli.

Pemaut Suspensi Belakang mestilah kekal asli dikeluarkan oleh pengeluar, walau bagaimanapun posisi pemaut atas boleh dianjak kehadapan dengan had maksima 25mm (titik ke titik) dari titik asal dan mestilah dikimpal kemas.

Hanya dibenarkan satu pengikat pemaut sahaja pada satu-satu masa. Pengikat boleh laras tidak dibenarkan. Suspensi mestilah diikat terus pada pemaut.

Rujuk diagram:



12.21 Penggaris arus (Kowling Lengkap termasuk Penahan Kaki)

Bahan jenis Gentian Karbon dan Kevlar mestilah tidak boleh digunakan untuk membina penggaris arus dan kowling tempat duduk.

Bentuk penggaris arus yang ditukar mestilah sama seperti motosikal yang dihomologasi.

13 Kelas: WIRA dan Piala PRO-AM

Underbone – 90cc to 115cc

13.1 Kepala Silinder

Kepala Silinder adalah bebas.

Unjuran keseluruhan luar dan dimensi mestilah serupa TETAPI tidak lebih besar daripada Kepala Silinder asli.

Kedudukan dan bilangan sirip penyejukan mesti kekal seperti Kepala Silinder asli.

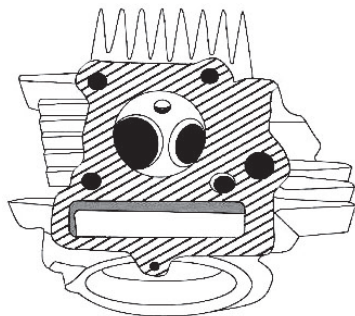
Berat minimum - 5% berbanding kepada Kepala Silinder asli.

Bahan Kepala Silinder mesti kekal jenis aloi ringan.

Bilangan Injap camshaft, masukan dan ekzos MESTI kekal sebagaimana standard pengeluaran.

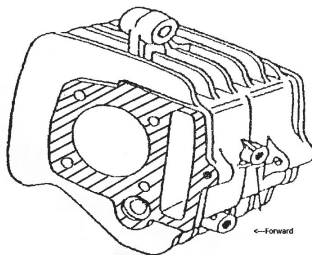
- 13.1.1 Penutup Pemeriksaan Injap (Masukan dan Ekzos)
Penutup Pemeriksaan Injap (Masukan dan Ekzos) boleh ditukar atau dimodifikasi dari yang asli bertujuan memasang hos pernafasan. Hos pernafasan tersebut hendaklah dihubungkan terus ke tangki tadahan yang bersaiz tidak kurang dari 250cc.
Penahan Penutup Pemeriksaan Injap boleh ditukar dengan jenis tiruan.
- 13.1.2 Penutup Pemeriksaan Spoket Aci Sesendol
Penutup Pemeriksaan Spoket Aci Sesendol mestilah dikekalkan yang asli.
- 13.1.3.1 Injap (saiz dan bahan) – (Kelas Wira)
Maksimum 2 injap setiap selinder.
Saiz injap maksimum yang dibenarkan adalah 26mm.
Injap Titanium adalah dilarang.
Sudut Injap boleh diubah
- 13.1.3.2 Injap (Saiz dan Bahan) – (Kelas Persendirian)
Maksimum 2 injap setiap silinder.
Injap Masukan dan Ekzos MESTILAH dikekalkan asli seperti motosikal yang pengeluaran asal.
Saiz injap asli maksimum yang dibenarkan adalah 26mm.
Sudut injap MESTI tidak diubah.
Injap Titanium adalah dilarang.
- 13.1.4 Penahan Injap
Penahan Injap (Masukan dan Ekzos) mesti dipasang.
Penahan Injap boleh ditukar dengan jenis tiruan.
- 13.1.5 Pendorong Injap (Stem)
Pendorong Injap boleh ditukar dengan jenis tiruan.
- 13.1.6 Spring Injap
Spring Injap boleh ditukar dengan jenis tiruan.
Bahan Spring Injap adalah bebas.
- 13.1.7 Pelapik Spring Injap (Kekal & Balikan)
Pelapik Spring Injap adalah bebas.
- 13.1.8 Pin Sendal Injap
Bahan Pin Sendal Injap adalah bebas.
- 13.1.9 Aci Sesendol
Aci Sesendol adalah bebas, walaubagimanapun hanya aci sesendol tunggal dibenarkan.
- 13.1.10 Sporket Aci Sesendol
Sporket Aci Sesendol adalah bebas.

- 13.1.11 Lengan Ayun
Lengan Ayun boleh ditukar dengan jenis tiruan.
- 13.1.12 Aci Lengan Ayun
Aci Lengan Ayun adalah bebas.
- 13.1.13 Alas Bebola Aci Sesendol
Alas Bebola Aci Sesendol adalah bebas.
- 13.1.14 Pendorong Rantai Pemasa
Pendorong Rantai Pemasa adalah bebas.
- 13.1.15 Rantai Pemasa
Saiz dan jumlah penghubung rantai adalah bebas.
- 13.1.16 Injap GANDINGAN (Ke Kotak Penapis Udara) – (Penutup Aliran sistem pernafasan)
“Injap GANDINGAN” boleh ditanggalkan atau dipalam.
- 13.1.17 Lubang Masukan Palam Pencucuh
Lubang Masukan Palam Pencucuh mestilah dikekalkan asli.
- 13.1.18 Gasket (Kepala Silinder)
Gasket Kepala Silinder adalah bebas.
- 13.1.19 Nisbah Mampatan
Nisbah Mampatan adalah bebas.
- 13.1.20 Pemesanan dan had
Permukaan Kepala Silinder boleh dimesin untuk melaraskan nisbah mampatan. Rujuk rajah:



- 13.1.21 Nat dan Pelapik Kepala Silinder adalah bebas.
 - 13.1.22 Kedudukan masukan boleh diubah dan/atau dipindahkan.
Walau bagaimanapun, kedudukan ekzos mesti kekal sebagai standard asal.
Kedua-dua masukan dan ekzos boleh dimesin.
- 13.2 Karburator
Karburator jenis Pemancut Kuasa dibenarkan (Pam Manual – jenis Suntikan Bahan Api). Karburetor jenis Power Jet dibenarkan (jenis Pam Manual – Suntikan Bahan Api)
Pertukaran dari Pam Manual ke Suntikan Bahan Api atau Suntikan Bahan Api ke Pam Manual hanya boleh dilakukan sekali sahaja di sepanjang 10 pusingan kejuaraan.

- 13.2.1 Saiz dan ukuran (Kelas Wira)
Saiz karburator maksimum adalah 24mm.
Ukuran sentiasa diambil di bahagian paling besar aliran udara/bahan api pada karburator tersebut.
- 13.2.2 Saiz dan ukuran (Kelas Persendirian)
Saiz karburator maksimum adalah 24mm.
Ukuran sentiasa diambil di bahagian paling besar aliran udara/bahan api pada karburator tersebut.
- 13.2.3 Pemancut
Pemancut Udara/Bahan Api adalah bebas.
- 13.2.4 Paip Masukan (Kebuk)
Pembinaan Paip Masukan adalah bebas.
- 13.2.5 Posisi
Keutamaan posisi Karburator diarahkan berlawanan dengan kedudukan Palam Pencucuh.
- 13.2.6 Kotak Udara
Kotak Udara dibenarkan namun mesti berada di dalam ruang pelindung kaki.
- 13.2.7 Pencekik
Pencekik boleh ditanggalkan dari karburator.
- 13.2.8 Kabel Pendikit
Kabel Pendikit boleh ditukar dengan jenis tiruan. Bagi tujuan keselamatan, Kabel Pendikit mestilah disemat kemas supaya tidak membahayakan pelumba atau peserta lain.
- 13.3 Blok Silinder
Blok Silinder mestilah asli seperti pengeluaran asal.
- 13.3.1 Pemesinan dan had
Blok Silinder boleh dilaras untuk memasang penegang rantai pemasa. Permukaan Atas dan Bawah Blok Silinder boleh dimesin untuk melaras nisbah mampatan. Rujuk rajah dibawah:



- 13.3.2 Sarung Silinder
Sarung Silinder boleh dibesarkan untuk disesuaikan dengan saiz ombok.
- 13.3.3 Gasket (Blok Silinder)
Gasket Silinder adalah bebas.

- 13.4 Kotak Engkol
 - 13.4.1 Pemesinan dan had (Tujuan – Nisbah Mampatan)
Permukaan Kotak Engkol dengan Blok Silinder boleh dimesin untuk merubah nisbah mampatan.
 - 13.4.2 Paku Selak (Silinder Blok)
Jumlah Paku Selak dan diameternya mesti kekal asli.
Paku selak boleh ditukar.
 - 13.4.3 Alas Bebola
Alas Bebola pada Kotak Engkol adalah bebas.
 - 13.4.4 Penahan Minyak
Penahan Minyak pada kotak adalah bebas.
 - 13.4.5 Penutup Pelindung Sporket Hadapan
Bagi tujuan keselamatan, Penutup Pelindung Sporket Hadapan mestilah dipasang, walau bagaimanapun penutup tersebut boleh ditebuk atau dimesin lubang tidak melebihi diameter 10mm.
 - 13.4.6 Semua palam saluran mestilah diikat dengan dawai.
- 13.5 Klac
 - 13.5.1 Perumah Cakera Klac
Perumah Cakera Klac adalah bebas.
 - 13.5.2 Pelembab Klac (Diantara Gear Pemacu Utama)
Pelembab Klac diantara gear pemacu utama boleh ditukar atau ditanggalkan.
 - 13.5.3 Jenis Basah
Sistem Klac mesti dikekakan jenis basah.
 - 13.5.4 Cakera Klac Pemandu (Besi)
Jumlah Cakera Klac Pemandu adalah bebas.
Cakera Klac Pemandu adalah bebas.
 - 13.5.5 Cakera Klac Pemacu
Jumlah Cakera Klac Pemacu adalah bebas.
Cakera Klac Pemacu adalah bebas.
 - 13.5.6 Spring Klac
Spring Klac adalah bebas.
 - 13.5.7 Selak Spring Klac
Selak Spring Klac adalah bebas.
 - 13.5.8 Transmisi, sistem Klac Auto boleh ditukar dengan sistem klac manual.
 - 13.5.9 Penutup Klac
Penutup Klac boleh ditukar dengan produk pengeluar asli yang didatangkan dengan mekanisma klac manual bagi motosikal yang asalnya didatangkan dengan sistem klac auto. Sistem Klac Manual boleh difabrikasi atau penutup klac beserta mekanismanya boleh diimport daripada negara luar sekiranya ia tidak dikilangkan di Malaysia.
- 13.6 Pemacu dan Pemandu Utama
 - 13.6.1 Gear Pemandu Utama
Mestilah asli seperti pengeluar asal.
 - 13.6.2 Gear Pemacu Utama
Mestilah asli seperti pengeluar asal.

- 13.7 Pam Minyak
 - 13.7.1 Pam Minyak dan Gear Keseluruhannya.
Dikekal asli seperti pengeluaran asal.
 - 13.7.2 Penapis Minyak (Enjin)
Penapis minyak adalah bebas.
- 13.8 Transmisi (Kotak Gear)
 - 13.8.1 Penghidup Kaki (Aci Keseluruhannya)
Penghidup Kaki dan Keseluruhannya boleh ditanggalkan.
Lubang Aci Penghidup Kaki pada Kotak Engkol boleh dipalam.
 - 13.8.2 Motor Penghidup
Motor Penghidup boleh ditanggalkan.
Klac Penghidup Sehala boleh ditanggalkan.
Gear Penghidup dan Alas Bebolanya boleh ditanggalkan.
 - 13.8.3 Jumlah Gear (Kelajuan)
Jumlah maksimum gear yang dibenarkan adalah empat sahaja.
 - 13.8.4 Aci Fork Penukar Gear
Fork Penukar Gear adalah bebas.
 - 13.8.5 Aci Fork Penukar Gear Shaft
Pembinaan Aci Fork Penukar Gear adalah bebas.
 - 13.8.6 Aci Balikan
Pembinaan dan bahan Aci Balikan adalah bebas.
 - 13.8.7 Sesendol Penukar Gear
Pembinaan Sesendol Penukar Gear adalah bebas.
 - 13.8.8 Mekanisma Sesendol Penukar
Pembinaan Mekanisma Sesendol Penukar adalah bebas.
 - 13.8.9 Sporket (Pemandu)
Bahan dan saiz Sporket Hadapan (Pemandu) adalah bebas.
 - 13.8.10 Sporket (Pemacu)
Bahan dan saiz Sporket Belakang (Pemacu) adalah bebas.
 - 13.8.11 Rantai Pemandu
Rantai Pemandu adalah bebas.
- 13.9 Magnet Keseluruhannya
 - 13.9.1 Magneto (Wira Class)
Magnet boleh ditukar atau dilaras.
 - 13.9.2 Magnet Piala PRO-AM
Magnet boleh ditukar atau dilaras.
 - 13.9.3 Tapak Magnet (Lilitan Penjana) boleh ditanggalkan.
 - 13.9.4 Lilitan Perolehan (Lilitan Denyut)
Posisi Lilitan Perolehan (Lilitan Denyut) adalah bebas dan boleh diubah bertujuan melaraskan masa nyalaan.
 - 13.9.5 Penutup Enjin Magnet/Tapak
Penutup Enjin Magnet/Tapak boleh ditebuk. Walau bagaimanapun untuk tujuan keselamatan, lubang yang ditebuk mestilah tidak melebihi diameter 10mm.
Tudung pemeriksaan masa nyalaan boleh ditanggalkan.

