

OBČANSKÉ SDRUŽENÍ  
SPORTOVNÍ STŘEDISKO PITBIKEMORAVIA

# Oficiální propozice

---

Platné pro motokrosové závody v roce 2012

Technické, právní, organizační i sportovní pravidla platná pro veškeré motokrosové závody pořádané občanskou společností Sportovní středisko Pitbikemoravia v roce 2012.

## Obecná ustanovení

1. Občanské sdružení Sportovní středisko Pitbikemoravia (dále jen pořadatel) je pořadatelem těchto závodů:

- **STOMP MORAVIA CUP 2012**
- **LETNÍ POHÁR PITBIKE A FICHTL 2012**

(dále jen závody), ředitelem závodů je předseda sdružení Alois Holý.

2. Na závodech mohou startovat jezdci s licenci i bez licence. Podmínkou účasti je předložení platné licence pro motoristický sport na rok 2012 nebo vyřízení jednorázové licence na místě závodů. Jezdec bez platné licence podepíše u přejímky čestné prohlášení o svém zdravotním stavu, nebo předloží lékařské potvrzení. Cena jednorázové licence je 100,- Kč.
3. Startovné je 400,- Kč za start v jedné třídě. Pokud jezdec startuje ve více třídách, má právo na slevu. Startovné v kategorii Dámský pohár je 200,- Kč.
4. Každý účastník závodu spadá pod pravomoc organizátora a ředitele závodu a musí se řídit jeho pokyny. Každý účastník vstupuje do závodu na vlastní nebezpečí a zříká se nároku na náhradu škody, která by mu mohla vzniknout v souvislosti se závodem.
5. Závodu se může zúčastnit jezdec, který je zcela způsobilý fyzicky i duševně kontrolovat a ovládat svůj stroj s ohledem na bezpečí vlastní i ostatních účastníků závodu a není pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Jezdec je povinen na výzvu organizátora závodu neprodleně podstoupit lékařskou prohlídku. O způsobilosti jezdce rozhoduje lékař, který provedl zdravotní prohlídku.
6. Za nezletilého závodníka vyřizuje veškeré administrativní záležitosti spojené se závodem jeho zákonný zástupce. Po celou dobu konání závodu zákonný zástupce plně odpovídá za jednání a bezpečnost nezletilého závodníka. Pro tyto účely se závodem rozumí doba od zápisu jezdce do startovní listiny do doby oficiálního vyhlášení výsledků.
7. Jezdci jsou povinni nastoupit k závodům i na trénink s výbavou odpovídající příslušným technickým a bezpečnostním normám. Povinné součásti výbavy jsou: motocyklová helma a ochranné brýle, dlouhé kalhoty, pevná obuv nad kotníky, rukavice, triko nebo dres s dlouhým rukávem. Doporučená výbava: bederní pás, chrániče holení, loktů a páteře a další chrániče sloužící k bezpečnosti jezdce.
8. Každý závodník absolvuje před prvním startem v sezoně technickou přejímku motocyklu povinných součástí jezdecké výbavy. Bez této přejímky nebude jezdec připuštěn ke startu. Absolvování technické přejímky dokládá evidence pořadatele a označení nálepkou na čelní číselné tabulce.
9. Organizátor závodu je oprávněn vzhledem k bezpečnosti závodníků a bezproblémovému průběhu upravit časový rozvrh závodu. Případné změny budou oznámeny při rozpravě. Předpokládaný časový průběh závodů a tréninku:

07.30 – 09.00 hodin	Prezentace jezdců - přejímky
09.00 – 09.15 hodin	Rozprava s jezdci
09.30 – 11.30 hodin	Tréninky ve všech kategoriích 2x 15 minut
12.00 – 13.00 hodin	Polední přestávka - zákaz jízdy po parkovišti závodních strojů

13.00 – 16.00 hodin	Závody - časový program na informační tabuli v depu
17.00 hodin	Vyhlášení výsledků

10. Tréninky i účast na rozpravách jsou pro všechny jezdce povinné. Při nedodržení nebude jezdec připuštěn k závodu.
11. Pořadatel si vyhrazuje právo upravit v případě potřeby systém a harmonogram tréninků.<sup>1</sup>
12. Každý závod se jede na dvě rozjížděčky, v každé rozjížděčce je bodováno 20 míst. Body jsou rozděleny následovně:

