

Moto Savez Srbije

Pravilnik takmičenja
za Moto Klasik
2025

Moto-trke za otvoreno državno Moto Klasik
prvenstvo Srbije

MK (Moto Klasik)

Član 1.

Moto Savez Srbije raspisuje Otvoreno državno Moto Klasik prvenstvo Srbije (u daljem tekstu ODKP) za 2025. godinu, po odredbama ovog Pravilnika o moto sportu MSS i posebnih pravilnika i odgovarajućih dodataka međunarodnog sportskog i tehničkog pravilnika FIM i FIM Evropa.

Član 2.

Otvoreno državno Moto Klasik prvenstvo Srbije se održava za pojedinačni plasman vozača, plasman klubova i plasman ekipa sponzora.

Član 3.

Sistem bodovanja

Za plasman na pojedinačnom takmičenju, takmičari dobijaju bodove po sledećoj tabeli:

Mesto	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Bodovi	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6

Mesto	11	12	13	14	15
Bodovi	5	4	3	2	1

Šampionat će biti bodovan bez obzira na broj održanih trka. Da bi se klasa bodovala, dovoljno je da se na startu trke pojavi najmanje jedan takmičar.

Ako nemaju izmereno vreme na kalifikacionom treningu, startuju sa poslednjeg mesta. Ako ima više takvih takmičara, prednost se daje takmičarima većih klasa a u okviru iste klase po redosledu prijavljivljnja.

Trke se na ODKP voze u dve startne divizije, i to :

1. Divizija 1, klase (OT, MK 50 J, MK 50 S, MK 125)
2. Divizija 2, klase (MK 250, MK 750, MK Formula 600, MK Open Specijal)

Ukoliko se trke u Moto Klasik šampionatu na nekoj stazi budu vozile bez učešća Road Racing motocikala, a prilike to dozvoljavaju, postoji mogućnost da se voze tri ili više divizija, što će biti definisano pravilnikom takmičenja.

U sezoni 2025. klase MK prikolice će biti suspendovane na jednu godinu. Ukoliko se ipak pojavi tri učesnika klase na nekoj od trka, organizator će organizovati trku kao posebnu diviziju u nekom raspoloživom terminu toga dana.

Ako na kraju takmičarske sezone, dva takmičara imaju isti broj bodova , tamičar sa više prvih mesta (ili sa više boljih plasmana), će biti bolje palasirani takmičar. Ukoliko se ni onda ne nađe rešenje koristi se pravilnik AA. Da bi takmičar imao pravo na plasman i bodove, mora imati,

u celini izvezeno najmanje 2/3 (ili 66%) od ukupnog broja krugova trke. Takmičar može startovati najviše u dve različite klase.

Na brdskoj trci , voze se dva starta, bolje ostvareno vreme iz dva starta jednog takmičara određuje njegov plasman. Prva tri takmičara, po klasama , će dobiti pehare/trofeje/medalje/plakete, za osvojena mesta, a svi takmičari bodove prema zvanično ostvarenim plasmanima u skladu sa članom 3 ovog pravilnika.

Upravni Odbor MSS dužan je da na kraju godine organizuje proglašenje pobednika u generalnom plasmanu za pojedince, klubove i sponzore, i podeli trofeje.

Član 4.

Bodovanje ekipa klubova i ekipa sponzora

Za plasman ekipa klubova uzima se 3 najboljih rezultata, koje su takmičari jednog kluba ostvarili na jednom takmičenju. Ukoliko dva kluba imaju isti broj bodova, klub koji ima više prvih mesta na tom takmičenju biće proglašen boljim. U situaciji da su opet izjednačeni, primenjivaće se sistem dodavanja 6, 7 itd. ostvarenog rezultata takmičara iz jednog kluba, tako da bodovi 6 ili 7 takmičara služe samo za određivanje plasmana na jednom takmičenju i ne mogu ući u sistem bodovanja za konačni (generalni) plasman klubova na kraju takmičarske sezone. Inostrani klubovi ne ulaze u ekipni sistem bodovanja MSS.

Takmičar koji nastupa u 2 klase, može se bodovati za plasman ekipa klubova i sponzora, bodovima samo jedne klase u kojoj je ostvario bolji plasman.

Ekipe sponzora prijavljuju se organizatoru pismeno, posle kvalifikacionog treninga uz kotizaciju od 3000 dinara. Ekipa sponzora mora da ima najmanje 2, a najviše 3 takmičara. Kod plasmana ekipe uzima se u obzir plasman 2 bolja takmičara. U slučaju istog broja bodova, primenjivaće se isti sistem bodovanja kao kod ekipa klubova.

Maksimalan broj trka za jedan trkački vikend je 2 trke.

Član 5.

Klase i uslovi za motocikle

Raspisivanje klasa u Otvorenom državnom Moto Klasik prvenstvu Srbije za 2024. godinu izvršeno je prema godini proizvodnje motocikla i njegovoj zapremini..

Old Tajm

Klasa OT motocikli proizvedeni od 1950-1972 (uključujući i 1972) , dvotaktni od 125 do 250 ccm. i od 1950 – 1972 (uključujući i 1972) četvorotaktni od 250 do 500 ccm.

Oznake-brojevi na motociklu: Crni broj na žutoj podlozi

Moto Klasik

- Klasa MK 50 motocikli radne zapremine do 50 ccm, proizvedeni do 31.12.1983. godine. Ova klasa se deli na klase Junior i Sport.

Broj na motociklu: Crni broj na beloju podlozi

- Klasa MK 125 dvotaktni od 61 ccm do 125 ccm i četvorotaktni od 126 ccm do 250 ccm. proizvedeni do 31.12.1983. godine.

Broj na motociklu: Beli broj na zelenoj podlozi.

- Klasa 125 SP motocikli radne zapremine od 61 do 125 ccm, dvotaktni, koja poseduju homologaciju za Sport Production.

Broj na motociklu: Crna podloga, beli broj

- Klasa MK 250 dvotaktni od 126 ccm do 350 ccm. četvorotaktni od 251 ccm do 500 ccm, proizvedeni do 31.12.1983. godine.

Broj na motociklu: Crveni broj na žutoj podlozi.

- Klasa MK 750 dvotaktni vodeno hlađeni motocikli zapremine od 251 ccm, do 350 ccm, dvotaktni, vazdušno hlađeni zapremine 251 do 500 ccm, četvorotaktni zapremine od 501 ccm do 750 ccm, proizvedeni do 31.12.1983. godine.

Broj na motociklu: Beli broj na crvenoj podlozi.

- Klasa MK Formula 600, dvotaktni motocikli zapremine 350 do 500 ccm, četvorotaktni od 400 do 600 ccm, proizvedeni do 31.12.1993. godine.

Broj na motociklu: Crni broj na beloj podlozi.

MK Otvorena-Specijal

MK Otvorena-Specijal (OS), motocikli proizvedeni do 31.12.1993.

- Klasa otvorena-Specijal (OS) dvotaktni od 500 do 750 ccm, četvorotaktni od 600 do 1200 ccm.

Broj na motociklu: Beli broj na crnoj podlozi.

Bočne prikolice

- Klasa Prikolice (MK-P) motocikli sa bočnom prikolicom proizvedeni do 31.12.1983. Dvotaktni do 750 ccm. četvorotaktni do 1000 ccm.