- 13.10 Aci Engkol Keseluruhannya
 - 13.10.1 Roda Tenaga Aci Engkol
Roda Tenaga Aci Engkol mestilah asli seperti pengeluar asal.
Tidak dibenarkan pemesanan atau pengilapan pada roda tenaga.
 - 13.10.2 Rod Penghubung
Rod Penghubung mestilah asli seperti pengeluar asal.
 - 13.10.3 Alas Bebola Rod Penghubung
Alas Bebola Rod Penghubung adalah bebas.
 - 13.10.4 Pin Rod Penghubung
Pin Rod Penghubung (Pin Hujung Besar) mestilah asli seperti pengeluar asal.
- 13.11 Omboh
Pembinaan Omboh dan bahannya adalah bebas, walau bagaimanapun omboh mestilah mempunyai 3 lekuk gelang dengan ukuran kedalaman serta kelebaran minimum 1mm.
Permukaan Omboh adalah bebas.
 - 13.11.1 Gelang Omboh
Gelang Omboh adalah bebas.
Tiada had bagi jumlah gelang omboh yang digunakan.
 - 13.11.2 Pin Omboh
Saiz Pin Omboh adalah bebas.
 - 13.11.3 Klip Pin Omboh
Klip Pin Omboh adalah bebas.
- 13.12 Ekzos
 - 13.12.1 Titanium tidak dibenar digunakan untuk membina Ekzos dan Peredam (Penyenap Bunyi) termasuk alat tambah, selak dan nat.
Sarung Peredam (Penyenap Bunyi) jenis Gentian Karbon dibenarkan.
 - 13.12.2 Aliran keluar ekzos mestilah menghala ke belakang dan posisi yang tidak menjejaskan pelumba lain.
 - 13.12.3 Bahagian terakhir paip ekzos mestilah tidak melebihi tayar belakang.
 - 13.12.4 Orentasi paip ekzos mestilah asli.
 - 13.12.5 Ekzos mestilah diikat kukuh. Pengikat ekzos dan peredam (penyenap bunyi) adalah bebas.
- 13.13 Elektrikal
 - 13.13.1 Abah-Abah Wayar
Abah-Abah Wayar boleh ditukar dan diubah.
Untuk tujuan keselamatan, Abah-Abah Wayar mestilah disemat kemas dan diperiksa jika terdapat kebocoran arus.
 - 13.13.2 Bateri
Bateri boleh ditukar dengan jenis tiruan.
Bateri mestilah diikat kemas dan mestilah tidak boleh dilihat.
 - 13.13.3 CDI
CDI adalah bebas.
 - 13.13.4 Pengatur/Penerus
Pengatur/Penerus adalah bebas.
 - 13.13.5 Lilitan Nyalaan
Lilitan Nyalaan adalah bebas.

- 13.13.6 Wayar Utama Lilitan Nyalaan (Wayar Palam Pencucuh)
Wayar Utama Lilitan Nyalaan adalah bebas.
- 13.13.7 Palam Pencucuh Cap
Tudung Palam Pencucuh adalah bebas.
- 13.13.8 Palam Pencucuh
Palam Pencucuh adalah bebas.
- 13.14 Tangki Bahan Api
 - 13.14.1 Merubah lokasi atau menukar Tangki Bahan Api tidak dibenarkan kecuali bagi model-model yang didatangkan dengan tangki bahan api di hadapan. Modifikasi untuk membesarkan tangki sedia ada walau bagaimanapun dibenarkan. Posisi tangki Bahan Api akan diputuskan oleh Jawatankuasa Keselamatan AAM untuk tujuan keselamatan.
Penambahan sirip di dalam Tangki Bahan Api dibenarkan bertujuan untuk mengurangkan pergerakan bahan api.
 - 13.14.2 Tudung Tangki
Tudung Tangki adalah bebas.
 - 13.14.3 Hos Bahan Api
Hos Bahan Api dan klipnya boleh ditukar dengan jenis tiruan. Saiz dan panjang Hos Bahan Api adalah bebas. "Penyambung Pantas" boleh digunakan bersama Hos Bahan Api. Untuk tujuan keselamatan, panjang hos mestilah tidak mengganggu tunggangan pelumba pada setiap masa.
 - 13.14.4 Picu Bahan Api
Picu Bahan Api yang berfungsi mestilah dipasang.
Untuk tujuan keselamatan, Picu Bahan Api mestilah diikat kemas dan boleh dicapai.
- 13.15 Bar Hendal
Handle Bar bebas namun ia harus mempunyai ukuran minima 450mm. Sebagai langkah keselamatan, hujung handle bar mesti ditutup dan tidak boleh mempunyai pinggir yang tajam.
Untuk tujuan keselamatan, bucu Bar Hendal mestilah tidak berbucu tajam dan mestilah dipalam.
- 13.16 Kawalan Tangan dan Kaki
 - 13.16.1 Pendikit
"Pendikit Pantas" dibenarkan. Pegangan Pendikit mestilah secara automatik kembali ke asal sekiranya tidak dipegang.
 - 13.16.2 Suis Pemati
Motosikal mestilah dilengkapi dengan Suis Pemati Nyalaan yang berfungsi dan boleh dicapai oleh ibu jari semasa memegang bar hendal.
Suis Pemati Nyalaan mestilah berwarna merah dan disarankan diletakkan di bahagian kiri bar hendal.
 - 13.16.3 Tuas Brek
Tuas Brek boleh ditukar dengan jenis tiruan. Walau bagaimanapun, bucu tuas tersebut hendaklah berbentuk bulat dan berdiameter minimum 16mm serta ketebalan minimum 14mm.
Panjang Tuas Brek hendaklah tidak melebihi 200mm dikira dari pusat paksi.

- 13.16.4 Tuas Klac
Tuas Klac boleh ditukar dengan jenis tiruan. Walau bagaimanapun, bucu tuas tersebut hendaklah berbentuk bulat dan berdiameter minimum 16mm serta ketebalan minimum 14mm. Panjang Tuas Klac hendaklah tidak melebihi 200mm dikira dari pusat paksi..
- 13.16.5 Pemijak
Pemijak boleh diubah kedudukannya tetapi braket mestilah diikat kaku.
Pemijak jenis boleh dilipat tidak dibenarkan.
Hujung Pemijak mestilah kekal diameter minimum 15mm tanpa bucu tajam.
Adalah wajib untuk meletakkan "Palam Penghujung" yang diselak pada kedua-dua Pemijak dan dibina daripada Plastik Keras, Teflon atau seumpamanya. Palam tersebut hendaklah berukuran radius minimum 8mm.
- 13.16.6 Brek Belakang Pedal
Brek Belakang Pedal adalah bebas.
- 13.16.7 Tuas Penukar Gear
Tuas Penukar Gear adalah bebas.
- 13.17 Roda dan Tayar
- 13.17.1 Roda Hadapan
Diameter roda hadapan mestilah kekal asli.
Roda jenis Tempa dan Jejari boleh digunakan.
Hub Roda boleh ditukar atau dilaras (Jenis Jejari).
Aci Gelendong, Pelapik dan Nat roda hadapan boleh ditukar.
Diameter Aci Gelendong, Pelapik dan Nat adalah bebas, walau bagaimanapun bahan Aci Gelendong, Pelapik dan Nat yang ditukar mestilah mengandungi ferik, termasuk SUS (Besi Tahan Karat).
Alas Bebola boleh ditukar.
Saiz Alas Bebola Roda adalah bebas.
Lebar maksima rim hadapan adalah 2.5 inci.
Berat minima roda hadapan adalah 6kg.
(Berat kasar termasuk Roda bersama Tayar, Tiub (jika ada), Injap, Cakera Brek dan Alas Bebola.)
Pemberat Imbangan boleh ditambah. Pemberat tersebut mestilah dipitakan kemas.
- 13.17.2 Roda Belakang
Diameter roda belakang mestilah kekal asli.
Roda jenis Tempa dan Jejari boleh digunakan.
Hub Brek boleh ditukar atau dilaras (Jenis Jejari).
Diameter Aci Gelendong roda belakang mestilah kekal asli.
Pelapik dan Nat adalah bebas, walau bagaimanapun bahan Aci Gelendong, Pelapik dan Nat yang ditukar mestilah mengandungi ferik, termasuk SUS (Besi Tahan Karat).
Alas Bebola boleh ditukar.
Saiz Alas Bebola Roda adalah bebas.

Lebar maksima roda belakang adalah 3.0 inci.

Berat minima roda belakang adalah 6.5 kg.

(Berat kasar termasuk Roda bersama Tayar, Tiub (jika ada), Injap, Cakera Brek (jika ada) dan Alas Bebola tanpa Sporket dan Hub Sporket.)

Pemberat Imbangan boleh ditambah. Pemberat tersebut mestilah dipitakan kemas.

Pelembab Sporket belakang boleh ditukar atau dilaras.

Untuk tujuan keselamatan, adalah diwajibkan untuk menggunakan "Pelapik Berkunci" atau "Nat Kunci Sendiri" semasa memasang Sporket belakang.

13.17.3.1 Tayar (Kelas WIRA)

Setiap peserta dibenarkan untuk mengisytiharkan 1 set tayar pada pagi hari perlumbaan. Tayar WAJIB ditanda sebelum sesi pertama.

Jika tayar yang telah ditanda rosak akibat kemalangan, tayar dari jenis yang sama mesti diserahkan kepada Ketua Pemeriksa untuk kebenaran dan penandaan semula.

Jadual penandaan tayar boleh berubah jika perlumbaan diadakan di Litar Antarabangsa Sepang.

Untuk tujuan keselamatan, motosikal perlumbaan mestilah sekurang-kurangnya mempunyai 60% (dari baru) atau 2.5mm kedalaman bunga tayar untuk bermula (tujuan pemeriksaan sahaja). Ukuran akan diambil pada kawasan paling terhakis pada tayar tersebut.

Tayar Tidak Berbunga, Potongan Tangan atau Hujan tidak dibenarkan.

13.17.3.2 Tayar (Piala PRO-AM)

Setiap peserta mesti mengisytiharkan 1 set tayar sebelum sesi Latihan Bebas dimulakan. Tayar WAJIB ditanda.

Jika tayar yang telah ditanda rosak akibat kemalangan, tayar dari jenis yang sama mesti diserahkan kepada Ketua Pemeriksa untuk kebenaran dan penandaan semula.

Jadual penandaan tayar boleh berubah jika perlumbaan diadakan di Litar Antarabangsa Sepang.

Untuk tujuan keselamatan, motosikal perlumbaan mestilah sekurang-kurangnya mempunyai 60% (dari baru) atau 2.5mm kedalaman bunga tayar untuk bermula (tujuan pemeriksaan sahaja). Ukuran akan diambil pada kawasan paling terhakis pada tayar tersebut.

Tayar Tidak Berbunga, Potongan Tangan atau Hujan tidak dibenarkan.

13.18 Brek

13.18.1

Brek Hadapan

Pam Silinder Utama Hadapan boleh ditukar atau dilaras.

Hos brek Hidraulik adalah bebas.

Hos brek Hidraulik mestilah disemat kemas supaya tidak membahayakan pelumba atau peserta lain.

Apit Brek dan Pad Brek adalah bebas.

Cakera Brek boleh ditukar dengan jenis tiruan.
Saiz Cakera Brek adalah bebas, walau bagaimanapun bahan Cakera Brek yang ditukar mestilah mengandungi ferik, termasuk SUS (Besi Tahan Karat).

13.18.2

Brek Belakang

Brek Drum Belakang mestilah dikekalkan asli.

Mekanisma dan perkakasan Brek Belakang boleh ditukar atau diubah.

Kekasut Brek boleh ditukar dengan jenis tiruan.

13.19 Casis

13.19.1

Kerangka Badan

Kerangka Badan boleh diteguhkan.

Penyangga boleh ditanggalkan.

Set alas bebola kepada boleh ditukar.

Pemaut Suspensi Belakang mestilah kekal asli dikeluarkan oleh pengeluar

Hanya dibenarkan satu pengikat pemaut sahaja pada satu-satu masa.

Pengikat boleh laras tidak dibenarkan. Suspensi mestilah diikat terus pada pemaut.

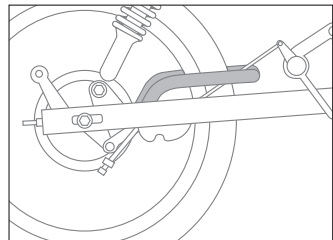
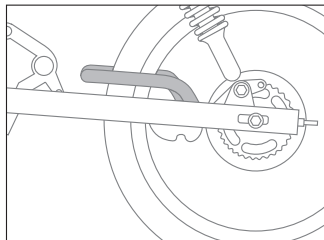
13.19.2

Lengan Buai

Memasang alat penstabil untuk meneguhkan Lengan Buai dibenarkan. Had penambah tersebut mestilah tidak melebihi saiz asal Lengan Buai.

Bahan yang digunakan untuk meneguhkan mestilah mengandungi ferik.

Rujuk diagram:



Penyendal Lengan Buai adalah bebas.

Diameter Aci Paksi Lengan Buai mestilah kekal asli.

Aci Lengan Buai dan Nat Paksi boleh ditukar dengan jenis tiruan, walau bagaimanapun bahan Aci Lengan Buai yang ditukar mestilah mengandungi ferik, termasuk SUS (Besi Tahan Karat).

Pendorong Rantai Pemacu boleh diubah, ditanggalkan atau ditukar dengan jenis tiruan.

13.20 Suspensi

13.20.1

Fork Hadapan

Unit suspensi hadapan mestilah kekal asli seperti dikeluarkan oleh pengeluar. Walau bagaimanapun, bahagian dalam fork boleh

diubahsuai: Shim, Ombok Hidraulik, Saluran Minyak, Spring dan Penjarak.

Pengadang debu boleh ditanggalkan.

Pelembab stering boleh diikat terus pada tiub dalaman fork hadapan. Kawasan Aci Gelendong boleh dimesin untuk disesuaikan dengan Aci Gelendong lebih besar.