1. místo 25 bodů	6. místo 15 bodů	11. místo 10 bodů	16. místo 5 bodů
2. místo 22 bodů	7. místo 14 bodů	12. místo 9 bodů	17. místo 4 body
3. místo 20 bodů	8. místo 13 bodů	13. místo 8 bodů	18. místo 3 body
4. místo 18 bodů	9. místo 12 bodů	14. místo 7 bodů	19. místo 2 body
5. místo 16 bodů	10. místo 11 bodů	15. místo 6 bodů	20. místo 1 bod

13. Výsledkem poháru je bodový zisk ze všech závodů. Při rovnosti bodů v poháru rozhoduje výsledek posledního závodu, případně jeho druhá rozjížděčka. Postupová místa do vyšších kategorií neexistují.
14. Výsledky jednotlivých závodů jsou vyhlášovány ve všech kategoriích do 3. místa, kategorie juniorské a kategorie MINI do 5. místa. Celkové výsledky budou vyhlášeny do 5. místa ve všech kategoriích.
15. Postavení na startu prvního závodu v roce odpovídá výsledkům poháru MORAVIA CUP 2011. Na dalších závodech se postavení na startu řídí průběžnými výsledky aktuálního poháru.
16. Účastníci jsou povinni nastupovat k závodu s čitelnými čísly. Startovní čísla na motocyklu musí být v kontrastu s podkladem a musí být umístěno na čelní a obou bočních stranách motocyklu. Čísla musí svou velikostí maximálně využívat prostor, který je k tomuto účelu na motocyklu určen. O čitelnosti čísla rozhoduje časoměřič a jeho stanovisko je konečné. Jezdec s nevyhovujícím číslem nebude ke startu závodu připuštěn.
17. V kategorii Elite je předepsána červená čelní číselná tabulka.
18. Čísla přidělená jezdcům na rok 2012 jsou neměnná a platí ve všech kategoriích po celý seriál závodů.
19. V případě, že se v jakékoli třídě sejde méně jak 10 jezdců, budou tito jezdci startovat společně s jinou třídou určenou pořadatelem, jednotlivé kategorie ale budou hodnoceny zvlášť. V případě, že se v jakékoli třídě sejde méně jak 6 jezdců, budou tito jezdci startovat společně s jinou třídou určenou pořadatelem, bodování ovšem budou, pouze pokud splní podmínky pro start v dané kategorii – tzn. technické parametry stroje, věk závodníka atd.
20. Cizí pomoc v průběhu závodu je povolena pouze u kategorie Mini a Junior mladší. Charakter této pomoci musí odpovídat pravidlům fair play, nesmí závodníka zvýhodňovat oproti ostatním a nesmí zásadním způsobem ovlivnit pořadí v závodu. Výjimku tvoří situace, kdy k poskytnutí pomoci

<sup>1</sup> Například při náročných povětrnostních podmínkách pořadatel vyhlásí tzv. volný, hodinový trénink pro určené kategorie a teprve potom série tréninků jednotlivých tříd po 15 minutách. V případě nakropení tratě mezi rozjížděčkami může pořadatel vyhlásit tzv. zaváděcí kolo.

vydá pokyn v zájmu bezpečnosti traťový komisař.

21. Při závodech jsou používány praporky dle řádu motokrosu:

Červený prapor	Stop – ukončení závodu nebo tréninku
Černý prapor a tabule s číslem	Stop pro příslušného jezdce
Žlutý prapor v klidu	Nebezpečí
Žlutý prapor - mávání	Bezprostřední nebezpečí - zákaz předjíždění
Zelený prapor	Volná dráha pro start závodu
Černobílá šachovnice	Konec závodu nebo tréninku

22. Pořadatel závodu je povinen zajistit sanitní vůz vybavený pro poskytnutí první pomoci včetně lékaře. V případě nepřítomnosti sanitního vozu je pořadatel povinen přerušit závod nebo trénink.
23. Protesty je možno podávat při jednotlivých závodech do 30 minut po zveřejnění výsledku a předávají se výhradně řediteli závodu. Po uzávěrce závodu je pořadí neměnné. Cena protestu je 1.000,- Kč. Částka se vrací, je-li protest uznán jako oprávněný.
24. Účastník závodu, který poruší ustanovení těchto propozic, bude ohrožovat nebezpečnou jízdou ostatní účastníky závodu nebo hrubým způsobem poruší zásady fair-play, bude ze závodu bez náhrady vyloučen. O vyloučení rozhoduje ředitel závodu.

