



MOTO SAVEZ SRBIJE

11000 Београд, Булевар Деспота Стефана 92,

тел/факс + 381 11 3294 144

е-пошта: motoss@nadlanu.com

ПИБ 104578851 број жиро рачуна 220-88848-07

Na osnovu člana 32. Statuta Moto Saveza Srbije, izvršni odbor na svojoj 1. sednici održanoj dana **21.01.2012** godine donosi

PRAVILNIK KRUŽNE BRZINSKE TRKE 2012

PRAVILNIK ZA KRUŽNE TRKE (RR = ROAD RACING)

A-OPŠTI DEO

Član 1.

Izvršni odbor za kružne trke Moto saveza Srbije raspisuje šampionat Srbije u moto-trkama na kružnim stazama za 2012 godinu, po odredbama ovog Pravilnika, Pravilnika o moto sportu MSS i Posebnih pravilnika i odgovarajućih dodataka Međunarodnog sportskog i tehničkog Pravilnika FIM i UEM.

Član 2.

KALENDAR TAKMIČENJA

Šampionat se održava po bodovnom sistemu.

Šampionat Srbije se održava za pojedinačni plasman vozača, plasman klubova i plasman ekipa sponzora.

Član 3.

SISTEM BODOVANJA

Za plasman na pojedinom takmičenju vozači 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

Da bi se klasa bodovala za Šampionat Srbije na startu trke u toj klasi se mora pojaviti 3 vozača, osim na poslednjem takmičenju gde se klasa boduje bez obzira na broj vozača na startu.

Član 4.

ŠAMPIONAT VOZAČA

Naslov Šampiona i konačan plasman vozača u svakoj klasi biće određen na osnovu zbira bodova sa svih bodovanih takmičenja.

Ukoliko je u nekoj klasi bodovano manje od tri takmičenja, smatraće se da Šampionat u toj klasi nije održan.

Član 5.

ŠAMPIONAT KLUBOVA I EKIPA SPONZORA

Naslov Šampiona i konačan plasman u konkurenciji klubova i ekipa sponzora, biće određen na osnovu zbira bodova koji su klubovi i ekipe sponzora osvojili na takmičenjima.

Član 6.

ISTI BROJ BODOVA

U slučaju jednakog broja bodova po završenom šampionatu, bolji plasman imaće klub, odnosno ekipa sponzora koja ima:

- a) više boljih mesta na pojedinim takmicenjima,
- b) bolji plasman na poslednjem takmičenju.

U slučaju istog broja bodova na kraju Šampinata bolji plasman imaće vozač:

- a) koji je osvojio više prvih mesta, a ukoliko je broj mesta isti, vozač koji je osvojio više drugih mesta, itd.
- b) koji je imao više boljih startnih pozicija
- c) ako ni na jedan način iz prethodnih stavova (a i b) nemože da se odredi plasman, bolje mesto zauzeće vozač koji imama manje ukupno vreme na takmičenjima na kojima su se zajedno plasirali, a u slučaju da nemaju zajednički plasman, vozači dele isto mesto.

B-POSEBAN DEO

Član 7.

KLASE I GRUPE

Šampionat Srbije u moto trkama na kružnim stazama (Road Racing) za 2012. godinu raspisuje se u klasama:

Klasa	Naziv klase	Radna zapremina u ccm
I	SP Junior	Od 80 do 170 2T 250 4 takta
II	SUPERSTOCK 600	Od 395 do 600 4T, maks. 4cil. Od 600 do 750 4T maks. 2 cil.
III	600SS (Supersport)	Od 395 do 600 4T, maks. 4cil. Od 600 do 750 4T maks. 2 cil

IV	SUPERSTOCK 1000	od 601 do 1000 4T, maks. 4 cil. od 751 do 1000 4T, maks. 3 cil. od 851 do 1000 4T, maks. 2 cil.
V	Hepening	od 91 do 125, od 126 do 600, od 601 do 1000 ccm

Na kraju takmičarske sezone 2012. klase u kojima se ne održi ni jedno bodovano takmičenje se automatski ukidaju za sledeću sezonu. Klasa 600 SS i SUPERSTOCK 600 se voze na svim takmičenjima u Diviziji zajedno. Organizator je dužan da posebnim Pravilnikom takmičenja raspiše sve propisane klase.