Untuk model yang tidak didatangkan dengan brek cakera hadapan: Tiub luar fork hadapan boleh ditukar dengan model berlainan tetapi dari pengeluaran sama bertujuan memasang cakera, walau bagaimanapun jarak tapak roda mestilah kekal seperti pengeluaran asal.

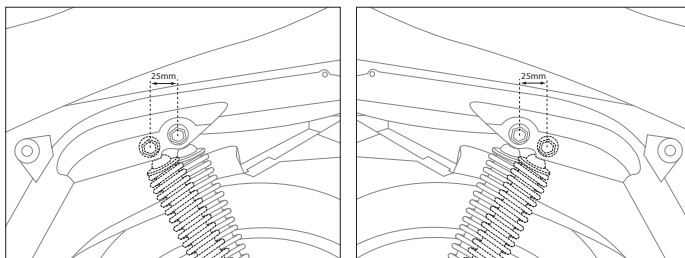
13.20.2

Suspensi Belakang

Sistem Suspensi Belakang mestilah kekal asli.

Pemaut Suspensi Belakang mestilah kekal asli dikeluarkan oleh pengeluaran, walau bagaimanapun posisi pemaut atas boleh dianjak ke hadapan dengan had maksima 25mm (titik ke titik) dari titik asal dan mestilah dikimpal kemas.

Hanya dibenarkan satu pengikat pemaut sahaja pada satu-satu masa. Pengikat boleh laras tidak dibenarkan. Suspensi mestilah diikat terus pada pemaut. Rujuk diagram:



13.21 Penggaris arus (Kowling Lengkap termasuk Penahan Kaki)

Bahan jenis Gentian Karbon dan Kevlar mestilah tidak boleh digunakan untuk membina penggaris arus dan kowling tempat duduk.

Bentuk penggaris arus yang ditukar mestilah sama seperti motosikal yang pengeluaran asal.

Peraturan Perlumbaan

14 PENYERTAAN

Semua penyertaan yang diterima akan dipertimbangkan oleh pengelola dan penganjur selepas mengambil kira kesesuaian kenderaan dan pelumba-pelumba. Pihak penganjur boleh menolak penyertaan atau kenderaan atau pelumba tanpa memberi sebarang sebab dan keputusan mereka adalah muktamad. Yuran penyertaan akan dikembalikan sepenuhnya kepada penyertaan yang ditolak. Kelayakan:

- a) * Kelas CP130 dan CP110 adalah terbuka kepada semua pemegang lesen Perlumbaan Kebangsaan Malaysia AAM
- b) Peserta hanya dibenarkan untuk menyertai SATU kelas terbuka iaitu CP130, CP115, WIRA dan Piala PRO-AM. Peserta yang menyertai kelas CP130 harus mempunyai kontrak dengan pasukan yang bertanding dalam kelas CP130 untuk 10 pusingan yang juga telah mengikat kontrak bersama promoter.
- c) Peserta berusia dibawah 17 tahun yang pertama kali menyertai perlumbaan MESTI menyertai kelas WIRA atau SATU kelas Satu Pengeluar untuk 1 (Satu) musim sebelum berlumba dalam CP130 dan CP115.
- d) Tinggi Minima pelumba bagi semua kelas adalah 148cm (dengan boots).
- e) Memakai pengawal dada adalah sangat disyorkan.
- f) Semua peserta mesti membeli Insuran tertinggi dikeluarkan oleh AAM/MAM.
- g) Penyertaan dibuka sekarang dan akan ditutup pada 4 (empat) hari sebelum hari perlumbaan. Bagaimanapun, apabila bilangan maksimum 50 penyertaan bagi setiap Kelas diterima, penyertaan akan ditutup dan penyertaan tambahan hanya akan diterima berdasarkan keputusan dari penganjur.
- h) Penyertaan lewat pada hari pendaftaran boleh diterima (sila rujuk Per 15 yuran penyertaan). Apabila penyertaan diterima, tiada pertukaran dibenarkan melainkan dengan menulis kepada Clerk Of the Course minima satu jam sebelum pendaftaran bermula dengan yuran RM50.00. Pengelola berhak menolak sebarang penyertaan. Sekiranya penyertaan ditolak, yuran penyertaan akan dikembalikan sepenuhnya.

14.1 Kelas: CP130

Semua pelumba mestilah mempunyai Lesen Perlumbaan Kebangsaan Malaysia yang sah diisu oleh AAM dan mestilah tidak melebihi umur 45 tahun. Semua peserta mesti mempunyai Lesen Penyertaan Pasukan yang dikeluarkan oleh AAM dan mesti mengikat kontrak dengan promoter untuk layak memasuki kelas CP130

14.2 Kelas: CP115

Semua pelumba mestilah mempunyai Lesen Perlumbaan Kebangsaan Malaysia yang sah diisu oleh AAM and mestilah tidak melebihi umur 45 tahun. Semua peserta mesti mempunyai Lesen Penyertaan Pasukan yang dikeluarkan AAM dan mesti mengikat kontrak dengan promoter untuk layak ke kelas CP130.

14.3 Kelas: WIRA

Kejuaraan ini terbuka kepada pelumba Malaysia dan mestilah mempunyai Lesen perlumbaan kebangsaan Malaysia yang sah diisu oleh AAM serta mestilah berusia 13 tahun dan tidak melebihi 17 tahun. Peserta mestilah memasuki usia 13 tahun pada tahun 2014 untuk layak dalam kelas WIRA.

Mana-mana pelumba yang berdaftar dalam kelas ini tidak dibenarkan bertukar ke kelas CP115 tanpa kebenaran promoter kejuaraan.

Tiga pemenang keseluruhan terbaik kelas ini adalah dilarang untuk mengambil bahagian dalam Kelas Wira untuk tahun berikutnya. Pelumba Satu Pengeluar tidak dibenarkan berlumba dalam kelas ini sehingga lengkap 7 pusingan kejuaraan bagi tahun yang sama.

14.4 Kelas: **Piala PRO-AM**

Semua pelumba mestilah mempunyai Lesen perlumbaan kebangsaan Malaysia yang sah diisu oleh AAM dan tertakluk kepada kategori atau kelas dan mestilah tidak berusia bawah 17 tahun dan tidak melebihi usia 45 tahun. Pelumba yang menduduki tempat 3 teratas secara keseluruhan pada tahun sebelumnya TIDAK LAYAK untuk mengambil bahagian dalam Piala PRO-AM 2014.

Logo penaja tidak dibenarkan pada motosikal, sut perlumbaan dan topi keledar.

14.5 Klasifikasi Anugerah Berpasukan:

CP 130 / CP 115

Anugerah Berpasukan dibuka kepada semua pasukan yang telah mengikat kontrak bersama promoter kejuaraan bagi tahun 2014 dalam kelas CP130 dan CP115 dan mesti memegang lesen penyertaan pasukan AAM. Yuran penyertaan adalah RM500.

Sesebuah pasukan dibenarkan mendaftar maksima dua (2) pelumba sahaja pada setiap masa bagi kelas CP130 dan CP115 serta boleh mendaftar lebih dari satu pasukan.

Kombinasi pelumba dalam kelas CP130 dan CP115 kini dibuka kepada semua pemegang Lesen Perlumbaan Kebangsaan Malaysia bagi semua gred (Lesen Kebangsaan 'A', 'B' atau 'C').

Setiap mata yang diperolehi pelumba yang didaftarkan pada setiap perlumbaan akan dikumpul untuk mata pasukan sehingga penghujung Kejuaraan.

Sekiranya pasukan membuat keputusan untuk menukar pelumba di pertengahan musim, pasukan bolehlah mengumumkan perubahan pelumba tertakluk kepada syarat berikut:

Pelumba yang tidak layak berlumba atau menyambung perlumbaan disebabkan sebab kesihatan. Yuran pertukaran RM50.00 akan dikenakan.

– Perlu disahkan oleh Ketua Pegawai Kesihatan (CMO).

Pertukaran pelumba – RM200.00

Sekiranya pelumba menukar pasukan, dia tidak lagi layak mnyertai Anugerah Pasukan dan mata kejuaraan yang dipungut sebelum penukaran pasukan akan kekal dengan pasukan pertama/lama. Sebarang mata kejuaraan yang dikumpul dengan pasukan baru tidak akan diambil kira untuk pasukan baru. Semua pencalonan pelumba mesti dibuat 10 hari bekerja sebelum hari pendaftaran pelumba bagi Pusingan 1 Kejuaraan tahun 2014.

Pertukaran tidak boleh dibuat selepas pencalonan pelumba disempurnakan dan akan kekal untuk sepanjang musim kecuali terdapat perubahan rasmi.

- 14.6 Pengelola mempunyai hak pada bila-bila masa untuk tidak membenarkan seseorang pelumba, pemilik pasukan, mekanik atau ahli berkaitan dari menyertai Kejuaan walaupun selepas penyertaan diterima dengan alasan munasabah.
- 14.7 Semua pasukan berdaftar hanya dibenarkan untuk menyertai samada kelas WIRA dan CP 115 ATAU CP115 dan CP130 SAHAJA. Pasukan yang berhasrat untuk mengubah kombinasi kelas penyertaan sepanjang musim akan dikenakan yuran pentadbiran RM1,000.00 oleh penganjur.
- 14.8 Pelumba yang menyertai kelas Persendirian MESTI TIDAK mempunyai lesen pasukan.
- 14.9 Logo yang tidak berkenaan tidak dibenarkan diletakkan pada sut perlumbaan dan motosikal perlumbaan.

15 Yuran Penyertaan

Kelas	Yuran Pendaftaran Sebenar	Pendaftaran Awal (sebelum tarikh tutup)	Yuran Penyertaan Dengan Transponder Sendiri
CP130	RM400	RM350	RM200
CP115	RM350	RM300	RM150
WIRA	RM200	RM150	RM100
PIALA PRO-AM	RM150	RM100	N/A
Perlumbaan Satu Pengeluar	RM150	N/A	N/A

Yuran Dekal	RM500/jentera/pusingan
Penyertaan Anugerah Pasukan	RM500/pasukan (sah untuk semusim)

Tarikh Tutup Pendaftaran Awal

Kesemua Pendaftaran Awal akan berakhir tepat jam 5pm pada hari Isnin dalam minggu perlumbaan.

Kesemua pendaftaran yang diterima selepas tarikh tutup Pendaftaran Awal tidak layak diberi diskaun pendaftaran awal.

Pendaftaran Perlumbaan Satu Pengeluar

Yuran pendaftaran semusim penuh RM1,500 WAJIB dijelaskan sepenuhnya menjelang Pusingan 1.

Yuran Dekal

Pasukan yang membayar Yuran Dekal, kesemua motosikal yang didaftarkan dibawah pasukan tersebut akan dikenakan Yuran Dekal, tidak kira samada motosikal tersebut dijenamakan atau tidak.

* Semua bayaran sebelum perlumbaan mestilah dibayar secara tunai atas nama SAFE AIM MUTUAL SDN BHD melalui CIMB Bank, Cawangan Metro Point, Kajang Nombor

Akaun: 1275-0000975-05-8

Kesemua Slip Deposit bagi cek yang dibayar kepada akaun tersebut MESTI jenis dicetak oleh "PENGIMBAS CEK" dan mesti diserahkan semasa pendaftaran.

16 Lesen

16.1 Lesen Penyertaan Pasukan

Pasukan yang mahu mendaftarkan penyertaan mestilah menyerahkan lesen penyertaan pasukan diisi oleh AAM. Setiap pasukan hanya dibolehkan mendaftarkan 6 pelumba.

Pengurus pasukan MESTI mengemukakan bersama kontrak Pelumba Pasukan "Sah Seperti Salinan Asal" sebagai bukti.

Sekiranya Pasukan mendaftarkan kurang dari 6 pelumba dan mahu menambah pelumba pada pertengahan musim, mestilah diberitahu secara bertulis pada AAM seawal tiga hari bekerja bersama-sama dengan kontrak pelumba.

AAM akan mengenakan bayaran pentadbiran RM200.00 setiap pelumba sekiranya Pasukan menamakan lebih dalam 6 pelumba dibawah satu Lesen Penyertaan Pasukan.

16.2 Lesen Penyertaan Pelumba

Kejuaraan ini tidak lagi bertanggungjawab untuk menyimpan lesen perlumbaan bagi pihak pelumba. Sebarang lesen perlumbaan yang tidak diambil akan dikenakan bayaran RM50 sebelum boleh dilepaskan. Promoter kejuaraan dengan kebenaran Ketua Steward AAM berhak menahan lesen perlumbaan peserta atau lesen Penyertaan Pasukan sehingga 14 hari sebaik tamat acara jika sebarang kesulitan timbul ketika kejuaraan berlangsung.

