

Kategorie ORIGINÁL

Karburátor: Originál S11, S22, S23 a JAWETA včetně původních podložek. Podložka může být nahrazena podložkou o stejném rozměru z libovolného materiálu o síle maximálně 3 mm. Difuzor karburátoru průměr maximálně 15mm. Karburátor může být opatřen libovolným filtračním materiálem, ale nesmí být použit jakýkoliv nadstavec sání. U stadionu typu S22 a S23 je povolena izolace mezi válec a karburátor o tloušťce 6mm.

Zapalování: Originál magneto PAL - hliníkové s původní vačkou, replika vyrobená podle originálu je povolena. Repliky původních cívek a kontaktů povoleny, kontakty musí být na původním místě. Povolena vnější indukční cívka. Rozměry, materiál a provedení všech dílů musí být původní a zapalování musí mít namontovány obě funkční cívky. Nýty magneta mohou být z důvodu bezpečnosti zesílené, maximálně na nýty o průměru 5mm. Je povolena podložka pod nýty o síle 3mm a maximálním průměru 45mm z libovolného materiálu. Nutný originální kryt magneta. Kondenzátor pouze jeden, na původním místě.

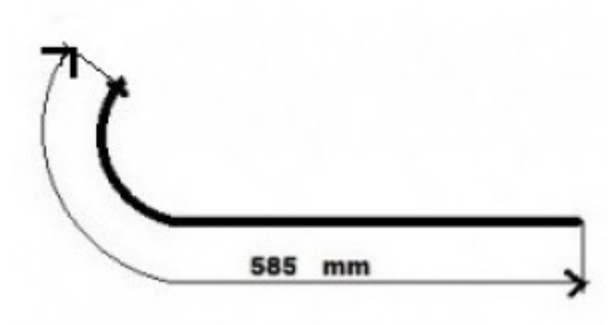
Převodovka: Originální převodové poměry, dvě rychlosti. Řazení ovládané z řidítek s neutrálem uprostřed. Pastorek sekundárního převodu může mít maximálně 13 zubů. Rozeta sekundárního převodu musí být originální, tj. 35 zubů. Je možné použít repliku rozety se stejným počtem zubů. Primární převod musí být originální. Replika se stejným převodovým poměrem je povolena. Sekundární převod musí mít konstantní převodový poměr. Variátor či planetová převodovka není povolena. Spojka musí mít původní počet 4 kolíků, zajištění spojky je při zachování rozměrů kolíků libovolné.

Vnější silueta motoru: Vnější silueta motoru zachována, včetně rozměrů. To znamená: kartery, víko spojky a víko zapalování, válec a hlava musí mít originální tvary a rozměry. Hlava musí být originální, není povolena replika. Umístění a úhel svíčky v hlavě musí být dle originálu, včetně umístění funkčního dekompresoru. Lanko a páčka nejsou povinné. Nádrž musí být původní a moped musí mít vodičem zapojená obě světla (Tedy přední a zadní) minimálně shodného vzhledu.

Vnitřní úprava motoru: 50 cm³-vrtání válce maximálně do průměru 40 mm v rámci výbrusů. Válec originál S11, S22, S23 a Jaweta. Vložka válce musí být z litiny. Kanály ve válci musí mít originální rozměr, dva přepouštěcí, jeden výfukový a jeden sací. Kliková hřídel musí být se zdvihem 44 mm a průměrem klikových čepů 15 mm. Tvar klikové hřídele musí být původní. Ložiska na klikové hřídeli 6202. Ojnice původní, možná replika, pístní čep 10 mm. Ojnice nesmí mít jehly, nebo jehlové ložisko pro uložení pístního čepu. Pokud jezdec používá čínskou repliku ojnice, musí při kontrole stroje demontovat píst, za účelem kontroly. Replika ojnice nesmí být

jakkoliv upravována. Píst musí mít minimálně dva kroužky o síle 2 mm. Ojnicí pouzdro musí být z jednoho kusu.

Výfuk: Koleno a tlumič výfuku originální, včetně délky. Je možná novo-výroba podle rozměrů originálu. Vnitřek tlumiče výfuku originál. Na výfuku je povolen v rámci bezpečnosti libovolný držák tlumiče výfuku na stejném místě jako původní uchycení a rovněž je povoleno přídatné uchycení kolene výfuku k válci. Koleno výfuku má vnitřní průměr 26 mm.



Chlazení: Pouze vzduchem. Originální vzhled bez jakýchkoliv doplňků.

Brzdy: Pouze originál S11, S22, S23 a Jaweta k danému modelu. Je možná replika, ocelový štít povolen. V rámci bezpečnosti může být použita zesílená aretace brzdy.

Ráfky a pláště: Pláště originál průměry 2"x19", 2 1/4"x19"(moped, kárka). Motokrosové pláště, tzv. drapáky, nejsou povoleny. Ráfky musí být originální.

Vidlice, rám, řídítka a blatníky: Vše originál, možná zcela shodná replika. Z důvodu bezpečnosti je povoleno přídatné uchycení předního blatníku. Může být použit zcela shodný rychlopal plynu jako u Pionýra, ne jiný!!! Stojan stroje a nosič není povinný. Sedlo stroje nemusí být původní.