Broj na motociklu: Crni broj na beloj podlozi.

Motocikl može startovati u dve divizije, ali se na tehničkom pregledu mora odrediti u kojim će klasama biti vožen. Može koristiti isti startni broj i može koristiti isti transponder. Motocikl mogu koristiti i dva vozača, ali u različitim divizijama.

Posebna ograničenja za svaku klasu su objašnjena u Aneksu 1 ovog pravilnika.

Nije potrebna najava da bi se klasa ukinula, nego se vrši samo suspenzija u određenom periodu, pa tek ukoliko ne postoji zainteresovanost, klasa se briše iz pravilnika. Pre svake sezone postoji mogućnost da se klubovi pismeno izjasne i zahtevaju izmenu neke od klasa ili uvođenje nove.

Osnovna ograničenja za sve klase koje reguliše ovaj pravilnik, odnose se na godinu proizvodnje i na radnu zapreminu motora.

Godina proizvodnje se odnosi na ram i blok motora, kao i na sve ostale elemente koji su od vitalnog značaja za vozne (vešanje, kočnice, motor, točkovi, aerodinamika) i estetske (opšti izgled) osobine motocikla. Motocikl treba da odaje opšti vizuelni utisak perioda klase u kojoj se vozi. Pod godinom proizvodnje se podrazumeva godina u kojoj se model pojavio na tržištu. Nikako se ne podrazumeva značajna evolucija modela koja izlazi iz okvira godišta. Pod kontinuitetom proizvodnje se podrazumeva, neprekidna proizvodnja tog modela bez značajnijeg unapređenja na motociklu. Dozvoljena je upotreba svih komponenti motocikla koje su bile u serijskoj proizvodnji za period klase. U klasama OT i MK , zabranjena je upotreba trkačkih motocikala i njihovih komponenti. Dozvoljena je upotreba svih tehnički ispravnih pneumatika (osim „SLICK“) bez obzira na godišta. Za klasu MK-P dozvoljena je upotreba „SLICK“ guma. Organizator i tehnička komisija neće prihvatiti motocikle sa očiglednim tragovima habanja, kao ni one koji na bilo koji način ugrožavaju bezbednost učesnika i posmatrača. Svi vitalni zavrtnji na kočnicama kao i za ispuštanje ulja i rashladne tečnosti moraju biti osigurani žicom. Motocikli sa tragovima curenja ulja, kočione i rashladne tečnosti, će biti upućeni na otklanjanje ovih nedostataka pre nego im bude dozvoljeno učešće na trci. Svaki takmičar ili predstavnik kluba, dužan je da najkasnije na prvu trku donese tehničkoj komisiji u pismenoj formi, dokaze o tehničkim karakteristikama takmičarskog motocikla, kako bi ti podaci bili ubačeni u bazu podataka tehničke komisije. Ova klauzula je obavezujuća i nijedan takmičar neće proći tehnički pregled ako je ne ispuni. Tehnička komisija , na tehničkom pregledu, neće propustiti motocikl sa curenjem tečnosti, kome su neispravne kočnice, pneumatici ili koji su na drugi način u sukobu sa odredbama ovog pravilnika ili koji ugrožavaju bezbednost učesnika ili posmatrača. U rashladnim sistemima dozvoljena je upotreba isključivo vode. Gornju nominalnu zapreminsku vrednost motora, dozvoljeno je prepravkama povećati za najviše 10 %. Motori nominalne vrednosti klase koji se razbuše za više od 10 % i obratno, ne spadaju ni u jednu klasu.

Konačnu odluku po svim tehničkim pitanjima donosi Tehnička komisija. Komisija zadržava pravo da zahteva popravke i na svim drugim delovima motocikla koji nisu usklađeni sa ovim pravilnikom.

Za klasu OT

U klasi OT, dozvoljavaju se izmene na šasiji, koje su u duhu vremena te klase. Kočnice moraju biti iz vremena početka proizvodnje motocikla, što znači da je dozvoljena disk kočnica na prednjem točku, ukoliko je motocikl bio opremljen istim u serijskoj proizvodnji. Na motoru su dopuštene izmene na : paljenju, karburatoru, i auspuhu a sve sa komponentama koje vizuelno i po karakteristikama odgovaraju periodu klase. Nije dozvoljena nikakva evolucija motocikala niti izvedba agregata koji su bili namenjeni za trke.

Zabranjena je upotreba vodeno hlađenih motora. Takođe je zabranjena upotreba karburatora sa pravouglim i sa vakumskim zasunom. Vakumski karburatori su izuzetno dozvoljeni na modelima koji su ih imali fabrički ugrađene. Najmanji dozvoljeni prečnik točka je 18 coli, (osim za one koji su fabrički imali manji točak).

Za klase MK

Upotreba komponenti koje su u stvarnosti replike standardne tehnike, tj. tehnike koja je išla u serijsku proizvodnju iz perioda pre kraja 1983. su dozvoljene, kao i upotreba trkačke tehnike iz tog doba ako je već bila serijski na motociklu ili je dozvoljena posebnim odobrenjem za tu klasu, odnosno pre kraja 1993. godine za određene klase su dozvoljene. Motori moraju biti sa vazдушnim hlađenjem za klase MK OT, MK 50 Junior, MK125, MK250 i nekih motocikala klase MK750. Vodeno hlađenje je dozvoljeno u klasama MK 50 Sport, 125SP, MK Open Specijal i u određenim slučajevima klase MK 750. Sistem za paljenje, karburator i izduvni sistem (sa prigušivačima) je po slobodnom izboru tipa, godišta i marki, kao i prepravka postojećih

karburatora ali sa klasičnim šiberima bilo kog oblika. Dozvoljena je upotreba flat slides karburatora sa tzv. flah šiberima osim karburatora firme "Lectron". Važno je i obavezno da ugrađene kvalitetne komponente, vizuelno i konstrukcijski budu slične i približne originalima iz perioda pre kraja 1980 godine. Upotreba specijalnog (rama, kočnica i elemenata vešanja) je dozvoljena ako su ti delovi bili homologirani za uličnu upotrebu. Vešanje zadnjeg točka isključivo sa parom amortizera, osim ako fabrički nije postojao mono amortizer. Upotreba savremene trkačke tehnike nije dozvoljena. Prilagođeni enduro motocikli i njihove replike mogu startovati u MK klasama. Shodno pravilnicima FIM Evropa i AA, ograničava se prečnik štapa prednje viljuške na 43 mm. Najveći dozvoljeni prečnik diska je 320 mm. Zabranjena je upotreba točkova manjeg prečnika od 18 coli (osim u MK 50, 125SP, MK Classic 750 i klasi OS, gde je dozvoljeno koristiti točkove od 17 coli).

Napomena: Svi motocikli koji su u prekršaju ovih pravila se u roku od dve godine a najkasnije za sezonu 2024, moraju dovesti u sklad sa istim.

Za klasu Prikolica(MK-P)

Izbor šasije je slobodan, ali nije dozvoljeno da točak prikolice bude u osi zadnjeg točka motocikla. Prednja viljuška mora da bude trouglasta sa klasičnim amortizerima. Dozvoljena je upotreba četvorotaktnih motora nominalne zapremine 1100 ccm, ali bez prava na razbušivanje.