17 PEGAWAI-PEGAWAI PERLUMBAAN

AAM Stewards	:	TBA
Clerk of the Course	:	Bulldog Kuan
Secretary of the Meet	:	Leong Kok Hin
Chief Starter/Finish	:	TBA
Chief Race Control	:	TBA
Chief Course/Safety	:	TBA
Chief Paddock	:	TBA
Chief Medical Officer	:	Dr. Siva Rao
Track Safety Office	:	Abdul Halim Mohd Zahid
Club Steward	:	Ooi Eng Huat

18 HADIAH-HADIAH

Pemenang Pusingan - Akhir:

18.1 CP130 : Pelumba (seorang)

Pertama	-	RM 1,800	+	Trofi
Ke2	-	RM 1,200	+	Trofi
Ke3	-	RM 850	+	Trofi
Ke4	-	RM 500		
Ke5	-	RM 450		
Ke6	-	RM 350		
Ke7	-	RM 300		
Ke8	-	RM 250		

CP130 : (Bagi pasukan yang meyeritai Anugerah Berpasukan)

Pertama	-	RM 1,800	+	Trofi
Ke2	-	RM 1,200	+	Trofi
Ke3	-	RM 850	+	Trofi
Ke4	-	RM 500		
Ke5	-	RM 450		
Ke6	-	RM 350		
Ke7	-	RM 300		
Ke8	-	RM 250		

18.2 CP115 : Pelumba (seorang)

Pertama	-	RM 1050	+	Trofi
Ke2	-	RM 650	+	Trofi
Ke3	-	RM 500	+	Trofi
Ke4	-	RM 350		
Ke5	-	RM 250		
Ke6	-	RM 150		
Ke7	-	RM 100		
Ke8	-	RM 75		

18.3 WIRA : Pelumba (seorang)

Pertama	-	RM 600	+	Trofi
Ke2	-	RM 400	+	Trofi
Ke3	-	RM 250	+	Trofi
Ke4	-	RM 200		
Ke5	-	RM 150		

18.4 Piala PRO-AM : Pelumba (seorang)

Pertama	-	RM 750	+	Trofi
Ke2	-	RM 500	+	Trofi
Ke3	-	RM 300	+	Trofi
Ke4	-	RM 250		
Ke5	-	RM 200		

Hadiah-hadiah wang tunai bagi Kelas CP130, CP115, WIRA dan Piala PRO-AM bagi pemegang Lesen Perlumbaan Kebangsaan Malaysia akan diberi seperti diatas dalam acara akhir. Pengelola berhak menyemak semula hadiah-hadiah sekiranya terdapat kurang daripada dua belas (12) peserta mengambil bahagian dalam mana-mana perlumbaan akhir. Walau bagaimanapun, piala-piala hanya akan diberi sehingga ke kedudukan ke-3 dalam semua kelas bagi setiap acara akhir.

Hadiah-hadiah wang tunai bagi Kelas Persendirian bagi pemegang Lesen Perlumbaan Kebangsaan 'C' Malaysia akan diberi seperti diatas dalam acara akhir. Pengelola berhak menyemak semula hadiah-hadiah sekiranya terdapat kurang daripada tujuh (7) peserta mengambil bahagian dalam perlumbaan akhir. Walau bagaimanapun, piala-piala hanya akan diberi sehingga ke kedudukan ke-3 dalam semua kelas bagi setiap acara akhir.

Sekiranya terdapat kurang daripada lima (5) peserta mengambil bahagian dalam perlumbaan akhir, hadiah-hadiah wang tunai hanya akan dibayar kepada dua pemenang utama.

18.5 Pemenang Juara Keseluruhan:

CP130, CP115 dan WIRA

18.5.1 Kelas CP130 :

Pertama	-	RM 3,000	+	Piala
Ke-2	-	RM 2,000	+	Piala
Ke-3	-	RM 1,000	+	Piala
Ke-4	-	RM 700		
Ke-5	-	RM 500		

18.5.2 Kelas CP115 :

Pertama	-	RM 1,500	+	Piala
Ke-2	-	RM 1,000	+	Piala
Ke-3	-	RM 700	+	Piala
Ke-4	-	RM 500		
Ke-5	-	RM 350		

18.5.3 Kelas WIRA dan Persendirian :

Pertama	-	RM 800	+	Piala
Ke-2	-	RM 500	+	Piala
Ke-3	-	RM 300	+	Piala

18.5.4 Anugerah Berpasukan – CP130 (Keseluruhan) :

Pertama	-	RM 10,000	+	Piala
Ke-2	-	RM 5,000	+	Piala
Ke-3	-	RM 3,000	+	Piala

18.5.5 Anugerah Berpasukan – CP115 (Keseluruhan) :

Pertama	-	RM 10,000	+	Piala
Ke-2	-	RM 5,000	+	Piala
Ke-3	-	RM 3,000	+	Piala

19 MATA KEJUARAAN DAN PENGKELASAN

19.1 CP130, CP115, WIRA dan KELAS PERSENDIRIAN

Mata akan diberikan cuma di dalam perlumbaan akhir hari tersebut bagi hadiah kejuaraan. Jumlah mata tertinggi daripada 10 pusingan dalam 10 pusingan kejuaraan bagi kategori Kelas Persendirian, WIRA, CP130 dan CP115 akan diambil kira untuk kedudukan terakhir dalam kejuaraan. Sekiranya terdapat seri dari segi jumlah mata, kedudukan terakhir akan diputuskan berasaskan kepada bilangan keputusan terbaik dalam perlumbaan-perlumbaan (bilangan tempat pertama, bilangan tempat kedua, dsb). Sekiranya masih terdapat seri, maka tarikh kejuaraan dimana pusingan tertinggi dicapai akan diambil kira, dengan keutamaan diberikan kepada keputusan-keputusan terbaru (latest).

Skor bagi setiap final adalah seperti berikut:

Kedudukan	Mata
1	25
2	20
3	16
4	13
5	11
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
11	5
12	4
13	3
14	2
15	1

20 POSISI GRID

20.1 CP130

Kedudukan Grid bagi CP130 adalah berdasarkan Superpole.

Jika Superpole dibatalkan dalam apa jua keadaan litar, ia akan digantikan dengan Shootout yang akan disertai 10 pelumba dari sesi kelayakan untuk menentukan kedudukan grid 1 hingga 10 untuk Perlumbaan Akhir.

Kelayakan untuk kelas CP130 adalah berdasarkan format berikut:

- Latihan Bebas
- Ujian Kelayakan
- Pemanas Enjin (10min)
- SUPERPOLE (SHOOTOUT jika litar basah)
- Akhir

Dalam acara seri pada 2 pelumba terpanas dalam Superpole, keputusan akan diambil berdasarkan catatan masa kelayakan. Hadiah wang tunai juga boleh mengikuti berdasarkan pelumba yang lebih pantas dalam Kelayakan.

20.1.1 SUPERPOLE

10 pelumba terbaik dalam Ujian Kelayakan akan mengambil bahagian dalam Superpole.

Superpole mengkehendaki pelumba membuat 3 pusingan secara kelesuruhan.

- | | | |
|------------------|---|---------------------------|
| Pusingan Pertama | - | Pusingan Sighting/Pemanas |
| Pusingan Kedua | - | Pusingan Pecutan |
| Pusingan Ketiga | - | Kembali ke Paddock segera |

Pelumba terakhir yang layak untuk Superpole akan memulakan dahulu sesi Superpole dan diikuti oleh pelumba kedua terakhir yang layak dan begitulah seterusnya.

Dalam Superpole, sekiranya terdapat catatan seri, keputusan Ujian Kelayakan akan digunakan.

Sekiranya pelumba mengalami kemalangan atau masalah mekanikal semasa sesi Superpole termasuk pusingan pemanas/sighting, keputusannya akan dikira batal. Pelumba tersebut perlu memasuki paddock dengan segera untuk memberi peluang pelumba seterusnya beraksi. Kedudukan grid pelumba tersebut akan diletakkan mengikut susunan di belakang para pelumba yang telah melengkapkan Superpole.

Pelumba yang layak untuk Superpole tetapi tidak dapat bermula dalam sesi Superpole, bagi pelumba yang layak Superpole namun menjalani sesi Superpole, grid permulaan Akhir pelumba tersebut akan diambil berdasarkan catatan masa sesi Kelayakan.

Kesemua 10 pelumba yang layak untuk Superpole akan menerima RM150 sekiranya sesi Superpole diadakan.

- Pelumba di kedudukan pertama - akan menerima tambahan RM250
- Pelumba di kedudukan kedua - akan menerima tambahan RM200
- Pelumba di kedudukan ketiga - akan menerima tambahan RM50

Nota: Jika Superpole dijalankan separuh jalan dan sesi tersebut dibatalkan atas sebab-sebab yang tidak boleh dielakkan, kedudukan grid akan dibuat berdasarkan catatan sesi kelayakan. Promoter kejuaraan berhak untuk menunda, menghentikan dan membatalkan sesi Superpole. Jika Superpole dihentikan dan dibatalkan, wang hadiah (Superpole) tidak akan diberikan untuk pusingan tersebut. Kedudukan grid akan ditentukan berdasarkan catatan masa dari sesi kelayakan.

- 20.1.2 Grid Permulaan untuk CP130
Baris pertama akan dibarisi oleh tiga atau empat pelumba terbaik dalam Superpole (bergantung kepada kedudukan grid permulaan bagi setiap litar) dan begitulah seterusnya.
Bagi pelumba yang kemalangan, tidak dapat menamatkan atau tidak memulakan sesi Superpole:
Dia akan bermula dalam kedudukan 10 terbaik berdasarkan catatan masa sesi kelayakan. Kedudukan pelumba tersebut akan diletakkan selepas kedudukan pelumba terakhir yang menamatkan Superpole.
- 20.1.3 Grid Akhir
Grid Akhir akan diumumkan sekurang-kurangnya satu jam sebelum bermulanya perlumbaan akhir.

20.2 CP115

Kedudukan grid perlumbaan Akhir untuk CP115 akan berdasarkan pada SHOOT OUT.

Peserta akan dibahagikan ke dalam kumpulan dengan jumlah pelumba yang disediakan mengikut bilangan maksimum kumpulan dibenarkan untuk memulakan perlumbaan tidak melebihi keperluan AAM. Hanya pelumba yang melengkapkan 75% jarak perlumbaan dan melintasi bendera penamat akan layak ke perlumbaan akhir.

Kelas CP115 akan dijalankan mengikut format seperti berikut:

- Latihan Bebas
- Ujian Masa
- Pemanas (10min)
- SHOOTOUT
- Akhir

Sabtu

Latihan Bebas – 2 Sesi – 15 Minit

UJIAN MASA – CP115 A – (Lima Terbaik layak ke SHOOT OUT)
(Kedudukan 6 – 12 Layak ke Akhir)

UJIAN MASA – CP115 B – (Lima Terbaik layak ke SHOOT OUT)
(Kedudukan 6 – 12 Layak ke Akhir)

Ahad

Pemanas – Semua pelumba dibenarkan untuk Warm Up.

SHOOT OUT – Lima pelumba CP115 A & B terbaik dalam sesi ujian masa akan mengambil bahagian dalam SHOOT OUT selama 10 minit. Grid kedudukan 1 hingga 10 untuk perlumbaan Akhir akan ditentukan dari catatan masa sepusingan terbaik SHOOT OUT.

Perlumbaan Akhir - Grid kedudukan 1 hingga 10 daripada SHOOT OUT.

Kedudukan grid 11-24 akan ditentukan dari catatan masa sepusingan terbaik gabungan CP115 A & B manakala kedudukan 6 hingga 12 daripada ujian masa.

SHOOT OUT tidak akan terjejas walaupun dilangsungkan di atas litar kering atau basah. Sekiranya mana-mana pelumba terbabit dalam kemalangan atau menghadapi masalah mekanikal semasa SHOOT OUT dan gagal untuk mencatat masa sepusingan, pelumba tersebut akan bermula dari belakang sebelum grid 11. Jika terdapat lebih daripada seorang (01) pelumba dengan keputusan yang sama, masa sepusingan terbaik semasa ujian masa akan diambil kira.

20.3 Kedudukan Grid Bagi WIRA dan Piala PRO-AM

Apabila perlumbaan dijalankan mengikut saringan, kedudukan grid bagi perlumbaan saringan itu ditentukan oleh catatan masa dalam sesi latihan catatan masa rasmi. Pelumba akan dibahagikan mengikut kumpulan dengan jumlah pelumba yang sama banyak dengan syarat jumlah maksimum pelumba dalam setiap kumpulan tidak melebihi peraturan AAM.

Setiap kumpulan akan berlumba di peringkat saringan, jumlah pelumba yang layak berlumba diperingkat akhir akan diumumkan semasa Taklimat Pelumba. Hanya pelumba yang berjaya menamatkan 75% daripada jumlah pusingan keseluruhan dan berjaya mengambil bendera penamat sahaja layak berlumba diperingkat akhir. Kedudukan grid bagi perlumbaan akhir akan ditentukan oleh susunan kedudukan masa penamat bagi setiap perlumbaan saringan yang dijalankan sebelumnya. Contoh: Pertama dalam Saringan A dan Pertama dalam Saringan B akan menentukan kedudukan barisan pertama berasaskan masa penamat mereka dalam perlumbaan saringan (dan seterusnya untuk kesemua grid).

Sekiranya terdapat gangguan dalam perlumbaan saringan (cth: bendera merah dikeluarkan), posisi grid pelumba-pelumba saringan tersebut secara automatik diletakkan pada grid bernombor genap (cth: grid nombor 2, grid nombor 4 dan seterusnya)

Piala PRO-AM akan diadakan sebanyak Dua (02) Saringan bagi setiap pusingan.

21 LATIHAN BEBAS DAN KELAYAKAN

21.1 CP130

- Latihan Bebas : 15 minit
- Ujian Masa : 15 minit

CP115

- Latihan Bebas : 15 minit
- Ujian Masa : 10 minit

WIRA

- Latihan Bebas : 15 minit
- Ujian Masa : 10 minit

PRO-AM CUP

- Latihan Bebas : 10 minit
- Ujian Masa : 10 minit

- 21.2 Diakhir latihan bebas dan kelayakan, bendera kemenangan akan dikibarkan. Semasa latihan kelayakan, catatan masa pelumba akan direkod sehingga habis digarisan penamat dengan masa yang dipersetujui.
- 21.3 Sekiranya latihan bebas dan kelayakan tergendala kerana kemalangan atau atas sebab lain, bendera merah akan dikibarkan di garisan mula oleh semua marshal sepanjang litar, semua pelumba mesti kembali ke paddock dengan perlahan. Jika keadaan tidak mengizinkan untuk latihan bebas dan kelayakan dimulakan semula maka ia tidak akan dimulakan sekali lagi. Sesi latihan tersebut dikira tamat dan tiada tambahan masa diberi untuk kumpulan tersebut.
- 21.4 Sesi latihan bebas akan direkod masa.