## Specifikace jednotlivých pohárů

### 1. STOMP MORAVIA CUP 2012

Vypsání třídy	Předepsané technické parametry motocyklu	Věk jezdce	Délka rozjížděky
<b>MINI</b>	čtyřtákní motor do objemu 88ccm nebo dvoutákní motor do objemu 50ccm, ležatý válec, nepřipustné vodní chlazení, kola max. 10/10, odstředivá spojka, výška sedadla max. 70 cm v nejnižším bodě.	3 – 9 let (nar. 2003 a mladší)	10 minut + 1 kolo
<b>JUNIOR MLADŠÍ</b>	Čtyřtákní motor do objemu 125ccm s ležatým válcem, nepřipustné vodní chlazení, kola max. 14/12.	5 -12 let, (nar. 2000 a mladší)	10 minut + 1 kolo
<b>JUNIOR STARŠÍ</b>	čtyřtákní motor do objemu 180ccm s ležatým válcem, nepřipustné vodní chlazení, kola max. 14/12.	13 -16 let (nar. 1999, 98, 97, 96)	10 minut + 1 kolo
<b>ELITE</b>		17 – 99 let (nar. 1995 a starší)	12 minut + 2 kola
<b>HOBBY<sup>2</sup></b>		neomezeno	12 minut + 2 kola

<sup>2</sup> Pořadatel si vyhrazuje právo jezdce přeřadit z třídy HOBBY do třídy ELITE.

<b>KLASIK</b>	čtyřtákní motor do objemu 140ccm <sup>3</sup> s ležatým válcem, nepřípustné vodní chlazení, podvozek i pérování musí být shodné se sériovým modelem <sup>4</sup> , kola max. 14/12.	neomezeno	10 minut + 1 kolo
<b>VETERÁN</b>	čtyřtákní motor do objemu 185ccm s ležatým válcem, nepřípustné vodní chlazení, kola max. 14/12.	40 – 99 let (nar. 1972 a starší)	10 minut + 1 kolo
<b>DÁMSKÝ POHÁR</b>	čtyřtákní motor do objemu 185ccm s ležatým válcem, nepřípustné vodní chlazení, kola max. 14/12, jezdec žena		10 minut + 1 kolo
<b>X-MOTO</b>	Čtyřtákní motor do objemu 250ccm, kola max. 17/14	neomezeno	15 minut + 2 kola
<b>85</b>	Dvoutákní motor do objemu 85ccm nebo čtyřtákní do 150ccm.	Do 16 let (nar. 1996)	10 minut + 2 kola
<b>FICHTL</b>	Viz. specifikace níže	neomezeno	20 minut + 2 kola

## 2. LETNÍ POHÁR PITBIKE A FICHTL 2012

Vypsání třídy	Předepsané technické parametry motocyklu	Věk jezdců	Délka rozjížděky
<b>MINI</b>	čtyřtákní motor do objemu 88ccm nebo dvoutákní motor do objemu 50ccm, ležatý válec, nepřípustné vodní chlazení, kola max. 10/10, odstředivá spojka, výška sedadla max. 70 cm v nejnižším bodě normální siluety.	3 – 9 let (nar. 2003 a mladší)	10 minut + 1 kolo
<b>PITBIKE JUNIOR</b>	čtyřtákní motor do objemu 180ccm s ležatým válcem, nepřípustné vodní chlazení, kola max. 14/12.	10 - 16 let (nar. 1996 – 2002)	15 minut + 2 kola
<b>PITBIKE SENIOR</b>		17 – 99 let (nar. 1995 a mladší)	15 minut + 2 kola
<b>FICHTL</b>	Viz. specifikace níže	neomezeno	20 minut + 2 kola
<b>X-MOTO</b>	Čtyřtákní motor do objemu 250ccm, kola max. 17/14	neomezeno	15 minut + 2 kola

## 3. USTANOVENÍ PRO KATEGORIE FICHTL

- TECHNICKÁ PŘEJÍMKA MOTOCYKLŮ PŘED ZÁVODEM

Technická přejímka proběhne před formální přejímkou v čase a prostoru určeném pořadatelem.