Dodatna pojašnjenja i ograničenja za klase MK se nalaze u Aneksu 1, a za klasu 50 GP u Aneksu 2.

U klasi 125SP pravilnik je dodat kao Aneks 3 koji je i sastavni deo ovog pravilnika.

Član 6.

Uslovi za vozače

Pravo učešća imaju svi vozači koji imaju takmičarsku licencu za 2024. godinu. Svaki takmičar svojim potpisom, pri izdavanju dozvole, potvrđuje da vozi na sopstvenu odgovornost. Potreban je takođe i dokaz o zdravstvenoj podobnosti za učešće na trkama, a na obrazcu lekarskog kartona za tu namenu, izdato od lekara specijaliste sportske medicine. Vozači su dužni da u karton upišu sve povrede koje su imali na prethodnim takmičenjima. Zatim je potrebna i polisa osiguranja i uplaćena naknada za izdavanje takmičarske licence koja za 2024. iznosi 4.000 dinara. Polisa osiguranja mora biti izdata na iznos 800.000 za osiguranje života, i 1.600.000 za osiguranje od trajnog invaliditeta. Takmičarska dozvola važi koliko i polisa osiguranja. Takmičar na dan takmičenja, uplaćuje prijavu u iznosu koji odredi organizator a koji nije veći od 100 Evra. Strani takmičari moraju imati važeće nacionalne ili međunarodne dozvole (UEM, ACU, SACU, MCUI, EURO A) sa obaveznim osiguranjem. Organizator nema obavezu, da na mestu prijave na takmičenje, obezbedi mogućnost izdavanja polise osiguranja.

Vozači mlađi od 18 godina, moraju prilikom izdavanja takmičarske dozvole priložiti pismenu overenu saglasnost roditelja/staratelja, za bavljenje moto sportom za tu godinu.

Napomena: Svaki takmičar je u obavezi da prisustvuje sastanku Direktora trke sa takmičarima. Takmičar može biti udaljen sa tamičenja ako se ogлуši o ovu svoju obavezu.

Takmičari su u obavezi da na motociklu obezbede podloge i startne brojeve u skladu sa pravilima klase, a na prednjoj i obe bočne strane motocikla na oklopu ili u zoni zadnjih amortizera, jasno vidljive. Na prednjoj podlozi stoji oznaka klase kojoj vozilo pripada. O veličini i obliku podloge i startnog broja odlučuje Tehnička komisija. Takmičar je obavezan da sve trke u sezoni završi sa istim startnim brojem sa kojim je i započeo a u slučajevima poklapanja broja sa brojem stranog takmičara, domaći ima prednost. Ako isti takmičar vozi više klasa, za svaku klasu mora imati različiti startni broj.

Svi takmičari koji budu prijavljeni za takmičenje u ODKP, obavezni su da sav reklamni materijal (nalepnice) dobijene od organizatora takmičenja, za trkački vikend nalepe na svoj motocikl bez nadoknade, osim u slučajevima kada postoji obavezujući sponzorski ili drugi ugovor koji je potpisan ranije, a što potvrđuje MSS.

Član 7.

Lekarski uslovi

U zvaničnoj konkurenciji prilikom prijave, takmičari moraju na zahtev zvaničnika trke dati na uvid overeno lekarsko uverenje za takmičenje u moto sportu (Fiche medicale). Ukoliko postoji sumnja da je takmičar pod uticajem bilo kakvih nedozvoljenih sredstava, ili je utisak da je psiho-fizički nesposoban za takmičenje, iz bilo kog razloga, biće zatraženo mišljenje vođe lekarske ekipe i ako se utvrdi da je takmičar pod uticajem nedozvoljenih sredstava, ili da je psiho-fizički nesposoban da nastavi takmičenje, sledi njegovo udaljavanje sa takmičenja. Ako takmičar padne u toku treninga, biće obavezno traženo mišljenje medicinske ekipe o njegovom stanju i sposobnosti da nastavi dalje takmičenje. Odluka vođe lekarske ekipe po tom pitanju je konačna.

Član 8.

Bezbednost takmičara

Uvažavaju se odredbe FIM pravilnika: Road racing world classic regulations, koje se odnose na aktivnu i pasivnu bezbednost takmičara. Obavezna je upotreba kožnog odela,(jednodelnog ili dvodelnog čiji su delovi povezani patent zatvaračem), neoštećene integralne zaštitne kacige, sa trkačkom kopčom (dvostruko D), kožnih rukavica i kožnih čizama. Upotreba ove opreme je obavezna na motociklu od tehničkog pregleda do završetka takmičenja.

Član 9.

Upisnina

Svi takmičari, članovi MSS u zvaničnoj konkurenciji uplaćuju prilikom prijave, za trku, upisninu u iznosu najviše do 100 Evra.

Organizator takmičenja može, prema svom izboru, da naplati i manje. Takmičari koji voze u više klasa, plaćaju samo iznos jedne upisnine. Upisnina ne uključuje osiguranje tamičara i organizator u slučaju da takmičar ne startuje, iz bilo kog razloga, neće vratiti upisninu takmičaru. Organizator zadržava pravo da ne prihvati sve prijave, odnosno da otkáže, ili odloži takmičenje, te da promeni program u okviru takmičenja i dodela nagrada. Organizator takođe zadržava pravo

da, ukoliko broj prijavljenih takmičara i regularnost takmičenja to zahteva, organizuje startne divizije i kvalifikacione vožnje.

Član 10.

Gorivo

Svi takmičari, odnosno timovi, obezbeđuju gorivo za svoje potrebe. Organizator ne preuzima obavezu da u zoni održavanja takmičenja, obezbedi uslove i mogućnost nabavke goriva. Gorivo se mora držati u posudama predviđenim za to i strogo se zabranjuje pušenje u blizini, kao i upotreba rekvizita, delova odeće i obuće, koji mogu izazvati varničenje. Dozvoljeno gorivo za sve klase do 105 oktana.

Član 11.

Signalizacija

Signalne zastave, su zastave, koje se koriste na sudijskim mestima duž staze:

Zelena zastava- sve je u redu

Žuta zastava (u mirovanju) – signal opasnosti

Žuta zastava (u pokretu) – smanjiti brzinu, direktna opasnost, pripremi se za zaustavljanje.

Zabranjeno je obilaženje vozača u toku trajanja žute zastave.

Žuta zastava sa crvenim prugama – klizava staza

Crvena zastava – trenutni prekid trka

Bela zastava – službeno vozilo se kreće po stazi – oprez

Plava zastava - (u mirovanju) – obaveštava vozača da će ga preteći jedan ili više bržih takmičara

Plava zastava (u pokretu) – preticanje je u toku- omogućiti da brži takmičari bezbedno prođu.

Crna zastava (sa pokazanim startnim Br.) – takmičar kome se pokaže ova zastava mora neizostavno da se prvom prilikom isključi sa staze i ode u boks.

Član 12.

Obaveze organizatora

Organizator je dužan da prijave takmičara za verifikaciju i tehnički pregled vodi na istovetnim obrascima koje propisuje Izvršni Odbor za Moto Klasik.