- 21.5 Sila ambil perhatian, sekiranya latihan kelayakan tidak dapat dijalankan disebabkan oleh masalah hujan atau masa tidak mencukupi untuk meneruskan latihan kelayakan, maka kedudukan grid akan ditentukan berpandukan pada masa latihan bebas. Sekiranya kedua-dua latihan tidak dapat dijalankan maka kedudukan grid akan ditentukan melalui cabutan undi.
- 21.6 Cadangan Aturcara Perlumbaan:
Pilihan 1 (Jumaat - Ahad)

JUMAAT		
1500 - 1730	PENDAFTARAN PELUMBA PASUKAN CP130, CP 115 & WIRA	
SABTU		
0800 – 0900	PENDAFTARAN PELUMBA (SELAIN PELUMBA PASUKAN)	SCRUTINEERING MASA (SILA LIHAT LAMPIRAN)
0915	TAKLIMAT PELUMBA	SEMUA PELUMBA
1000 – 1015	CP 130	Latihan Bebas (15 min)
1025 – 1040	CP 115 - A	Latihan Bebas (15 min)
1050 – 1105	CP 115 - B	Latihan Bebas (15 min)
1115 – 1130	WIRA - A	Latihan Bebas (15 min)
1140 – 1155	WIRA - B	Latihan Bebas (15 min)
1205 – 1220	CP 130	Latihan Bebas (15 min)
1230 – 1240	OMR	Latihan Bebas (10 min)
1250 – 1300	OMR	Latihan Bebas (10 min)
	REHAT	
1340 - 1350	PIALA PRO-AM A	Latihan Bebas (10 min)
1400 - 1410	PIALA PRO-AM B	Latihan Bebas (10 min)
1420 - 1435	WIRA - A	Ujian Masa (15 min)
1445 - 1500	WIRA - B	Ujian Masa (15 min)
1510 - 1525	CP115 - A	Ujian Masa (15 min)
1535 - 1550	CP115 - B	Ujian Masa (15 min)
1600 - 1615	CP130	Ujian Masa (15 min)
1625 - 1635	OMR	Ujian Masa (10 min)
1650 -1700	OMR	Ujian Masa (10 min)
1710 - 1725	PIALA PRO-AM A	Ujian Masa (15 min)
1735 - 1750	PIALA PRO-AM B	Ujian Masa (15 min)

AHAD		
0830 – 0840	CP115	Pemanas
0850 – 0900	OMR	Pemanas
0910 – 0920	OMR	Pemanas
0910 – 0940	CP130	Pemanas
0950 - 1000	CP 115 SHOOT OUT (5 Pelumba Teratas Dari Setiap Kumpulan A & B)	Kelayakan (10 Grid Terbaik Untuk Akhir)
1010	PIALA PRO-AM A	Saringan - 8 Laps
1035	PIALA PRO-AM B	Saringan - 8 Laps
1100	Wira - A	Saringan - 8 Laps
1125	Wira - B	Saringan - 8 Laps
1150 - 1220	CP130	Superpole (10 Grid Terbaik Untuk Akhir)
1255	OMR	Akhir - 10 Laps
1320	OMR	Akhir - 10 Laps
1345	OMR	Akhir - 10 Laps
1425	PIALA PRO-AM	Akhir - 10 Laps
1505	Wira	Akhir - 12 Laps
1535	CP115	Akhir - 15 Laps
1615	CP130	Akhir - 18 Laps

22 CARA PERMULAAN

- 22.1 Bermula dalam klac dengan enjin hidup daripada kedudukan grid bila bendera (Kebangsaan/Negeri/Hijau) pemula dijatuhkan jika bendera digunakan selepas memperagakan:
- Papan 3 minit
 - Papan 1 minit (Kesemua kecuali peserta perlu tinggalkan grid)
 - Papan 30 saat
- 22.2 Sekiranya lampu digunakan selepas menunjukkan papan minit, pelumba-pelumba boleh memulakan lap pemanas, baris demi baris, sebaik sahaja marsyal yang bertanggungjawab bagi barisan menurunkan bendera merah. Semua pelumba akan membuat satu pusingan pemanas dengan kelajuan yang tidak dihadkan. Apabila kembali semula ke grid, penunggang-penunggang mestilah mengambil tempat mereka dengan roda depan motosikal mereka berada digarisan penentu kedudukan grid dan membiar enjin mereka hidup. Seorang pegawai akan berdiri di hadapan grid memegang bendera merah. Pegawai pemula akan mengarahkan pegawai yang memegang bendera merah di hadapan grid supaya berjalan ke tepi litar. Satu lampu merah akan dinyalakan selama antara 2 hingga 5 saat. Lampu merah akan padam untuk memulakan perlumbaan.

- 22.3 Jump Start: Seorang peserta yang menjangkakan “Jump Start”, akan dikehendaki menjalankan prosedur “Stop and Go” sekiranya motosikal itu bergerak ke hadapan semasa lampu merah sedang menyala walaupun dia tidak melepasi garisan putih yang menandakan gridnya. Dalam kes tersebut, peserta yang didapati melakukan ‘jump start’ akan dimaklumkan melalui papan tanda yang berwarna kuning dengan nombor pelumba (berwarna hitam) yang akan dipaparkan 2 kali di garisan tamat sebaik sahaja kejadian ‘jump start’ disahkan. Tidak menghiraukan notis papan tanda yang ditunjukkan itu tidak akan memberikan hak kepada peserta untuk mendakwa bahawa mereka tidak menyedari keputusan tersebut.
- 22.4 Hukuman masa kepada kesalahan “Jump Start” adalah “Stop and Go” semasa perlumbaan, pelumba akan diminta untuk berhenti di dalam kawasan hukuman masa. Dia perlu membawa motosikalnya berhenti lengkap dengan satu kaki di atas tanah dan kekal pegun dengan enjin berjalan selama 10 saat. Dia kemudiannya boleh menyertai semula perlumbaan dengan arahan Marshal.

Prosedur “Stop and Go” akan dilaksanakan di kawasan yang terletak di kawasan Paddock atau mana-mana kawasan di dalam trek yang dianggap sesuai dan selamat untuk dilancarkan.

Selepas pemberitahuan telah dibuat kepada pelumba dengan memaparkan papan berwarna Kuning dengan nombor (Warna Hitam) pelumba yang ditunjukkan di garisan penamat dan seterusnya papan berwarna Kuning yang lain memaparkan “JUMP START” di kawasan masuk ke kawasan hukuman. Pelumba kemudian akan diarahkan untuk berhenti di kawasan hukuman.

Sekiranya perlumbaan diteruskan semula atau disambung semula, peraturan-peraturan di atas juga akan dilaksanakan.

Dalam kes gangguan perlumbaan atau dineutralkan terlebih dahulu sebelum hukuman masa yang dikuatkuasakan, dan ada bahagian kedua, atau jika perlumbaan sambungannya, penunggang akan dikehendaki berhenti selepas permulaan perlumbaan bahagian kedua atau permulaan semula perlumbaan.

Kegagalan oleh pelumba yang berkaitan untuk berhenti selepas ditunjukkan papan berwarna kuning sebanyak 2 kali, di kawasan hukuman yang memaparkan papan “STOP”, Bendera Hitam akan ditunjukan kepada pelumba berkaitan.

Jika lebih daripada satu pelumba dihukum, perintah berhenti akan berdasarkan kepada pelumba yang masa lebih pantas pada sesi kelayakan, akan diarahkan ke kawasan “Stop and Go” dahulu.

Jikalau pelumba gagal untuk bertindak selepas 2 kali terhadap arahan untuk berhenti di kawasan “STOP and GO”, dan ada lebih daripada satu pelumba dihukum, pelumba seterusnya akan diberikan isyarat untuk berhenti pada pusingan berikutnya. Sementara itu, pelumba sebelumnya gagal untuk menjalankan prosedur “Stop and Go” akan ditunjukkan Bendera Hitam.

Dalam kes perlumbaan Litar, pelumba hendaklah dihukum dengan hukuman "Ride Through".

Jikalau penganjur tidak dapat menjalankan hukuman "STOP and GO" sebelum akhir perlumbaan, pelumba yang berkaitan akan dikenakan dengan hukuman penambahan masa 30 saat.

23 KEPUTUSAN-KEPUTUSAN

Keputusan-keputusan akan dipamerkan di papan kenyataan padok dan di Race Control pada akhir setiap perlumbaan. Pengumuman keputusan-keputusan akan dibuat melalui sistem hebahan awam. Keputusan-keputusan yang telah dicetak akan kekal rasmi, setengah jam setelah dipamerkan sekiranya tidak ada sebarang bantahan rasmi terhadap keputusan-keputusan tersebut, tertakluk kepada mesyuarat akhir Juri/Steward.

24 BANTAHAN DAN RAYUAN

Tempoh bantahan akan ditutup selepas tiga puluh minit (30 minit) keputusan semasa dipamerkan. Sebarang bantahan dan rayuan hendaklah dibuat mengikut peraturan NCR Lampiran 'R' dan hendaklah dikemukakan kepada Clerk of the Course untuk dihantar segera kepada Steward AAM.

Semua bantahan berkaitan kelayakan atau sebagainya mesti secara bertulis dan diserahkan kepada Clerk of the Course bersama wang tunai sebanyak RM500.00 yang tidak akan dikembalikan sekiranya bantahan tidak berasas.

Against Eligibility	-	RM500.00 plus
Yuran Bantahan	-	RM250.00 sahaja.
Terhadap Kelayakan	-	RM500.00 tambahan RM500.00 untuk 'stripping'
Yuran Rayuan (Kepada keputusan AAM dan Steward of the Meeting)	-	RM2,500.00 tambahan RM2,500.00 untuk 'stripping'

Nota: Semua bayaran di atas mestilah tunai dalam Ringgit Malaysia semasa mengemukakan surat bantahan/rayuan.

25 PENDAFTARAN DAN PEMERIKSAAN AWAL

Pendaftaran & Pemeriksaan Awal dan acara rasmi lain akan diadakan di paddock seperti berikut:

Pasukan	:	Jumaat dari 3.00pm hingga 5.30pm
Pelumba Persendirian dan Satu Pengeluar	:	Sabtu dari 8.00am hingga 9.00am

Sekiranya perlumbaan diadakan pada hari Jumaat dan Sabtu, Pendaftaran dan Pemeriksaan Awal akan dilangsungkan pada hari satu hari sebelum hari perlumbaan.

Untuk tujuan insuran, borang pendaftaran dan indemniti MESTI ditandatangani oleh pelumba, waris (jika perlu), pengurus pasukan, mekanik dan krew pasukan. Peraturan ini digunapakai oleh SEMUA pelumba tidak kira pelumba pasukan mahupun persendirian.

Juga untuk tujuan insuran, SEMUA pelumba mesti sertakan salinan fotokopi Kad Pengenalan pelumba, pengurus pasukan dan krew semasa penyerahan Borang Pendaftaran.

Taklimat Pelumba

Adalah wajib untuk semua pelumba untuk hadir semasa taklimat. Pengurus pemegang lesen peserta pasukan disyorkan untuk menghadiri taklimat itu.

Penalti akan dikenakan sekiranya tidak menghadiri taklimat pelumba maksimum sebanyak RM100.00. Sekiranya gagal berbuat demikian akan melihat pelumba yang dikeluarkan dari perlumbaan itu.

26 KAWALAN TEKNIKAL / IMPOUND BAY

26.1 Kawalan Teknikal/Impound Bay akan berlokasi di kawasan paddock, yang dibuat untuk kawasan pemeriksaan teknikal dibawah kawalan ketua pemeriksa teknikal.

Motosikal mesti dihantar ke kawasan pemeriksaan teknikal untuk di periksa dibawah nama pelumba dalam masa yang ditetapkan seperti dalam jadual perlumbaan.

Pemeriksa teknikal akan memeriksa semua motosikal untuk keselamatan, dan juga diberi kuasa untuk memilih mana-mana motosikal untuk diperiksa secara teknikal dengan dalam segala aspek peraturan-peraturan dan akan memeriksa semula motosikal yang terlibat dalam kemalangan.

Diakhir setiap latihan kelayakan dan perlumbaan akhir setiap kelas, motosikal yang terpilih akan ditempatkan dikawasan pemeriksaan dalam tempoh masa 30 minit.

Dalam satu masa maksima hanya dua orang mekanik akan dibenarkan berada di kawasan kawalan teknikal untuk membantu pemeriksa teknikal semasa motosikal diperiksa.

Penaltu bagi kesalahan melanggar Peraturan Teknikal tertulis di Per. 9, 10, 11, 12 and 13, kelayakan motosikal-motosikal dan kategori-kategori adalah seperti berikut:

Kesalahan kali pertama : Denda RM1,000 + dibatalkan dari penyertaan pusingan tersebut.

Kesalahan kali kedua : Denda RM5,000 + dibatalkan + dihalang dari menyertai 1 pusingan selepas itu.

Kesalahan kali ketiga : Denda RM10,000 + dibatalkan dan kesemua mata Kejuaraan yang dikumpul akan ditolak.

Kesemua Denda mesti dibayar kepada AAM dalam tempoh 7 hari bekerja atau peserta akan dibatalkan dari Kejuaraan untuk tahun tersebut.