<sup>3</sup> Omezení zavedeno z důvodu zachování konkurence schopnosti strojů o objemu 125ccm.

<sup>4</sup> Například záměna tlumiče Fast Ace za DNM a naopak je zcela v pořádku, naopak nahrazení tlumiče Fast Ace například tlumičem WP apod. je nepřípustné. V případě nejasností o regulérnosti konkrétní úpravy se obraťte na vedení závodu.

Technickou přejímkou provádí hlavní technický komisař (dále jen komisař) určený ředitelem závodu. Motocykl, který projde technickou přejímkou a bude splňovat pravidla závodu, bude označen nálepkou s vyznačením kategorie, v níž startuje. Tato nálepka nesmí být z motocyklu sejmuta do vyhlášení výsledků závodu. Motocykl bez nálepky je automaticky vyřazen ze závodu. Pokud komisař shledá při technické přejímce rozpor s pravidly závodu, který jezdec do termínu ukončení technické přejímkou neodstraní, nebude motocykl připuštěn k závodu.

V případě nejednoznačnosti technických úprav motocyklu komisař rozhodne s konečnou platností o zařazení do klasifikační kategorie a o připuštění motocyklu k závodu. Komisař je oprávněn nepřipustit motocykl k závodu i v případě, kdy stroj splňuje všechny předepsané technické parametry, ale komisař posoudí provedení technických úprav nebo vybavení motocyklu jako nebezpečné pro zdraví jezdce, ostatních jezdců nebo diváků. Komisař nepřipustí k závodu motocykly, ze kterých budou unikat provozní kapaliny (benzin, olej) v nadměrném množství. Proti jeho rozhodnutí není odvolání. Pokud jezdec neprojde technickou přejímkou, bude mu vrácena jedna polovina startovného.

#### • KONTROLA MOTOCYKLŮ PO ZÁVODĚ

První tři jezdci z každé kategorie + dva libovolní jezdci z každé kategorie mohou být po závodě před vyhlášením výsledků pořadatelem vyzváni ke kontrole zdvihového objemu svého motocyklu. Tito jezdci mají povinnost svůj motocykl přistavit neprodleně (nejpozději do 15 minut) na určené místo. Všichni tyto jezdci přistaví svůj motocykl s demontovanou hlavou motoru. Kontrolu provádí komisař. Pokud naměří větší než povolený zdvihový objem (i vrtání nebo zdvih jednotlivě) nebo identifikuje na motocyklu nepovolené úpravy, budou tyto jezdci vyloučeni ze závodu a z klasifikace.

### ***Třída SPECIÁL***

Vypsáno pro motocykly československé výroby do obsahu 50ccm a do roku výroby 1985. To co není v této kategorii vysloveně zakázáno, je povoleno.

**Rám a podvozek:** rám může být libovolnou stavbou. Přední, zadní vidlice, jejich uchycení k rámu, pružící elementy mohou být libovolné. Kola a brzdy mohou být libovolné. Pneumatiky mohou být libovolné, nesmí však být opatřeny hřeby nebo jinak dále nebezpečně upravovány. Kapoty, sedadlo, řídítka, ovládací páčky brzd, spojky a řadicího mechanismu mohou být libovolné. Palivová nádrž je libovolná, ale musí být schváleného typu a musí být opatřena patřičným standardním uzávěrem.