Takođe je obavezan da u satnicu takmičenja unese vreme predviđeno za sastanak Direktora trke sa takmičarima. Listu startnih brojeva koju sastavlja I.O. organizator mora poštovati prilikom prijavljivanja takmičara. O izdatim startnim brojevima mora se redovno obavestavati I.O.

Organizator kružne trke, obavezan je da vodi statistiku za sve klase i sve takmičare (pojedinačna vremena i broj ostvarenih krugova) te evidentira sve vanredne situacije u cilju regularnosti i bezbednosti takmičenja.

Organizator trke u okviru ODKP obavezan je da u vremenu od najviše 30 min. od završetka trka na oglasnoj tabli objavi zvanične rezultate trke. Nezvanične rezultate je dužan da dostavi predstavnicima klubova odmah po završetku takmičenja.

Trke mogu biti organizovane u jednom, ili dva dana, s tim da je moguće održati i dve trke u istom danu. Na takmičenjima koja se održavaju u dva dana, a start trke je u nedelju, i kvalifikacioni trening mora biti u istom danu.

Ukoliko se kvalifikacioni trening ne može održati iz tehničkih razloga u nedelju, startna pozicija se određuje po podnošenju prijave za takmičenje.

Trke se prijavljuju I.O. za Moto Klasik i MSS.

Takmičenja se mogu organizovati isključivo na licenciranim stazama, prema elaboratu o bezbednosti.

Kalendar takmičenja usvaja I.O. za Moto Klasik.

Organizator nije obavezan da jednom takmičaru obezbedi start u tri klase.

Organizator zadržava pravo da u cilju bezbednosti učesnika takmičenja, publike ili učesnika u saobraćaju, zbog više sile izmeni pojedine elemente takmičenja odnosno takmičenje odloži delimično, ili u celini, najmanje 7 (sedam) dana unapred.

Član 13.

Prigovori

Svi prigovori na rad verifikacione i tehničke komisije, kao i prigovori organizatoru trke, pa i prigovori na takmičarske motocikle podnose se Direktor trke u pisanoj formi, najkasnije 30 min. nakon isticanja nezvaničnih rezultata. Samo u slučaju ako se prigovor odnosi na tehničke karakteristike motocikla, podnosilac prigovora mora Direktor trke dati polog u dinarskoj protivvrednosti 100 Evra. Polog pokriva troškove otvaranja odnosno provere motocikla. U slučaju da troškovi takvog pregleda prelaze položeni iznos Tehnička komisija može zahtevati povećanje pologa. Ako je prigovor neosnovan, ovaj polog će biti uplaćen takmičaru čiji je motocikl proveravan. Ako je protest opravdan, polog se u celosti vraća podnosiocu prigovora a takmičar čiji motocikl je proveravan briše se iz plasmana. Ako takmičar na čiji je motocikl uložen prigovor, odbije kontrolu motocikla, isti će biti brisan iz plasmana i protiv njega će biti pokrenut disciplinski postupak.

U slučaju nesportskog ponašanja vozača u toku trke, vozač koji je izazvao incident tj. Ako je zbog njegove vožnje ili nepažnje, drugi vozač imao pad ili izletanje sa staze, biće diskvalifikovan i protiv njega će biti pokrenut disciplinski postupak.

Član 14.

Počasne nagrade

Prva tri takmičara, po klasama će dobiti pehare/medalje/plakete za osvojena mesta, a svi takmičari bodove prema zvanično ostvarenim plasmanima u skladu sa članom 3 ovog pravilnika. Ekipe klubova i ekipe sponzora će dobiti pehare za prva tri zauzeta mesta i bodove prema zvanično ostvarenom plasmanu. Pehari će biti dodeljeni i takmičarima u klasama koje nisu zvanično bodovane. Za kupove koji se voze u okviru DKP, organizator obezbeđuje pehare za trojicu prvoplasiranih takmičara.

Svim vozačima i balanserima biće dodeljene diplome sa ostvarenim plasmanom.

Član 15.

Revijalni deo

Organizatori takmičenja mogu da u okviru takmičenja organizuju revijalni deo-smotru prisutnih motociklista koji ne učestvuju u sportskom delu. Učesnici revijalnog dela su svi motociklisti koji se prijave specijalnoj verifikacionoj komisiji (koju organizator sam obezbedi i za čiji rad je isključivo odgovoran).

Na dan takmičenja gde će dobiti tablicu koju moraju istaknuti na svom motociklu. Po završetku sportskog dela takmičenja, učesnici revijalnog dela takmičenja moći će da u grupnoj vožnji, iza sigurnosnog vozila , izvezu svoju vožnju na takmičarskoj stazi. Svi vozači i saputnici moraju imati kacige i ne smeju obilaziti vozilo sigurnosti.

Član 16.

Komisije Izvršnog Odbora

Komisija za Moto Klasik:

1. Pavlović Zoran
2. Prokin Dragan
3. Daničić Dejan

Telo zaduženo za sva tehnička pitanja oko motocikala je tročlana Tehnička komisija koju je izabrao Ičvršni Odbor. Predsednika Tehničke Komisije biraju članovi međusobno. Svaki od izabranih članova tehničke komisije može biti zamenjen ukollko ne obavlja svoju funkciju. Na svakoj trci mora biti prisutno barem dva člana ove komisije.

Tehnička komisija se sastoji od tri imenovanih lica:

1. Pavlović Zoran
2. Marić Jovan
3. Prokin Dragan

Član 17.

Najave i novine za sezonu

Svi dogovori koji su postignuti u toku sezone 2022. su implementirani u ovom pravilniku.

Član 18.

U slučaju bilo kakvih nejasnoća, po bilo kom osnovu, za rešavanje eventualnih sporova koristi se pravilnik Alpe Adria šampionata, kao i FIM regulative za Road Racing šampionat.

Za bilo kakve nejasnoće u vezi nastupa motocikala u nekoj od klasa, a tiče se pojašnjavanja godišta proizvodnje i eventualno tehničkih karakteristika, pojašnjenje vrši tehnička komisija u tročlanom sastavu.

Predsednik Izvršnog odbora
Moto Klasik

Zoran Pavlović

Generalni sekretar MSS

Andela Klikovac

Overio: Moto Savez Srbije

M.P.

Aneks 1

Ovaj Aneks pojašnjava neka od ograničenja u okviru svake od klasa.

Klasa MK 50 junior, motocikli zapremine do 50 ccm, proizvedeni do 31.12.1983. godine.

- Isključivo motocikl sa vazdušnim cilindrom
- Viljuška maksimalnog prečnika 30 mm

- Amortizeri uljni
- Točkovi 17, 18 i 19 cola, maksimalne širine do 2.50
- Usisavanje isključivo klipno
- Zabranjeno je usisavanje preko lamela ili preko obrtnog roto ventila, takozvanog roto diska
- Karburator samo standardni, bez overjeta ili e-dizne
- Menjač je dozvoljen sa 6 brzina
- Dozvoljena je upotreba ramova sa modela BT i ATX
- Disk maksimalno do 220 mm
- Paljenje magnetno nije dozvoljeno pick-up-a i akumulatora

Klasa MK50 Sport, motocikli zapremine do 50 ccm, proizvedeni do 31.12.1983. godine.