27 NOMBOR PENYERTAAN

Penganjur akan membekalkan pelekat seperti PRIMAX 95 X'tra dan www.malaysiancubprix.com dsb (wajib dilekatkan pada motosikal perlumbaan) bersama nombor pertandingan. Semua motosikal mestilah menyediakan ruang untuk 3 nombor

pertandingan di sebelah hadapan dan setiap satu di sisi kiri dan kanan tempat duduk atau fairing. Ukuran adalah seperti berikut:

Tinggi - 120mm

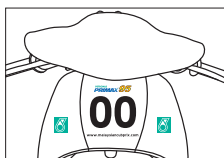
Lebar - 60mm

Tebal - 25mm

Nombor dari 11 - 100 untuk CP130, 11 - 100 untuk CP115, 11 – 100 untuk WIRA dan 2 – 100 untuk Kelas Persendirian akan ditentukan untuk semua penyertaan berdasarkan pendaftaran yang lebih awal diterima. Sepuluh nombor pertama bagi kelas CP130, CP115 dan WIRA dikhaskan kepada sepuluh pelumba terbaik musim sebelumnya. Rekabentuk nombor perlumbaan untuk CP130 dan CP115 adalah BEBAS tetapi mestilah menepati ukuran tinggi, lebar dan tebal yang ditetapkan. Apabila nombor telah ditetapkan, TIADA perubahan boleh dibuat walau dengan apa sebab sekalipun.

Rajah Posisi Pelekat (Hadapan, Sisi Kiri dan Sisi Kanan).

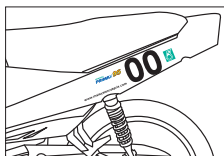
Hadapan "Pilihan 1"



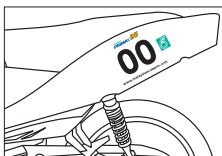
Hadapan "Pilihan 2"



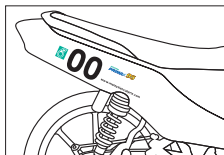
Kiri "Pilihan 1"



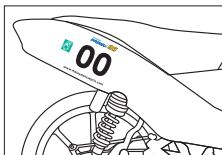
Kiri "Pilihan 2"



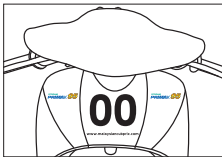
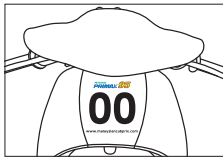
Kanan "Pilihan 1"



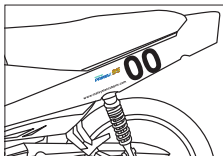
Kanan "Pilihan 2"



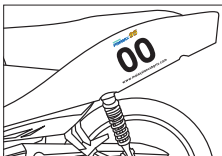
Rajah Posisi Pelekat – Yuran Dekal Dibayar (Hadapan, Sisi Kiri dan Sisi Kanan).
Hadapan “Pilihan 1” Hadapan “Pilihan 2”



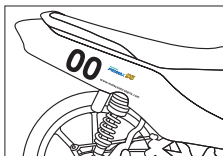
Kiri “Pilihan 1”



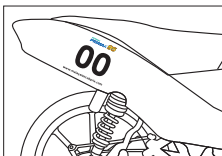
Kiri “Pilihan 2”



Kanan “Pilihan 1”



Kanan “Pilihan 2”



28 BANTUAN LUAR

Sebarang bantuan luar di atas litar adalah dilarang kecuali oleh Pegawai-pegawai Perlumbaan demi menjaga keselamatan. Hukuman bagi melanggar peraturan ini ialah penyingkiran daripada perlumbaan dan/atau denda dan/atau digantung dari Kejuaan.

29 INSURAN

Insuran Liabiliti Awam akan disediakan oleh AAM.

Insuran tersebut TIDAK merangkumi mekanik, dan staf/krew pasukan/peserta.

30 TAMAT PERLUMBAAN DAN KEPUTUSAN PERLUMBAAN

Bendera berjalur hitam putih akan dikibarkan sebaik pemenang melintasi garisan tamat dan akan dipegang tidak bergerak oleh seorang pegawai di garisan penamat selari dengan permukaan litar. Bendera tersebut akan ditunjukkan statik sehingga pelumba terakhir menamatkan lap yang sedang dihabiskannya. Untuk layak sebagai penamat, penunggang dan kenderaan mestilah:

Melengkapi 75% jarak perlumbaan.

Melintasi garisan penamat dalam masa 2 minit selepas pemenang (yang dapat digunakan semasa di litar sementara) Pelumba mesti dapat mengendalikan jentera.

Melintasi garisan penamat dalam masa 3 minit selepas pemenang (yang dapat digunakan semasa di litar) Pelumba mesti dapat mengendalikan jentera.

31. MENGHENTIKAN PERLUMBAAN

Sekiranya didapati perlu untuk dihentikan perlumbaan akibat keadaan memaksa, bendera merah akan ditunjukkan oleh Clerk of the Course atau pembantunya (mandat akan diberikan kepada pembantunya oleh Clerk of the Course) di garisan mula/tamat dan diikuti oleh semua marsyal bendera untuk menandakan perlumbaan dihentikan. Semua pelumba akan berhenti berlumba serta-merta dan meneruskan dengan perlahan ke paddock. Dalam perlumbaan, semua pelumba perlu meneruskan dengan perlahan ke garisan mula, sambil bersedia untuk berhenti di mana-mana tempat seperti diarahkan oleh Pegawai Perlumbaan. Sekiranya perlumbaan atau sesi latihan diberhentikan, lebih masa yang sama dengan masa yang perlu ditamatkan mungkin tidak akan diganti. Bagi kes tersebut, segala rayuan atau bantahan tidak akan diterima.

Keputusan perlumbaan yang dihentikan adalah seperti berikut:

- a) Sekiranya dua pertiga daripada jarak perlumbaan asal telah disempurnakan oleh pelumba pendahulu dan pelumba-pelumba lain, ia akan diakui sebagai satu perlumbaan dan mata penuh kejuaraan akan diberikan.
- b) Sekiranya perlumbaan itu disempurnakan untuk 2 lap atau kurang, ia akan dijalankan semula dan perlumbaan pertama dianggap batal dan tidak sah. Perlumbaan penuh akan dijalankan dengan menolak satu pusingan. Kesemua pelumba dibenarkan berlumba. Sekiranya mustahil untuk meneruskan perlumbaan, maka perlumbaan diisytiharkan batal dan tidak dikira sebagai kejuaraan.
- c) Sekiranya perlumbaan itu disempurnakan untuk 3 lap tetapi kurang dua pertiga daripada jarak perlumbaan asal, baki bilangan pusingan akan digenapkan kepada nombor terdekat bilangan lap (atau dua pertiga daripada jarak perlumbaan asal), maka perlumbaan itu akan dimulakan semula dengan menolak satu pusingan dengan masa dari kedua-dua perlumbaan itu dicampur sekali untuk mendapatkan keputusan terakhir. Hanya pelumba-pelumba yang diklasifikasikan sebagai tamat berlumba dalam sesi pertama sahaja layak untuk berlumba dalam sesi kedua. Grid perlumbaan ditentukan berdasarkan keputusan perlumbaan sesi pertama. Sekiranya perlumbaan tidak dapat dimulakan, keputusan akan dikira dan hanya separuh mata kejuaraan akan diberi.
- d) Hanya dua ahli pasukan sahaja dibenarkan untuk membaiki motosikal di grid permulaan sekiranya perlu.
- e) Sekiranya mana-mana sesi perlumbaan apabila bendera merah digunakan untuk dua kali, perlumbaan boleh disambung semula kecuali disebabkan oleh memaksa majeure.

Contoh perlumbaan dengan 14 pusingan:

Sekiranya bendera merah ditunjukkan semasa peneraju perlumbaan berada di pusingan ke-6 selepas menamatkan pusingan ke-5 manakala pelumba-pelumba lain masih belum menamatkan pusingan ke-5, maka keputusan perlumbaan dikira pada pusingan ke-4. Sesi kedua akan melibatkan tambahan 8 pusingan perlumbaan. Semasa bendera merah ditunjukkan, pelumba yang telah berhenti berlumba tidak akan diklasifikasikan.

Selepas 2 minit bendera merah ditunjukkan, pelumba yang tidak berada di garisan mula/tamat dengan menunggang motosikal tidak akan diklasifikasikan.

Note: Bagi kedua-dua saringan dan akhir, pelumba-pelumba berhak mengambil bahagian dalam perlumbaan semula 'Perkara 31 (b)' sahaja.

Definasi Dua Per Tiga

Jumlah Keseluruhan Pusingan	Dua Pertiga (2/3)
8	5
10	6
12	7
15	9
18	12

32 PROGRAM PERLUMBAAN

Sila rujuk Peraturan-Peraturan Tambahan (ASR) yang dikeluarkan di setiap pusingan. (Semua hadiah podium akan disampaikan kepada pemenang-pemenang selepas setiap perlumbaan akhir)

Note: Jumlah pusingan perlumbaan mungkin berubah mengikut tempat.

33 ISYARAT RASMI BENDERA-BENDERA

Bendera Hijau:

Litar selamat. Bendera perlu dipamerkan secara statik pada setiap pos bendera bagi pusingan pertama setiap sesi latihan, 'warm-up', pusingan 'sighting' dan pusingan 'warm-up'. Bendera perlu dipamerkan secara statik pada pos marshal bendera segera selepas insiden yang melibatkan penggunaan satu atau lebih bendera kuning.

Bendera Jalur Kuning dan Merah:

Minyak, air atau benda-benda lain yang memberi kesan ke atas cengkaman di bahagian litar tersebut. Bendera perlu dipamerkan secara statik pada pos marshal bendera tersebut.

Bendera Biru:

Ditunjuk dengan mengibar, isyarat memintas, bendera biru memberitahu pelumba itu bahawa dia akan dipintas oleh satu atau lebih pelumba yang lebih pantas. Semasa sesi latihan, pelumba mestilah mengekalkan laluan dan bergerak perlahan bagi memberi laluan pelumba yang lebih pantas memintas. Semasa perlumbaan, pelumba telahpun ketinggalan. Pelumba mesti memberi laluan kepada pelumba-pelumba berikutnya untuk memintas dengan segera. Sekiranya pelumba melanggar peraturan ini, penalti berikut boleh dikenakan:

Denda, pembatalan atau pengguran mata kejuaraan.

Bendera Kemenangan Hitam/Putih:

Bendera ini akan dikibarkan di garisan penamat selari dengan permukaan litar untuk menyatakan perlumbaan atau latihan tamat.

Bendera Penamat Hitam/Putih + Bendera Biru:

Bendera penamat hitam/putih akan dikibarkan bersama-sama bendera biru yang dipamerkan secara statik di garisan penamat selari dengan permukaan litar apabila

pelumba ketinggalan rapat dengan pendahulu dalam pusingan akhir sebelum garisan penamat.

Bendera Yang Memberi Maklumat dan Arahan

Bendera Kuning:

Ditunjuk dengan mengibar pada setiap barisan di grid permulaan memaklumkan bahawa perlumbaan ditangguhkan.

Ditunjuk dengan mengibar di pos marshal bendera. Bendera ini memaklumkan ada bahaya dihadapan. Pelumba mesti memandu perlahan dan bersedia untuk berhenti. Memotong adalah dilarang sehinggalah ke tempat di mana bendera hijau ditunjukkan. Sekiranya pelumba melanggar peraturan ini semasa sesi latihan, masa yang direkod pada pusingan tersebut akan dibatalkan.

Semasa pusingan pemeriksaan litar terakhir, bendera mesti dikibarkan pada setiap pos marshal bendera yang ditempatkan semasa latihan, 'warm-up' dan perlumbaan.

Bendera Kebangsaan/Negeri/Hijau atau Lampu Isyarat:

Memulakan perlumbaan.

Bendera Merah atau Lampu Merah:

Apabila perlumbaan atau latihan terganggu, bendera merah akan dikibarkan pada setiap pos marshal dan lampu merah (sekiranya ada) akan dinyalakan. Pelumba perlu memandu perlahan ke garisan Mula/Tamat. Apabila pit ditutup, bendera ini akan dipamerkan secara statik di pintu keluar pit dan lampu (sekiranya ada) akan dinyalakan. Pelumba tidak dibenarkan untuk keluar dari pit.

Sekiranya pelumba melanggar peraturan ini, penalti berikut boleh dikenakan: Denda, pembatalan, pengguguran mata kejuaraan atau penggantungan.

Bendera merah akan dipamerkan secara statik di grid perlumbaan semasa tamat pusingan 'sighting' dan semasa tamat pusingan 'warm-up'.

Mesti dipamerkan apabila perlumbaan atau latihan terganggu dan diarahkan oleh 'Clerk of Course'. Semua pelumba mesti memandu perlahan, tidak memintas dan menuju perlahan ke paddock.

Bendera merah juga digunakan untuk menutup litar.

Bendera yang Digunakan di Pos Pemerhati

Bendera Kuning:

Isyarat Bahaya

Ditunjuk dengan mengibar di pos marshal bendera. Bendera ini memaklumkan ada bahaya dihadapan. Pelumba mesti memandu perlahan dan bersedia untuk berhenti. Memotong adalah dilarang sehinggalah ke tempat di mana bendera hijau ditunjukkan. Sekiranya pelumba didapati memintas dikawasan ini oleh pegawai perlumbaan, akan tolak satu pusingan perlumbaan, didenda atau dikeluarkan dari perlumbaan.

Semasa pusingan pemeriksaan litar terakhir, bendera mesti dikibarkan pada setiap pos marshal bendera yang ditempatkan semasa latihan, 'warm-up' dan perlumbaan.

Bendera Hitam:

Bendera ini direka untuk menyampaikan arahan kepada seorang pelumba sahaja dan ia dipamerkan secara statik di garisan mula/tamat bersama dengan nombor pelumba itu. Pelumba itu mestilah berhenti di padok pada akhir lap semasa dan tidak boleh bermula semula. Sekiranya pelumba melanggar peraturan ini, penalti berikut boleh dikenakan:

Denda, pembatalan, pengguguran mata kejuaraan atau penggantungan.