**Motor:** motor musí prokazatelně pocházet z původních motocyklů dané značky a typu. Za rozhodné se považuje použití původních karterů a vík motoru a zachování vizuální shodnosti s originálem (to znamená, že blok motoru (středové kartery) musí být bez jakýchkoliv vnějších návarů a podložek zejména v prostoru uložení válce. Musí být zachována také původní rozteč i počet svorníků válce, je zakázáno sání přímo do prostoru klikové skříně). Hlava může být libovolná, návary a jiné úpravy povoleny. Válec československé výroby do roku 1985 musí být dodržen!!! Jakékoliv úpravy válce při dodržení předepsaného vrtání a zdvihu jsou povoleny. Počet kanálů není omezen. Typ pístu je libovolný. Je povoleno změnit systém sání a upravit víka motoru. Zapalování může být libovolné. Motor musí být chlazen pouze vzduchem, chlazení vodou zakázáno. Maximální povolený objem motoru odpovídá osmému továrnímu výbrusu tj. vrtání průměr 40mm, zdvih 44mm. Překročení kterékoliv z těchto hodnot není povoleno.

**Převodové ústrojí:** je povoleno upravit převodovku libovolným způsobem včetně jejího ovládání. Je povoleno upravit spojku libovolným způsobem. Je povoleno použít jiné převodové poměry řetězových převodů (jiný počet zubů), kryt sekundární řetězu nemusí být namontován.

**Karburátor:** karburátor libovolné výroby. Libovolné může být i jeho připojení k válci. Je možno použít libovolný vzduchový filtr.

**Výfuk:** může být použito libovolného výfuku.

## **Třída KLASIK**

Vypsáno pro motocykly sériové československé výroby do obsahu 50ccm a do roku výroby 1985. Pojmem sériová výroba se rozumí minimálně 1000 kusů tovární výroby. Veškeré povolené úpravy musí splňovat požadavky na bezpečnost jezdce i ostatních. Nepřípustné jsou především jakékoli ostré hrany.

**Rám:** rám je zcela původní, povoleno je vyztužení. Zadní kyvná vidlice musí být původní – povolena je montáž vodítka řetězu a vyztužení uchycení tlumičů. Musí ovšem zůstat zachován původní systém uchycení zadních tlumičů na ramenech kyvné vidlice. Použití centrálního tlumiče je výslovně zakázané.

**Kola:** povolena výhradně původní kola o velikosti 16 palců. Původní musí být i středy kol s brzdovým systémem.

**Tlumiče:** Zadní tlumiče musí být původní nebo odpovídající repliky. Přední tlumiče mohou být libovolné, stejně jako jejich uchycení k rámu.

**Kapoty a nádrž:** kapoty musí být původní, u typů 20, 21 je povolen přední blatník z typu Mustang. Nádrž může být libovolná. Sedadlo může být upevněno nepůvodním způsobem. Demontované mohou být tyto části

- kryt sekundárního řetězu
- kryt předního světlometu
- chrániče kolen, tzv. prsíčka (u typu 20)
- stojánek
- elektroinstalace
- odkapová miska
- zrcátka
- u typu Mustang schránka na nářadí

**Řídítka:** libovolná s libovolným uchycením k rámu.

**Ovládací páčky:** brzd, spojky a řadicího mechanismu mohou být libovolné. Stupačky mohou být libovolné (pozor na ostré hrany).

**Motor:** motor musí být zcela původní konstrukcí, provedením i siluetou. Hlava a válec musí být zcela původní bez jakýchkoli úprav. Jedinou výjimkou je úprava válce výbrusem na maximální možnou míru udávanou originálně výrobcem. Je vysloveně zakázáno zvětšování chladících ploch, navařování a jiné úpravy žeber hlavy, válce a vík motoru. Zapalování může být libovolné. Maximální povolený

objem motoru odpovídá osmému továrnímu výbrusu tj. vrtání průměr 40 mm, zdvih 44 mm. Překročení kterékoliv z těchto hodnot není povoleno.

**Převodové ústrojí:** převodovka musí být zcela původní konstrukce včetně jejího ovládní. Spojka musí být zcela původní konstrukce, zejména počet lamel a pružin. Je povoleno použít jiné převodové poměry sekundárního převodu (jiný počet zubů),

**Karburátor:** karburátor musí být původní značky a typu. Rovněž originální musí být jeho připojení na válec motoru a systém sání. Může být osazen jinými tryskami a změněn průměr difuzoru. Je možno použít libovolný vzduchový filtr.

**Výfuk:** musí být použit původní výfuk a uchycení musí být shodné s originální verzí. Podmínkou je použití originální prvé části (kolene) výfuku, co do tvaru i délky, a to od válce až další následné části výfuku.

Pitbikemoravia