- Sva pravila iz klase MK 50 Junior, osim:
 - o Dozvoljena je upotreba cilindra sa vodenim hlađenjem
 - o Paljenje je slobodno
 - o Usisavanje je slobodno (roto disk, klipni usis i lamelni)
 - o Motocikli koji su voženi u klasi GP50, koja je ugašena, mogu startovati u ovoj klasi.

Klasa MK 125, dvotaktni od 61 ccm do 125 ccm i četvorotaktni od 126 ccm do 250 ccm, proizvedeni do 31.12.1983. godine.

- Hlađenje je vazdušno
- Prednja viljuška prečnika do 35 mm
- Amortizeri po slobodnom izboru
- Točkovi 18 cola
- Diskovi do 300 mm
- Dozvoljeno je učešće motocikala Tomos E-90, CTX 80, kao i korišćenje ramova BT 50 i ATX 50.

Klasa 125 SP motocikli radne zapremine od 61 do 125 ccm, dvotaktni, koja poseduju homologaciju za Sport Production, koja se nalazi u Aneksu 3.

Klasa MK 250 dvotaktni od 126 ccm do 350 ccm. četvorotaktni od 251 ccm do 500 ccm, proizvedeni do 31.12.1983. godine.

- Dozvoljena je upotreba vazduhom hlađenog cilindra
- Prednja viljuška do 37 mm
- Amortizeri slobodni
- Točkovi 18 coli
- Diskovi do 300 mm

Klasa MK 750 dvotaktni vodeno hlađeni motocikli zapremine od 251 ccm, do 350 ccm, dvotaktni, vazdušno hlađeni zapremine 251 do 500 ccm, četvorotaktni zapremine od 501 ccm do 750 ccm, proizvedeni do 31.12.1983. godine.

- Viljuška do 41 mm
- Amortizeri slobodni
- Točkovi 17, 18 cola
- Diskovi do 320 mm

Klasa MK Formula 600, dvotaktni motocikli zapremine 350 do 500 ccm, četvorotaktni od 400 do 600 ccm, proizvedeni do 31.12.1993. godine.

- Viljuška do 43 mm, dozvoljena je upotreba USD vile
- Točkovi 16, 17, 18 i 19 coli
- Diskovi do 320 mm, dozvoljena je upotreba plivajućih diskova
-

Klasa otvorena-Specijal (OS) dvotaktni od 500 do 750 ccm, četvorotaktni od 600 do 1200 ccm, proizvedeni do 31.12.1993.

- Viljuška do 43 mm, dozvoljena je upotreba USD vile
- Točkovi 16, 17, 18 i 19 coli
- Diskovi do 320 mm, dozvoljena je upotreba plivajućih diskova

Aneks 2

5 AAVTR 05 Category CLASSIC 50 ccm

5.1 General

- a. The basic rule is that all GP bikes that represent the era up to 1983 are allowed to race.
- b. The race bike should be original, an accurate replica, or a self-built bike using the shapes, techniques and materials of the era. (self-built with engine that was designed and used for racing in the era before 1983).
- c. Original 50 ccm race bikes in GP style built after 1983 are also allowed to compete. (former GDR, etc.).

5.2 Engine

- a. Engine capacity: Max.50,00 ccm.
- b. Engine: Make/type before 1983, originally sold as 50 ccm race bike, and must have provable motorsport pedigree.
- c. Inlet: Only piston controlled or rotary inlet valve is allowed.
- d. Exhaust valve is not allowed.
- e. Quickshifter is not allowed.
- f. Sensor related automatic ignition adjustment is not allowed.

5.3 Carburettors

- a. Size and type are free.
- b. No electric systems are allowed.

5.4 Exhaust

- a. The maximum noise level is 105 dB/A at 7000 RPM with a tolerance of + 3dB/A after the race only.
- b. Noise level may be checked at any time by the scrutineers, without any notice!

5.5 Frame

- a. Only Steel tube type or aluminium monocoque type. No aluminium twin spar type.
- b. Non-classic colour schemes, stickers and visible carbon fibre parts are not allowed.
- c. Modern cylinder barrels must be hidden from view with a classic dummy cover or remade to more classic appearance.

5.6 Chassis

- a. Front fork: Classic model, no upside-down forks allowed.
- b. Shock absorbers: Classic model. Twin shocks, one legged mono shock or cantilever mono shock are allowed. No leverage/linkage for the rear suspension allowed.
- c. Separate gas reservoir type shocks are only allowed on 1977 and younger bikes.

5.7 Brakes

- a. Drum brakes: All types are allowed.
- b. Disc brakes: No "wave" type allowed, classic appearance.
- c. Max. disc brake diameter: 200mm double disc, 245mm single disc.

- d. Brake calliper: Classic model. Max. piston diameter 32mm, max 2 pistons.
- e. Mechanical disc brakes or rim brakes allowed.

5.8 Wheels & Tyres

- a. Wheels can be spoked or casted.

ALPE ADRIA VINTAGE TECHNICAL REGULATIONS Page 7 version_March-30-2022

- b. Max. rim diameter: 18 inches.
- c. Max. rim width: 1.4 inch front, 1.6 inch rear. (19 inch for 1962-69 bikes allowed).
- d. Tyres: 2.00-18 front and 2.25-18 rear.

5.9 Technical & electronic devices

- a. Modern race technical and electronic devices are forbidden.

5.10 Verification of motorcycles

- a. All new bikes will be judged by the technical committee before they are allowed to race.
- b. The above points will be judged, but also the general appearance.
- c. In some cases, proof on paper or picture will be asked from the builder.
- d. When you want to build a new bike for the championship, it is wise to contact the Alpe Adria Vintage Commission first and discuss the idea

Aneks 3

Tehnički pravilnik - 125 SPORT PRODUCTION za 2024. godinu

1.1 - SPECIFIKACIJA MAŠINE

Dozvoljene su minimalne izmene u interesu sigurnosti.

SVE ŠTO NIJE ODOBRENO I PREPORUČENO OVIM PRAVILNIKOM JE STRIKTNO ZABRANJENO

Motora moraju biti homologirani isključivo od strane proizvođača, izuzev novijih motora od 2015 godine. Za ove motore kompletna tehnička dokumentacija mora biti objavljena od strane proizvođača.

Ime Sport Production podrazumeva da je dozvoljena minimalna modifikacija na motoru u interesu sigurnosti. Svi motori moraju odgovarati u svakom aspektu Road Racing zahteva kako je navedeno od strane FIM Road Racing Tehničkog Pravilnika.

Svi delovi motocikla moraju odgovarati godini proizvedenog motocikla po homologaciji. Izgled motora, sa obe strane, zadnjem delu i u profilu (osim kada je drugačije naznačeno) mora odgovarati homologiranom obliku (fabrički proizvedeno od strane proizvođača).

Klasa započinje sa: preko 80 ccm do 125 ccm, maksimalno 1 cilindar – 6 brzina, izuzev Cagiva Mito – 7 Brzina

1.2 TEŽINA

Minimalna težina motocikla klase 125 ccm je 110 kg bez ulja i goriva.

Na poslednjoj proveri na kraju trke, motori će biti mereni u stanju u kojem su se zatekli na kraju trke. U bilo kom trenutku u toku trke, težina nikad ne sme biti ispod minimalne.