Bendera Hitam dengan Ceper Oren (Ø 40cm):

Bendera hitam ini dipamerkan untuk menyampaikan arahan kepada seorang pelumba sahaja dan ia dipamerkan secara statik di setiap pos marshal bendera bersama dengan nombor pelumba itu. Bendera ini memberitahu pelumba tersebut bahawa motosikalnya mempunyai masalah teknikal yang mungkin membahayakan dirinya atau pelumba lain, dan bahawa dia mestilah keluar dari litar itu serta merta.

Sekiranya pelumba melanggar peraturan ini, penalti berikut boleh dikenakan:

Denda, pembatalan, pengguguran mata kejuaraan atau penggantungan.

34. PERMULAAN SEMULA SEMASA PERLUMBAAN/LATIHAN

Sebaik sahaja mesin/motosikal berada di atas litar, sama ada dalam latihan ataupun semasa perlumbaan, tiada bantuan luar dibenarkan. Seorang pegawai perlumbaan boleh membantu penunggang untuk mengubah mesin/motosikal yang mati enjin daripada kedudukan berbahaya.

35. TINGKAH LAKU PELUMBA/KREW

Tanggungjawab terhadap tingkah laku krew terletak ditangan peserta/pelumba sepanjang masa. Sebarang salah laku di pihak krew tidak akan diterima baik dan pelumba-pelumba akan dikeluarkan dari perlumbaan bagi sebarang pelanggaran peraturan-peraturan ini atau enggan mematuhi arahan daripada pegawai-pegawai perlumbaan. Tiada krew dibenarkan berada di atas litar pada bila-bila masa tanpa kebenaran bertulis daripada Clerk of the Course.

Sebaik sahaja lap permulaan berlangsung, semua krew akan kembali ke pit (hanya di litar kekal) atau padok. Pihak penganjur berhak tidak membenarkan masuk kesebarang kawasan di bawah bidang kuasanya tanpa memberi sebarang sebab. Kegagalan mematuhi arahan tersebut akan menyebabkan pelumba itu dikeluarkan daripada perlumbaan.

Bagi tujuan keselamatan, kesemua pelumba mestilah menunggang dengan meletakkan kedua-dua belah tangan di bar hendal pada setiap masa, kegagalan berbuat demikian akan menyebabkan pelumba dikenakan tindakan.

Merokok di dalam kawasan pit dan padok atau sekitarnya adalah dilarang sama sekali. Meminum apa-apa minuman beralkohol atau memabukkan dengan cara lain (misalnya dadah) adalah ditegah samasekali dan mana-mana pelumba atau kru didapati melakukan kesalahan tersebut akan didenda.

Tidak dibenarkan untuk menguji motosikal dalam lingkungan 10km radius daripada tempat perlumbaan.

36 PITS

- 36.1 Semua pembaikan dan pelarasan kepada mesin semasa perlumbaan mestilah dilakukan di kawasan khas yang ditetapkan di paddock dan tidak boleh melebihi jam 10:00 malam atas tujuan keselamatan.
- 36.2 Menjadi tanggungjawab setiap peserta untuk memastikan kru pitnya mengetahui semua peraturan pit. Pelumba-pelumba perlu memasuki paddock melalui pintu yang disediakan dan enjin MESTI dimatikan dihadapan pintu tersebut. Pelumba kemudiannya perlu menolak motosikal dari pintu pit ke pit paddock masing.
- 36.3 Mana-mana pelumba ditangkap menunggang secara tidak bertanggungjawab di dalam pit dan paddock akan disingkirkan daripada perlumbaan.
- 36.4 TIDAK DIBENARKAN kanak-kanak dibawah umur 12 tahun berada di pit/paddock dan sekitarnya kecuali peserta.
Sekiranya didapati kanak-kanak tersebut mempunyai kaitan dengan mana-mana pasukan atau pelumba, pasukan atau pelumba boleh disingkirkan dari perlumbaan. Tiada rayuan yang akan diterima selepas itu.

37 PEMBAHAGIAN PAS

Pelumba/pasukan dan tetamu mesti memakai pas kebenaran sepanjang minggu perlumbaan. Setiap pas kebenaran tahunan yang dikeluarkan untuk pelumba atau ahli pasukan akan dicetak gambar pemilik dan tidak boleh dipindah milik. Tanggungjawab setiap tetamu jemputan bagi pasukan yang berkontrak yang diberikan pas kebenaran sepusingan mesti ditemani oleh sekurang-kurangnya seorang ahli pasukan. Pas kebenaran sepusingan mesti dipamerkan di pit/paddock/litar pada setiap masa oleh seorang tetamu sahaja.

37.1 Berikut adalah senarai pas kebenaran yang disediakan berdasarkan jumlah 1 pelumba untuk pasukan yang berkontrak dengan perlumbaan, cth. Pasukan berkontrak yang mempunyai khemah pasukan tajaan.

- | | | |
|------------------------|---|---|
| Pelumba | = | 1 (Tahunan) – Akses: Pit/Paddock/Litar/Grid Permulaan |
| Krew pit | = | 3 setiap Pelumba (Tahunan) – Akses: Pit/Paddock/Grid Permulaan |
| Pengurus Pasukan | = | 1 setiap pasukan (Tahunan) – Akses: Pit/Paddock/Grid Permulaan
1 setiap pasukan (Pas Hospitaliti Tahunan) – Akses: Hospitaliti |
| Pemilik Pasukan/Penaja | = | 1 setiap pasukan (Pas Hospitaliti Tahunan)
Akses: Pit/Paddock/Grid/Hospitaliti |
| Gadis Litar | = | 1 setiap Pelumba (Pas Grid Tahunan) Akses: Pit/ Paddock/ Grid Permulaan |
| Tetamu Pasukan | = | 6 pas setiap pasukan berkhemah (Pas satu pusingan) – Akses: kawasan tetamu sahaja |
| Pas Parkir | = | Maksima 8 Pas Parkir Tahunan setiap pasukan +2 Pas Parkir sepusingan setiap pusingan (Jika ada) |
| Pas-Pas Tambahan | = | Pasukan berkontrak dibolehkan untuk membeli pas Hospitaliti tambahan, maksimum 8 unit setiap pusingan pada harga RM150 setiap pas. Notis seminggu awal diperlukan bagi membuat tempahan pas tersebut. |

- 37.2 Berikut adalah senarai pas kebenaran yang disediakan berdasarkan jumlah 1 pelumba untuk pasukan yang tidak mempunyai kontrak khemah pasukan.

Pelumba	= 1 (Tahunan) – Akses: Pit/Paddock/Litar/ Grid Permulaan
Krew pit	= 4 setiap Pelumba (Tahunan) – Akses: Pit/Paddock/ Grid Permulaan
Pengurus Pasukan	= 1 setiap pasukan (Tahunan) – Akses: Pit/Paddock/ Grid Permulaan
Tetamu Pasukan	= 2 pas setiap pasukan berkhemah setiap pusingan (Pas satu pusingan) Akses: kawasan tetamu sahaja
Pas Parkir	= Maksima 3 Pas Parkir Tahunan setiap pasukan + 1 Pas Parkir sepusingan setiap pusingan (Jika ada)
Pas-Pas Tambahan	= Pas tetamu satu pusingan tambahan boleh dibeli pada harga RM50 setiap pas setiap pusingan. Akses: Pit/Paddock/Kawasan tetamu sahaja.

- 37.3 Berikut adalah senarai pas kebenaran yang disediakan berdasarkan jumlah 1 pelumba untuk pasukan, bagi pelumba yang berdaftar untuk perlumbaan tersebut.

Pelumba	= 1 (Pas satu pusingan) – Akses: Pit/Paddock/Litar/Grid Permulaan
Krew pit	= 3 setiap Pelumba (Satu pusingan) – Akses: Pit/Paddock/Grid Permulaan
Pas Parkir	= 1 satu pusingan Pas Parkir setiap Pelumba setiap pusingan

Sekiranya pelumba tidak memakai pakaian perlumbaan, mereka mesti memakai pas kebenaran. Pelumba yang tidak memakai pas akan dikenakan penalti disingkirkan dari perlumbaan. Sebarang rayuan tidak akan dilayan.

Pelumba mesti tidak menggunakan lesen perlumbaan sebagai alasan untuk memasuki kawasan perlumbaan. Pihak penganjur/pengelola berhak untuk membatalkan penyertaan atau mengenakan denda sekiranya perkara tersebut berlaku.

Penganjur berhak untuk menolak atau menarik balik pas, sekiranya ada keraguan ataupun didapati diberikan kepada pihak lain.

Kehilangan dan penggantian pas kebenaran haruslah dilapor segera. Bayaran minima RM20.00 akan dikenakan sekiranya alasan untuk penggantian pas diterima.

38 PENGIKLANAN

Iklan pada motosikal cuma dibenarkan dengan syarat-syarat berikut:-

- 38.1 Pihak penganjur/pengelola berhak menanggalkan sebarang dekal, yang tidak disahkan semasa menyerahkan penyertaan.
- 38.2 Sebarang bentuk pengiklanan pada motosikal perlumbaan dan sulaman atau apa-apa sahaja bentuk jenama diletakkan pada helmet dan/atau sut perlumbaan pelumba tersebut dikira sebagai dekal.
- 38.3 Dekal (pengiklanan) bercanggah dengan penaja bersama acara dibenarkan dengan dikenakan Bayaran Dekal RM500 untuk satu penyertaan, satu motosikal berdasarkan syarat berikut:
 - Dekal pada motosikal bercanggah dengan Penaja Utama.

- Motosikal/Pelumba yang bertanding didaftarkan dibawah nama Pasukan yang bercanggah dengan Penaja Utama acara. (Walaupun tiada sebarang dekal yang bercanggah pada motosikalnya)
- 38.4 Penyertaan-penyertaan dan pelumba-pelumba yang tidak menolak produk penaja mestilah menyediakan satu tempat yang boleh dilihat dengan jelas di hadapan dan di kedua belah motosikal yang dikhaskan untuk nombor penyertaan bersama-sama dekal Penaja Utama yang disediakan.
- 38.5 Nombor pertandingan dan pelekat penaja yang disediakan mesti dipamerkan serta tidak boleh dirosakkan, ditutup dan dipadam. Keingkaran untuk mematuhi peraturan ini boleh mengakibatkan pelumba dikecualikan untuk berlumba dan pembatalan dari Kejuaraan.
- 38.6 Pihak penganjur berhak membuang sebarang iklan yang kurang sopan dimata umum.
- 38.7 Peserta dan pelumba yang enggan meletakkan dekal yang bibekalkan oleh penganjur/promoter akan dikenakan penalti dan/atau digugurkan dari Kejuaraan.
- 38.8 Semua jenis pengiklanan baru pada motosikal perlumbaan mestilah mendapat kelulusan dari penganjur sebelum bermulanya setiap pusingan. Kegagalan berbuat demikian akan mengakibatkan penalti ditahan berlumba dan/atau dikecualikan dari perlumbaan.
- 38.9 Sebarang iklan-iklan mengenai perlumbaan oleh pelumba/peserta/penaja pasukan atau pihak-pihak berminat mestilah dikemukakan kepada penganjur/promoter bagi mematuhi Klausa 131 pada 'International Sporting Code' dan Klausa 148 pada NCR daripada AAM.
- 38.10 Kelulusan untuk pengiklanan oleh pihak penganjur hanya akan dikeluarkan seawal-awalnya, 24 jam selepas waktu dikemukakan. Pihak penganjur tidak bertanggungjawab ke atas sebarang kelewatan dalam mengeluarkan iklan yang telah diluluskan sekiranya penyertaan lewat dikemukakan.
- 38.11 Semua iklan sebelum, semasa dan selepas perlumbaan mestilah mengandungi tajuk penuh dan LOGO acara tersebut (iaitu, Kejuaraan Cub Prix AAM Malaysia PETRONAS). Tajuk acara dan LOGO mestilah boleh dilihat dan mestilah tidak kurang daripada satu per sepuluh daripada panjang iklan tersebut. Iklan ini juga mestilah mengandungi LOGO badan pengiktiraf, AAM dan penganjur (Safe Aim Mutual Sdn Bhd).
- 38.12 Pasukan berkontrak dengan Kejohanan boleh memiliki khemah pasukan eksklusif di padok, melainkan perlumbaan dilangsungkan di litar sebenar dimana pit individu akan disediakan. Setiap pasukan hanya dibenarkan mempunyai 2 (dua) khemah maksimum sekiranya pasukan peserta/pelumba itu mempunyai 3 (tiga) penyertaan atau lebih. Bayaran bagi sebuah khemah ialah RM20,000.00 dan RM38,000.00 untuk dua khemah bagi kesemua pusingan. Bayaran ini termasuk kos pemasangan, penyimpanan dan pengangkutan khemah-khemah tersebut di setiap tempat perlumbaan melainkan perlumbaan yang dilangsungkan di litar sebenar.
Dimensi bagi setiap khemah pasukan adalah seperti berikut:
Lebar - 12 kaki / Panjang - 20 kaki / Tinggi - 8 kaki.
* Kos penyediaan khemah-khemah ini ditanggung sendiri oleh pasukan tersebut (merujuk kepada kontrak perjanjian khemah pasukan). Platform

yang disediakan oleh setiap pasukan akan ditandakan berdasarkan pasukan tersebut. Penganjur/Pengelola tidak akan bertanggungjawab sebarang kerosakan khemah dan platform dilakukan oleh pasukan.

Dalam keadaan dimana pasukan berdaftar atau pelumba tidak memerlukan atau tidak mempunyai khemah pasukan, mereka boleh berkongsi khemah biasa (tanpa jenama) yang disediakan oleh penganjur. Walau bagaimanapun, khemah ini tidak boleh secara eksklusif disempadankan atau disekat. Khemah ini tidak boleh digunakan secara eksklusif oleh pasukan atau pelumba persendirian. Tidak dibenarkan sebarang banting atau dekorasi diletakkan di khemah biasa yang disediakan oleh penganjur.