Na jednom takmičenju vozač može da nastupi u dve klase ako za to oseća da je sposoban i ako je za to dobio saglasnost kluba. Pauza je minimum 60 minuta ako vozač vozi u dve klase.

Član 8.

DUŽINA TRAJANJA TRKE - BROJ KRUGOVA

Dužina trke u kilometrima je određena za svaku klasu posebno:

Klasa SP Junior	min. 30 km	maks. 35 km
Klasa Hepening SBKS 600	min. 35 km	maks. 40 km
Klasa 600 SS	min. 40 km	maks. 50 km
Klasa SUPERSTOCK 1000	min. 40 km	maks. 50 km
Klasa Hepening SBKS 1000	min. 35 km	maks. 40 km

Trajanje trke (broj krugova) se određuje odlukom organizatora da minimum ili maksimum propisane dužine za određenu klasu, podeli sa dužinom kruga staze. Iz tog rezultata proizlazi broj krugova.

U slučaju da je u jednom danu održano dve trke, dužina trke iznosiće 80% od propisane dužine.

Član 9.

USLOVI ZA VOZAČE

Pravo učešća imaju svi vozači koji poseduju vozačku člansku kartu – takmičarsku licencu A, B kategorije važeću za 2012. godinu (prilikom dobijanja licence svaki vozač potpisuje izjavu da se takmiči na sopstvenu odgovornost), važeće lekarsko uverenje koje izdaje lekar medicinske sporta (vozači su dužni da upišu sve povrede koje su imali na prethodnim takmičenjima), polisu osiguranja života i plaćenu upisninu organizatoru u iznosu od 80,00 Eura, a SP Junior 50,00 evra,. U slučaju da se održavaju dve trke u jednom danu plaćaće se jedna koatizacija Polisa osiguranja mora da glasi na najmanji iznos od 500.000,00 dinara za slučaj smrti, odnosno 1.000.000,00 dinara za slučaj invalidnosti.

U klasi SP Junior dozvoljeno je učešće vozačima koji su na dan prvog takmičenja za Šampionat napunili najmanje 12 godina starosti, u klasi SUPERSTOCK 600 napunili najmanje 16 godina i u klasama 600 SS i SUPERSTOCK 1000 vozačima koji su napunili 18 godina starosti. U klasi SP Junior, takmičar može imati najviše 21. godinu.

Vozači mlađi od 18 godina moraju da poseduju pismenu saglasnost roditelja ili staratelja overenju od suda ili opštine shodno odredbama Pravilnika o moto sportu MSS.

Vozači koji su ranijih godina učestvovali u drugim klasama, ne mogu voziti u klasi SP Junior s tim da takmičari ove klase mogu uporedo voziti jaču klasu što se smatra pripremom prelaska u tu klasu.

Vozač klase Hepening koji je u predhodnim godinama bio Šampion klase Hepening, ne može više učestvovati na Hepeningu. Ova klasa je predviđena za početnike radi edukacije i stvaranja takmičarskog kadra. Vozač koji želi da vozi u klasi SUPERSTOCK 600 a vozi SP Junior u toj sezoni može voziti veću klasu.

Vozači u svim klasama obavezni su da za vreme takmičenja nose zaštitne kacige sa vizorom, kožni konbinezon i rukavice i čizme, stim što se preporučuje i štitnik za kičmu i sva druga oprema u skladu sa odredbama Pravilnia FIM. Kontrola navedene opreme vrši se u predstartnom prostoru, a obavezna je upotreba od izlaska iz predstartnog prostora, do ulaska u servisno ili zatvoreno parkište, po završetku treninga i trke.

U skladu s tim, vozači moraju za vreme takmičenja da nose oznaku svoje krvne grupe na vidnom mestu.