1.3 BOJA STARTNIH I BROJA

Boja pozadine i brojeva za 125 cc SP motorcikle je crna podloga sa belim brojevima, sa RAL oznakom boja - 9005 za crnu i 9010 za belu.

1.4 GORIVO

Svi motori moraju koristiti komercijalno bezolovno gorivo sa maksimalnom vrednošću od 0.005 g/l (bezolovno) i maksimum MON od 90 (videti Pravila FIM, Član 2.10.)

1.5 SPECIFIKACIJA MAŠINE

Svi delovi koji nisu spomenuti u pratećim članovima moraju ostati (fabrički) originalno proizvedeni od strane proizvođača po homologaciji.

1.5.1 RAM KAROSERIJE (ŠASIJE) I ZADNJI DEO RAMA

Ram motocikla mora ostati originalan od proizvođača za homologirani model.

Strane rama mogu biti zaštićene proizvodima od plastike ili kompozitnih materijala. Te zaštite ne smeju menjati oblik rama. Ništa ne sme biti dodavano varenjem ili mašinski skidano sa rama. Svi motocikli moraju imati pločicu proizvođača, identifikacioni broj šasije.

Nosači motora ili tablica moraju ostati (fabrički) originalno proizvedeni od strane proizvođača po homologaciji. Zadnja viljuška mora ostati originalna po homologiranom modelu.

Nekonstrukcijski nosači mogu biti uklonjeni na zahev tehničkog Stjuarta, ukoliko ih smatra nebezbednim.

Dodatna konzola može biti dodata, ali ne i uklonjena. Šrafovi za dodatke na zadnjem delu rama mogu biti uklonjeni. Bojenje i crtanje po ramu je dozvoljeno, ali poliranje rama i podokvira nije dozvoljeno.

1.5.2 PREDNJA VILJUŠKA

Prednja viljuška spolja mora ostati originalna po homologaciji.

Standardni unutarnji delovi mogu se modifikovati.

Kitovi i ventili za prednju viljušku sa slobodnog tržišta se mogu koristiti, ali spoljašnji izgled viljuške mora biti nepromenjen.

Poklopci viljuške mogu biti modifikovani ili zamenjeni da bi se postavili podešivači prednapona opruga.

Bilo koja količina i kvalitet ulja može biti korišćena za viljušku. Podešavanje visineštapova u odnosu na mostove prednje viljuške je slobodna.

Gornji i donji trougao mostova prednje viljuške mora ostati homologirani originalni deo motocikla.

Amortizer volana može biti dodat ili zamenjen po slobodnom izboru. Amortizer volana ne može da služi kao ograničivač ugla pomeranja prednje viljuške

1.5.3 ZADNJA VILJUŠKA (SWING ARM)

Svi delovi zadnje viljuške moraju ostati fabrički, originalno proizvedeni od strane proizvođača za homologirani model (uključujući nosače i regulator zadnje osovine).

Zadnja viljuška može biti modifikovana tako da trajno bude pričvršćena za zadnju kočionu stegu, varenjem bušenjem ili Helicoil-om.

Oslonci za nosač mogu biti dodati na zadnju viljušku varenjem ili mogu biti pričvršćeni šrafovim. Svaki takav element mora imati zaobljene ivice (sa velikim radiusom) obloženim sa svih strana. Pričvršćivači moraju biti ugradni.

Iz sigurnosnih razloga mora se postaviti zaštita za noge od lanca između donjeg zaštitnog lanca i zadnjeg zupčanika na zadnjem točku.

1.5.4 ZADNJI AMORTIZER

Zadnji amortizer (suspensor udara i njegova opruga-feder) može biti modifikovan ili uklonjen, ali originalni nosači na ramu i zadnjoj viljušci moraju ostati, i zadnji amortizer opruge mora ostati fabrički proizveden od strane proizvođača za homologirane mašine.

1.5.5 TOČKOVI

Točkovi moraju ostati kao što je prvobitno proizveden od strane proizvođača.

Brzinometar može biti uklonjen i zamenjen odstojnikom.

Modifikacije na osovina ma točka i pozicijama za pričvršćavanje prednjih i zadnjih kočionih klešta nisu dozvoljene.

Odstojnici se mogu modifikovati. Modifikacije na točkovima kako bi odstojnici bili na mestu su dozvoljeni.

Ako originalni dizajn uključuje ublaživač udara zadnjeg lančanika ne sme se menjati, mora ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju.

Promer i širina moraju ostati po homologaciji.

1.5.6 KOČNICE

Dozvoljeno je korišćenje prednjeg i zadnjeg kočionog diska drugog proizvođača ukoliko je homologiran od strane proizvođača.

Kočioni diskovi moraju da budu od istog materijala koji je homologiran od strane proizvođača.

Spoljašnji i unutrašnji prečnik diskova moraju ostati isti kao homologirani od strane proizvođača.

Debljina kočionog diska može da bude povećana za 20 posto, ali kočione kandže ne smeju biti modifikovane. Prednji diskovi mogu da se učine plivajućim koristeći originalne delove i originalne tačke pričvršćivanja.

Prednje i zadnje kočione kandže (kečenje, nosači...) moraju ostati u originalnom proizvodnom, homologiranom stanju.

Nosač zadnje kočionih klješta može biti pričvršćen za zadnju viljušku, s tim da tačke kačenja klješta na nosaču moraju ostati nepromenjene kao na homologiranim modelima.

Zadnja viljuška (Swing Arm) može biti modifikovana u ovom slučaju kao pomoćna lokacija nosača za zadnje stege kočnica, varenjem, pričvršćivačima ili korišćenjem Helicoil-a. Prednji i zadnji glavni cilindar moraju ostati originalni od proizvođača za homologirani motocikl. Prednji i zadnji rezervoar tečnosti za kočnice može se zameniti rezervoarom drugog proizvođača.

Kočiona creva, prednje i zadnje, smeju se zameniti. Račvanje kočionih creva prednjeg točka mora biti iznad donjeg mosta viljuške (Lower Triple Clamp).

„Quick“ (Or „Dry-Brak“) spojnice u kočionim crevima su dozvoljene.

Prednje i zadnje kočione pločice mogu biti zamenjene. Osigurači disk pločica smeju se modifikovati sa osiguračima za brzu izmenu (Quick Change).

Dodatni vazdušni kanal (usmerivač vazduha) nije dozvoljen.

1.5.7 GUME

Gume moraju biti homologovane za komercijalnu prodaju. Gume s oznakama od V do Z smeju se upotrebljavati. Gume moraju imati oznaku DOT i/ili E znak.

„Kišne“ gume su dozvoljene samo u slučaju nakon što direktor trke trku proglasi »trkom po kiši«. Gume za kišu ne moraju imati DOT ili E oznaku, ali moraju biti označene sa *Not for highway use* ili *NHS*

Upotreba grejača za gume je dozvoljena.

1.5.8 NOGOSTUPI I NOŽNE KOMANDE

Nogostupi i nosači nogostupa mogu biti zamenjeni, s tim da mesta kačenja nosača nogostupa za ram moraju ostati originalna. Nožne komande mogu biti modifikovane.