- 38.13 Pasukan / Penaja Pasukan tidak dibenarkan untuk memaparkan, mengiklankan, atau memberi contoh dan menjual sebarang bentuk produk atau servis di kawasan padok. Denda akan dikenakan kepada pasukan diatas pelanggaran arahan ini dan/atau dikeluarkan atau dibatalkan penyertaan dari acara.
- 38.14 Gadis litar pasukan mestilah memakai pakaian bertema pasukan dengan berseluar panjang pada setiap masa, terutamanya ketika di grid permulaan. Pasukan akan diberitahu sekiranya di lokasi-lokasi tertentu tiada gadis litar dibenarkan.
- 38.15 Setiap aktiviti Pengiklanan dan Promosi mestilah mendapat kelulusan daripada Safe Aim Mutual Sdn Bhd. Sekiranya didapati mana-mana Pasukan / Pelumba yang melanggar syarat di atas, penalti sebanyak RM10,000.00 akan dikenakan dan/atau dinafikan penyertaan atau dihalang terus daripada menyertai acara ini.
- 38.16 Segala bentuk paparan jenama tembakau (secara langsung atau tidak) adalah dilarang sama sekali ketika acara.
- 38.17 Logo yang tidak berkenaan tidak dibenarkan diletakkan pada sut perlumbaan, melainkan Yuran Decal telah dibayar.

39 PENANGGUHAN

Atas budi bicara pihak penganjur, perjumpaan atau sebahagian daripadanya, boleh ditangguhkan atau dibatalkan. Sekiranya berlaku pembatalan terus atau penangguhan lebih daripada 48 jam, yuran penyertaan akan dipulangkan sepenuhnya, tetapi peserta-peserta tidak berhak menuntut daripada penganjur atas kerugian atau perbelanjaan yang terlibat. Penyertaan Pasukan mestilah memiliki lesen sah yang dikeluarkan oleh AAM dan pelumba mesti mempunyai lesen perlumbaan nasional sah yang dikeluarkan AAM dan juga harus menyertai:

Mana-mana kelab yang bekerjasama dengan AAM

Mana-mana kelab yang disahkan AAM

Nota: Semua lesen mestilah diserahkan kepada Secretary of the Meet serta merta selepas pendaftaran untuk disimpan dengan selamat. Lesen-lesen itu akan dikembalikan serta merta selepas acara disempurnakan.

40 PENYAMPAIAN HADIAH

- 40.1 Semua pemenang hadiah podium mesti berada di Majlis Penyampaian Rasmi Hadiah selepas tamat setiap perlumbaan, di mana jika gagal semua piala dan hadiah wang tunai akan disita. Pemenang-pemenang juga mestilah mengenakan pakaian yang sesuai.

- 40.2 Semua pelumba yang mengambil tempat di podium mestilah memakai topi acara yang dibekalkan oleh penganjur atau didenda RM1,000.00 dan dibatalkan pernyertaan.
Kesalahan kali kedua boleh menyebabkan pengecualian dari mata Kejuaraan.
- 40.3 Pengurus pasukan pemenang (tempat pertama) mesti berada di podium semasa acara penyampaian hadiah sekiranya pelumbanya memenangi perlumbaan.
Hanya untuk pasukan yang memegang lesen pasukan AAM sahaja.
- 40.4 Semua pemenang mesti menghadiri sidang media selepas acara podium dan mesti memakai topi acara yang dibekalkan oleh penganjur.
- 40.5 Semua pemenang mestilah menghantar kembali kalungan dan Piala serta-merta selepas tamat upacara podium atau selepas sidang media. Kalungan dan Piala akan dikembalikan kepada pelumba terbabit semasa penyerahan lesen perlumbaan.
- 40.5 Semua pemenang MESTI menghadiri semua acara rasmi Kejuaraan.
Hadiah wang tunai akan ditolak sekiranya pemenang tidak menghadirinya.

41 HAK-HAK PENGANJUR / PENGELOLA

Pihak penganjur berhak menukar tarikh-tarikh dan masa-masa perlumbaan, menangguhkan, meninggalkan atau membatalkan sesuatu perjumpaan atau sebahagian daripadanya.

Pelumba-pelumba, Peserta-peserta atau mana-mana Organisasi tidak akan ada hak untuk menuntut daripada Promoter-promoter atau Penganjur-penganjur sebarang perbelanjaan terlibat atau kerugian-kerugian yang dialami dengan perlaksanaan hak ini oleh pihak Pengelola.

Pihak penganjur berhak untuk menyimpan, mengeluarkan atau mencuci mana-mana gambar (imej) peserta-peserta/pasukan-pasukan/gadis litar bagi tujuan promosi dan pengiklanan. Ia juga merangkumi cenderung.

Pemenang mesti menghadiri sidang akhbar dan media yang diaturkan oleh penganjur.

Pengurus pasukan/pemilik/pelumba mesti menghadiri sidang akhbar dan media jika dijemput. Mana-mana pasukan yang telah mengikat kontrak dengan promoter mesti hadir setiap pusingan. Jika ada pasukan yang mengambil keputusan untuk berhenti dari menyertai semasa kejuaraan berlangsung, pasukan tersebut akan dikenakan penalty yang bermaksud dilucutkan penyertaan, didenda, wang deposit tidak akan dikembalikan atau menarik balik mata kejuaraan dari pelumba, mana yang bersesuaian.

42 MAKLUMAT AM

42.1 Perubatan

Pelumba-pelumba yang terlibat dalam kemalangan semasa acara-acara dijalankan mestilah diperiksa semula oleh Panel Perubatan yang diiktiraf oleh AAM sebaik sahaja dikeluarkan daripada hospital di mana dia dirawat. Laporan perubatan pelumba daripada hospital di mana dia dirawat akan dikemukakan kepada AAM Motorsport Department. Antara dokumen-dokumen lain yang perlu dikemukakan bersama tuntutan perubatan serta untuk dikembalikan lesen adalah seperti berikut:

Salinan Kad Pengenalan/Passport.

Salinan Lesen Perlumbaan.

Borang Tuntutan yang lengkap diisi.

Bil-bil Bayaran asli.

Sijil Perubatan asli.

Laporan Perubatan asli daripada hospital yang memberi rawatan.

42.2 Kawalan Dadah

Selaras dengan keperluan AAM, ujian-ujian anti dadah akan diadakan ke atas 2 – 18 pelumba secara rambang semasa acara dijalankan. Kaedah yang digunakan akan disahkan oleh AAM.

Keengganan/kegagalan mengambil ujian perubatan ini akan bermakna penyingkiran serta merta daripada acara tersebut dan tertakluk kepada tindakan-tindakan selanjutnya oleh Persatuan Automobil Malaysia (AAM).

43 PADOK/PIT

Kebersihan dan keselamatan di kawasan paddock sendiri adalah tanggungjawab pelumba/pasukan dan juga perlu memastikan Krew pit masing-masing mengetahui peraturan-peraturan pit yang ditetapkan. Kenderaan pelumba/pasukan tidak dibenarkan berada di kawasan paddock bila-bila masa.

Semua pasukan mesti meletak kenderaan di tempat yang telah disediakan selepas menurunkan peralatan perlumbaan masing-masing.

Kenderaan selain daripada motosikal perlumbaan tidak dibenarkan sama sekali berada di padok.

Hanya motosikal yang berdaftar dengan Pasukan tersebut sahaja dibenarkan untuk diletakkan di khemah Pasukan Tersebut.

44 LIABILITI

Peserta/pelumba di dalam perjumpaan rasmi membebaskan AAM, penganjur, Safe Aim Mutul Sdn Bhd, Penang Motorsports Club atau mana-mana kelab pengelola dan pegawai-pegawai mereka, pekerja-pekerja mereka dan pegawai-pegawai dan agen-agen, penaja-penaja, Kerajaan Malaysia, agensi-agensi kerajaan daripada sebarang dan kesemua liabiliti ke atas apa-apa kerugian, kerosakan, kecederaan yang mungkin terlibat pada dirinya semasa mengambil bahagian dalam perjumpaan rasmi, yang berpunca daripada sebarang akibat, sebab, keadaan atau apa jua disebaliknya. Peserta/pelumba mengaku untuk mengenalpasti dan membebaskan tanpa niat, AAM, penganjur, Safe Aim Mutul Sdn Bhd, kelab yang mengelola dan pegawai-pegawai mereka, pekerja-pekerja mereka dan pegawai-pegawai dan agen-agen, penaja-penaja, Kerajaan Malaysia, agen-agen kerajaan daripada dan terhadap sebarang dan kesemua liabiliti kepada pihak ketiga atas sebarang kerugian, kerosakan disebabkan oleh sebuah motosikal perlumbaan yang mengambil bahagian dalam perjumpaan rasmi atau oleh aksesori-aksesorinya atau peralatan lain semasa perlumbaan atau latihan, disebabkan oleh apa jua cara, sama ada oleh kebakaran, kemalangan, kecurian, kemerosotan atau oleh cara-cara lain.

Lampiran A

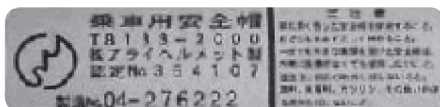


ECE 22-05 "P" (EROPAH)

Tanda ECE termasuklah pengedaran surat E diikuti oleh nombor negara yang telah disahkan.

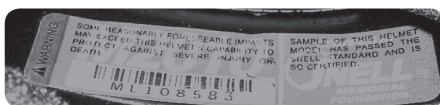
E1 for Germany, E2 for France, E3 for Italy, E4 for Netherlands, E5 for Sweden, E6 for Belgium, E7 for Hungary, E8 for Czech Republic, E9 for Spain, E10 for Yugoslavia, E11 for UK, E12 for Austria, E13 for Luxembourg, E14 for Switzerland, E15(-Vacant), E16 for Norway, E17 for Finland, E18 for Denmark, E19 for Roumania, E20 for Poland, E21 for Portugal, E22 for Russian Federation, E23 for Greece, E24 for Ireland, E25 for Croatia, E26 for Slovenia, E27 for Slovakia, E28 for Bielo Russia, E29 for Estonia, E30(-Vacant), E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Letonie, E33 for Bulgaria, E37 for Turkey, E40 for Macedonia, E43 for Japan, E44(-Vacant), E45 for Australia, E46 for Ukraine, E47 for South Africa, E48 for New Zealand.

Dibawah surat E, surat pengesahan mestilah sentiasa bermula dengan 05. Nombor bawah jugak sentiasa bermula dengan 05. Dibawah nombor pengesahan adalah nombor siri produk. (Label pada sistem penahanan atau keselesaan dalaman).



(JAPAN) JIS T 8122 : 2000

(Label affixed inside the helmet)



(US) M2005

(Label affixed inside the helmet)

Tarikh dikeluarkan: January 2014

Peraturan-peraturan tambahan ini telah diterjemahkan ke dalam Bahasa Malaysia daripada teks Bahasa Inggeris sebagai panduan sahaja. Sekiranya terdapat pertikaian di antara teks Bahasa Inggeris dan Bahasa Malaysia, teks Bahasa Inggeris akan digunakan.

PELAN PERLINDUNGAN KEMALANGAN INDIVIDU BAGI PEMEGANG LESEN PERLUMBAAN

PREMIUM TAHUNAN

Perlindungan:

Kematian	125, 000.00
Kecamatan Kekal	250, 000.00
Perbelanjaan Perubatan & Pembedahan	55, 000.00
Penghantaran Balik	20, 000.00
Pemindahan Perubatan Kecemasan	100, 000.00
Kerosakan Kepada Peralatan Perlumbaan	10, 000.00
Faedah Bantuan Perubatan	5, 000.00

PREMIUM TAHUNAN

Perlindungan:

Kematian	125, 000.00
Kecamatan Kekal	250, 000.00
Perbelanjaan Perubatan & Pembedahan	155, 000.00
Penghantaran Balik	20, 000.00
Pemindahan Perubatan Kecemasan	100, 000.00
Kerosakan Kepada Peralatan Perlumbaan	10, 000.00
Faedah Bantuan Perubatan	5, 000.00

PENINGKATAN KEPADA PELAN PERLINDUNGAN TANPA PREMIUM TAMBAHAN

- Kehilangan anggota kaki sekurang-kurangnya 5cm berkelayakan mendapat 10% daripada perlindungan Kecamatan Kekal.
- Kehilangan anggota badan yang tidak boleh disambung semula berkelayakan mendapat 10% daripada perlindungan Kecamatan Kekal.

PERLINDUNGAN KEHILANGAN MANFAAT PENDAPATAN DISEDIAKAN DENGAN PREMIUM TAMBAHAN

Pembayaran pendapatan bulanan sebanyak RM 750.00 setiap minggu sehingga tempoh maksimum 52 minggu kepada individu yang dilindungi sepanjang berada di hospital ekoran kemalangan ketika perlumbaan.

Premium Tambahan : RM 650.00



SAFE AIM MUTUAL SDN BHD (45824-D)
Persatuan Insurans Am Malaysia - regn.no.02029-00

Untuk mempelajari bagaimana anda boleh meminimalkan dan menguruskan risiko penglibatan anda dalam aktiviti-aktiviti sukan, sila hubungi **Safe Aim Mutual Sdn Bhd** di talian Tel: **603-8734 8787** atau email kepada kami di **sam_ains@tm.net.my**

Premium tertakluk kepada 6% Cukai Perkhidmatan (jika di bawah nama syarikat) dan RM10.00 duti setem

- * Perlindungan Custom-made meliputi semua jenis sukan, acara yang dijalankan, peralatan, para peserta dan kakitangan bertugasan
- * Agensi Insurans Motorsports RHB Insurans Bhd.