Povinná výbava jezdce: Motocyklová ochranná přilba, ochrana zraku, pevná obuv, dlouhé kalhoty, tričko s dlouhým rukávem jsou nutnou podmínkou startu v závodě. Vše platí nejen při závodě, ale i během testování stroje a v zaváděcím kole! Při zkoušení stroje je možné jezdit pouze ve směru závodu. Během závodu musí mít každý jezdec na řídítkách, nebo mezi řídítky a předním kolem, připevněnou tabulku se startovním číslem tak, aby bylo číslo jasně čitelné a nezaměnitelné s jiným startovním číslem z čelního pohledu na motocykl během celého závodu. Prvních 20 strojů v každé kategorii bude mít startovní čísla podle výsledků z předchozí sezóny. Jezdec musí zajistit, aby startovní číslo bylo čitelné!!!



Minimální rozměry tabulky pro startovní číslo jsou 200 x 140 mm. Výška čísla musí být minimálně 90 mm, šířka čáry číslice musí být minimálně 10 mm. Barva tabulky musí být bílá nebo žlutá, číslo černé.

Prezentace jezdce a přejímka strojů: Každému jezdcovi bude při přejímce převzat jenom jeden stroj, na kterém absolvuje celý závod **pouze v této kategorii**. Ředitel daného závodu určí tři až šest komisařů a to vždy z pořadajících organizací, které je delegují. Při prezentaci jezdec podepíše čestné prohlášení, že vlastní platný řidičský průkaz a doklad o zákonném pojištění mopedu, jinak mu nebude umožněna účast v závodě. Každý jezdec startuje na vlastní riziko a nebezpečí. Organizátor závodu může při uzavřeném závodě připustit na start jezdce bez řidičského průkazu. Jezdec mladší 18 let musí mít písemné potvrzení se souhlasem rodičů formou úředně ověřeného podpisu, zákonného zástupce, týkající se účasti v konkrétním závodě.

Protesty: Po skončení finálové jízdy ihned prvních 13 jezdců povinně odstaví stroje do pořadateli vymezeného prostoru určeného pro případný protest na motor, převodovku, rám, nebo nesportovní chování (výměna stroje, krácení tratě, atd.). První 3 klasifikované stroje a další 2 vylosované se povinně podrobí technické prohlídce i bez podaného protestu. Způsob losování bude na všech závodech shodný a všichni jezdci do 13. místa se jej musí účastnit a to v pořadí v jakém závodě dokončili. Při kontrole se automaticky bude kontrolovat viz odkaz. Protest může podat pouze jezdec, který byl k závodě zaregistrován. Protest musí být podán písemně a může být podán i v průběhu závodu, nejdéle však 10 minut po oficiálním zveřejnění výsledků dané kategorie. Oficiálně je závod ukončen vyvěšením výsledkové listiny a písemným uvedením času, případný protest je možný ještě 10 minut po vyvěšení času. Písemně u organizátora závodu. Pokud nebude nutné rozebírat stroj, vyřeší se protest okamžitě v průběhu závodu. Pokud bude nutné stroj rozebrat, bude se uplatňovat presumpce neviny a k rozebrání stroje dojde až po vyřazení jezdce ze závodu, popřípadě po finálové jízdě. Jezdec, který protest podává, složí 500 Kč řediteli závodu s tím, že písemně uvede, proti kterému jezdcovi protest směřuje a co daný jezdec porušil (motor, převody, rám, výměna stroje, nesportovní chování).

Mohou být podány tyto protesty, každý za 500 Kč:

- nesportovní chování (výměna stroje, zkrácení tratě, atd.) - jezdec, který protest podává, musí prokázat podvod, nebo zajistit svědky podvodu
- motor - sundává se hlava a válec (kontroluje se vše, co je v pravidlech)
- převodovka - sundává se pravé a levé víko motoru, kontroluje se primární i sekundární převodový poměr
- rám - protest se podává proti konkrétní věci
- zapalování, kontroluje se zapalování

Poté pořadatel určí místo, kde bude stroj kontrolován. Při technické kontrole je přítomen jezdec, který protest podal, jezdec, proti kterému protest směřuje plus jeden jeho mechanik a dále delegovaní komisaři, kteří prováděli technickou přejímku strojů.

Při oprávněném protestu připadají peníze jezdcí, který protest podal, při neoprávněném protestu připadají jezdcí, proti kterému byl protest směřován.

Při oprávněném protestu je závodník, který pravidla porušil, vyloučen pouze ze závodu, v němž se provinil. Při prokázání podvodu na trati i pořadatelem (zkrácení trati, výměna stroje apod.) je jezdec rovněž diskvalifikován z daného závodu. Rovněž je jezdec diskvalifikován z daného závodu, když je na jezdce podán protest a jezdec se odmítne podrobit kontrole. Jezdec, jenž byl diskvalifikován, se v následujícím závodě, který dokončí, musí automaticky podrobit technické kontrole stroje a jeho kontrola není započítávána do počtu podle pravidel kontrolovaných strojů a to bez ohledu na umístění v závodu.

Pokud při běžné prohlídce či protestu zjistí technický komisař jakoukoliv nesrovnalost s pravidly je oprávněn jezdce vyloučit za každé porušení technických pravidel.

System bodování:

umístění	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
počet bodů	60	54	48	43	40	38	36	34	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21
umístění	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
počet bodů	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1