Rasterećenje držača nogostupa je dozvoljeno. Nogostupi mogu biti kruti ili preklopni, preklopni moraju imati oprugu za vraćanje u standardni položaj.

Kraj oslonca mora biti zaobljen, radijusa minimum 8 mm. Nesklapajući nogostup mora imati kraj (čep) koji je fiksiran, napravljen od plastike, aluminijuma, teflona ili nekog ekvivalentnog materijala (radijusa minimum 8mm). Čep mora biti dizajniran tako da dostigne najširi mogući prostor. U slučaju da tehnički direktor (rukovodilac) ima bilo kakvu primadbu na štitnike zbog sigurnosti, ima pravo da ih odbije.

1.5.9 RUČICE VOLANA I RUČNE KOMANDE

Ručke volana mogu biti zamenjene (ovo ne uključuje glavni kočioni cilindar).

Ručke volana i ručne komande se mogu premestiti.

Ručka gasa i prateće instalacije mogu biti modifikovane.

Poluge kvačila i kočnica mogu biti zamenjene bilo kojom kopijom.

Prekidači mogu biti promenjeni, ali Stop prekidač mora da se nalazi na ručkama volana.

1.5.10 OKLOP

a) Oklop, prednji blatobran i rep, može biti zamenjen sa kozmetičkim duplikatima originalnih delova, ali mora zadržati formu i izgled originalnih delova za homologirani model, sa manjim izmenama za potrebe trke (različiti sklop delova, tački učvršćenja, dno oklopa.) Materijal se može promeniti. Upotreba karbon fibera i karbon kompozitnih materijala nije dozvoljena.

- b) Sve strane i dimenzije moraju biti iste kao originalni delovi.
- c) Vetrobran sme biti zamenjen drugim, od transparentnog materijala. Visina vetrobranskog stakla je po homologaciji ± 40 mm (mereno vertikalno) u vezi sa vertikalnim rastojanjem od / do gornje viljuške mosta .
- d) Motoru koji nije originalno opremljen aerodinamičnim oklopom, nije dozvoljeno dodavanje istog u bilo kojoj formi, sa izuzetkom elementa donjeg oklopa, opisanog pod g i h (osim elemenata kao što je opisano pod g i h). Ovaj element ne može da prelazi horizontalnu liniju izvučenu iz jedne ose na drugu .Originalna kombinacija s instrumentima, nosači oklopa mogu biti zamijenjeni.
- e) Originalna kombinacija instrumenata sa nosačem oklopa može se zameniti. Svi drugi nosači oklopa mogu biti zamenjeni ili uklonjeni.

- f) Originalni otvori za vazduh između oklopa i kućišta filtera za vazduh mogu se zameniti ili promeniti. Upotreba karbona i njegovih kompozita je zabranjena. Delovi rešetki ili mrežasti poklopci, originalno instaliranih na otvorima za vazduh, mogu se potpuno ukloniti.
- g) Donji deo oklopa mora biti konstruisan tako da u slučaju kvara motora mora zadržati polovinu ukupne količine ulja i tečnosti za hlađenje mašine (minimum 2l).
- h) Najniža tačka na donjem oklopu može imati maksimalno dve rupe prečnika 25mm. Ove rupe moraju biti zatvorene, osim u slučaju vožnje trke po kiši, po odluci direktora trke.
- i) Prednji blatobran može biti zamenjen estetskim duplikatom originalnog dela i može biti raspoređen na gore radi povećanja vazdušnog prostora gume.
- j) Zadnji blatobran pričvršćen na zadnjoj viljušci što predstavlja zaštitnik lanca, može biti modifikovan i prilagođen prema zupčaniku zadnjeg točka.
- k) Sve izložene ivici moraju biti zaobljene.

1.5.11 REZERVOAR ZA GORIVO

Čep rezervoara (utvrđen homologacijom) može biti promenjen ili zamenjen čepom na navoj (SAFETY) iz bezbednosnih razloga. Crevo za gorivo mora ostati fabrički proizvedeno od strane proizvođača za upotrebu, po homologaciji motora. Strane rezervoara mogu biti prekrivene zaštitnim delovima pravljenim od kompozitnih materijala. Protektori moraju da prate oblik rezervoara.

Svi rezervoari za gorivo moraju biti u potpunosti ispunjeni protiveksplozivnim sunderom (po mogućstvu sa "Explosafe ").

1.5.12 SEDIŠTE

Sedište može biti zamenjeno, ali je zabranjeno korišćenje karbon vlakna i kevlar-a, ako ovi materijali nisu zastupljeni po homologaciji. Izgled iz zadnjeg i prednjeg profila mora ostati po homologiranom obliku.

Gornji deo zadnje karoserije oko sedišta može biti modifikovano u sedišta za jednu osobu.

Sedište / zadnje pokriveno mesto, mora omogućiti pravilan prikaz broja.

1.5.13 ELEKTRIČNE INSTALACIJE

Originalna instalacija može biti modifikovana po sledećem: nekorišćeni delovi instalacije mogu biti isključeni kao što je sirena, pokazivači pravca, itd. Mogu biti isključeni i/ili uklonjeni. (sečenje instalacije nije dozvoljeno, ali isključivanje konektora je dozvoljeno.)

1.5.14 ELEKTRONSKA OPREMA

Raspored različitih komponenti može se premestiti. Elektronske komande na ručicama volana mogu se eliminisati. Stop prekidač motora mora biti fiksiran.

Jedinica za kontrolu elektronike (ECU) slobodan izbor!

Mehanizmi koji bi mogli omogućiti intervencije u cilju promene određene putanje(mape) ili vreme paljenja tokom trke nisu dozvoljeni.

Apsolutno nije dozvoljeno da se promeni vreme paljenja, bušenjem (proširivanjem) rupe za pričvršćivanje na pick-up ili smanjenjem prečnika šrafova za fiksiranje.

Punjač akumulatora može biti isključen tokom trke.

Uklanjanje starter kutije je dozvoljeno. U električnom uređaju, dozvoljeno je ukloniti relativne električne instalacije, zajedno sa svim onim delovima koji omogućavaju rad i aktivaciju, uključujući zamajac brzina.

Motocikl treba da bude opremljen - pored prekidača za isključenje – uređajem koji je povezan sa vozačem- u slučaju pada – isključuje glavno električno kolo, ako postoji električna pumpa za karburator fiksirana za motor – kao u slučaju uređaja za ubrizgavanje (injection device).

1.6. 15 KUĆIŠTE FILTERA ZA VAZDUH

Filter vazduha može biti uklonjen. Kućište filtera vazduha može biti uklonjeno ili se koristiti kompletno ili parcijalno zadržavajući originalne komponente.

Kućištu za vazduh je dozvoljeno dodati eventualne veze sa otvorima, karburatorom i rezervoarom za gorivo. Dozvoljeno je promeniti originalne delove kućišta filtera za vazduh kako bi služili kao transporter (konvejeri za vazduh) vazduha.

1.5.16 KARBURATOR

Dozvoljeno je koristiti karburator homologiran za novi model motorcikla u svim starijim modelima iste marke. Maksimalni prečnik karburatora mora biti 28mm. Dizne (mlaznice) karburatora, klizne opruge i igle mogu biti zamenjene. Klizni otvor ne sme se menjati. Električni ili mehanički uređaji za hladno paljenje moraju ostati ugrađeni, ali mogu biti deaktivirani. Usisno zvono može biti modifikovano, zamenjeno ili uklonjeno. Broj i debljina ploče karburatora je po izboru. Čepovi mogu biti modifikovani, uklonjeni ili zamenjeni.

1.5.17 SISTEM PODMAZIVANJA I SISTEM HLAĐENJA

Slobodan izbor načina podmazivanja motora. Dozvoljeno je ukloniti uljnu pumpu i sve njegove delove. Čep hladnjaka je po slobodnom izboru; možete da uklonite dodatni rezervoar bez cevi. Zaštitna mreža i transporter vezan za hladnjak kako bi poboljšao hlađenje može biti instaliran. Uklanjanje ventila termostata je dozvoljeno. Instalacija termometra vode (merač optote vode) je dozvoljeno.

1.5.18 CILINDRI

Nisu dozvoljene nikakve modifikacije izuzev dole napisanih.

Cilindar mora ostati originalan. Cilindar se može obraditi samo do limita po homologaciji.

Cilindar mora ostati original, s brojem ulaznih i izlaznih kanala. Veličina, oblik izduvnih kanala, skupljanje otpadaka i Intel portovi su slobodan izbor.

Poliranje izduvnih kanala je dozvoljeno da se smanji taloženje ostatka gasa. Istanjivanje cilindra je dozvoljeno pod uslovom da nivo stepena kompresije ostaje nepromenjen; dozvoljeno je Instaliranje “antiknock” prstena bilo kakvog materijala na istom cilindru. Cilindar - karter, na zajedničkoj strani, može se mašinskim putem napraviti veza protoka od kartera do cilindra, ali karter morada ostane u originalnoj verziji.

Glava cilindra: Razmera kompresije može imati maksimalnu vrednost 13,5:1 . Merenje obima komore za sagorevanje vrši cilindar u vertikalnom položaju(bez svećice) i klipa u gornjem krajnjem centru. Ulje će biti sipano kroz otvor za svećicu unutar komore za sagorevanje viskoziteta SAE10W, dok ne dođe do kraja navoja i ova zapremina ne sme prelaziti 12.3 ccm. Dozvoljena je obrada glave kako bi se modifikovalo “žvakanje”. Komora za sagorevanje može biti polirana, ali njen oblik mora ostati kao po homologaciji. Na glavi cilindra, na zavrtnjima

moraju se obezbediti rupe za eventualne čepove. Klipovi mogu biti originalni ili jedan od kompleta, kako je jasno naznačeno na list homologacije.

Klip može biti originalan ili bilo koji neoriginalni, ali mora biti istih dimenzija kao i homologirani, kako bi hod i prečnik ostali kao na homologiranoj listi.

1.5.19 KUĆIŠTE MOTORA I SVA DRUGA KUĆIŠTA

Nisu dozvoljene modifikacije (uključujući farbanje, poliranje i olakšavanje). Instalacija aluminijumskih ili bronzanih izolatora za uspostavljanje baze ležajeva radilice je dozvoljeno. Klipnjača može biti zamenjena bilo kojom drugom, dokle god je njena dužina ista kao dužina originalne.

Ovi izolatori (čauze) moraju biti cilindričnog oblika imaksimalnog prečnika od 70 mm. Mere ležišta moraju ostati originalna.

1.5.20 TRANSMISIJA/KVAČILO

Nisu dozvoljene modifikacije.

Lamela i diskovi, mogu se zameniti, ali njihov broj mora ostati isti. Opruge kvačila mogu biti zamenjene.

Nije dozvoljena promena sastava kvačila. Klizno kvačilo ili „Back Torque“ kvačilo može biti upotrijebljeno ako je istim opremljen i standardni homologirani model.

Izbor lanca i lančanika je slobodan.

1.5.21 GENERATOR

Nikakve modifikacije nisu dozvoljene.

1.5.22 IZDUVNI SISTEM

Izduvna cev i prigušivač mogu biti promenjene ili modifikovane.

Ograničenje buke za ovu kategoriju je 96dBa na 7000 Rpm sa tolerancijom od +3dBa.

Pozicija prigušivača mora ostati originalna. Oblaganje izduvnog sistema nije dozvoljeno.

Titanijum i karbon materijali za izradu izduvnog sistema i prigušivača su dozvoljeni.

Iz sigurnosnih razloga izložene ivice izduvnog sistema moraju biti zaobljene (bez oštrih ivica).

1.5.23 PRIČVRŠĆIVAČI (SRAFOVI)

Standardni pričvršćivači mogu se zameniti drugim, od drugih materijala i oblika, ali titanijum nije dozvoljen. Snaga i oznake moraju biti iste ili veće snage od originalnih.

Pričvršćivači mogu biti bušeni samo za montažu sigurnosne žice, ali namera olakšavanja bušenjem nije dozvoljena. Kopče za oklop mogu se zamijeniti modelom za brzo iskopčavanje. Aluminijumski pričvršćivači mogu biti korišćeni samo na delovima koji nisu od konstrukcijske važnosti.

1.5.24 SLEDEĆI DELOVI SMEJU BITI ZAMENJENI ILI NADOMEŠTENI SA HOMOLOGIRANOG MODELA

Bilo koja vrsta tečnosti za podmazivanje, kočione tečnosti ili suspenzije mogu da se koriste. Svi tipovi svećica.

Svi tipovi cevi (ako postoje) ili ventila

Tegovi za balansiranje točkova se mogu skinuti, zameniti ili dodati

Zaptivke i materijali za zaptivke (sa izuzetkom zaptivke cilindra) Oslikane spoljne površine i nalepnice.

1.5. 25 SLEDEĆI DELOVI SE MOGU UKLONITI

Instrument tabla i pripadajući kablovi

Sirena

Obrtomer

Brzinomer

Prekidač za svetla

Prekidač ta sirenu

Prekidač za pokazivanje pravca

Ventilator hladnjaka sa pripadajućom instalacijom

Štitnik lanca (pod uslovom da nije iz jednog dela sa zadnjim blatobranom)

Šrafovi za dodatke na zadnjem delu rama.

1.5. 26 SLEDEĆI DELOVI SE MORAJU UKLONITI

Glavne lampe, zadnja svetla i pokazivači pravca. Otvori moraju biti pokriveni odgovarajućim materialom.

Retrovizori.

Nosač tablice.

Nosači za kacigu i drugi nosači tereta (kuke)

Nogostupi suvozača.

Rukohvati za suvozača.

Centralni i bočni oslonci motocikla.

1.5. 27 SLEDEĆI DELOVI SE MORAJU ZAMENITI

Motocikl mora biti opremljen funkcionalnom kontakt – bravom ili prekidačem na volanu (koji može da se dohvati držeći se za ručice volana) tako da je moguće zaustaviti upaljen motor.

Ručica gasa se mora samostalno vraćati u početan položaj.

**U SLUCAJU BILO KOG SPORA OKO TEHNIČKE ISPRAVNOSTI MOTORA ,ODLUKA
GLAVNOG TEHNIČKOG
DELEGATA BIĆE KONAČNA.**