U sastavu verifikacione komisije na pojedinom takmičenju, jedan član treba da bude lekar koji obavlja:

- Pregled zdravstvenih kartona

- Opšti pregled vozača
- Donosi odluku dali vozač može da nastavi takmičenje nakon povrede i pregleda
- Obavlja na zahtev organizatora sportske komisije ili u slučaju prigovora i sve druge poslove vezane za doping kontrolu, i sl. U slučaju odbijanja ove kontrole, vozač se automatski suspenduje sa daljeg takmičenja i predaje disciplinskom sudiji u postupak.

Zabranjuje se prisustvo vozača sa takmičarskim motociklom na stazi, od tehničkog prijema na takmičenje do treninga, kao i između treninga i trke. O ovom prekršaju direktor donosi odluku o kažnjavanju vozača.

U šampionatu mogu nastupiti stranci sa licencom FIM ili sa licencom matičnog saveza države (FMN) iz koje takmičar dolazi kao i startnu dozvolu svog FMN. Strani takmičari takođe moraju imati polisu osiguranja ako nije upisana u licenci, lekarsko uverenje izdato od nadležnog organa medicine sporta, potpisanu izjavu kod verifikacione komisije takmičenja da voze na spostvenu odgovornost i izjavu roditelja ili staratelja za vozače ispod 18 godina da mogu voziti na takmičenju.

Svi učesnici u šampionatu su dužni da poštuju Pravilnike i da razvijaju dobre odnose unutar MSS.

Član 10.

TAKMIČENJE KLUBOVA

Klubovi se ne prijavljuju na takmičenjima. Plasman klubova na pojedinačnim takmičenjima određuje se na osnovu individualnih plasmana vozača- članova dotičnih klubova.

Plasman klubova određuje se na osnovu zbira bodova koje su za plasmane u svojim klasama osvojila od 1 do 5 najbolje plasirana vozača iz tog kluba.

Da bi se na jednom takmičenju računao plasman klubova, potrebno je da na tom takmičenju učestvuje najmanje tri kluba. Vozaču koji na jednom takmičenju nastupi u 2 (dve) klase za plasman klubova uzimaju se bodovi iz klase u kojoj je bolje plasiran.

Član 11.

TAKMIČENJE EKIPA SPONZORA

Vozači mogu da se grupišu i u ekipe sponzora koje se takmiče za poseban plasman- plasman ekipe sponzora. Jedna ekipa sponzora može da se sastoji od najmanje dva a najviše pet vozača. Naziv ekipe sponzora nalazi se na takmičarskoj članskoj karti sponzora – licence. Da bi se računao plasman, potrebno je da na jednom takmičenju učestvuju najmanje tri ekipe sponzora. Ekipa sponzora se prijavljuje organizatoru pismeno posle završetka treninga sve do početka II sednice Sportske komisije uz prezentiranje takmičarske članske karte sponzora – licence i upisninu od 2000.00 dinara. Takmičarske članske karte sponzora – licenca koja se izdaje jedino od Moto Saveza Srbije će koštati 2.000 din. za godinu dana. Sportska komisija je obavezna da sve ekipe sponzora koje učestvuju na takmičenju unese u zapisnik sa druge sednice, pod punim nazivom, brojem licence, sastavom ekipe, potpisanim vozačima, startnim brojevima i klasom u kojoj voze. Organizator je dužan da na oglasnoj tabli istakne sastav ekipe sponzora radi eventualnih prigovora. Vozači jedne ekipe mogu biti iz različitih klubova i različitih klasa.

Plasman ekipa sponzora određuje se na osnovu zbira bodova koje su osvojila najviše tri a najmanje dva najbolje plasirana člana ekipe u svojim klasama. Vozač koji vozi u 2 (dve) klase – može biti prijavljen u dve različite ekipe sponzora ili u istu ekipu u dve klase. Oba plasmana tog vozača biće bodovana.

Vozač koji vozi u dve klase ne može sam da sačinjava ekipu sponzora, već ekipa mora imati bar još jednog člana.

Jedan sponzor može prijaviti više ekipa sa istim nazivom numerisanu brojevima 1, 2, 3, ...

ali mu se u plasman na takmičenju unosi samo najbolje plasirana ekipa.
U slučaju istog broja bodova na nekom takmičenju, bolji plasman imaće ekipa:
a) čiji članovi imaju više boljih mesta na trci, uključujući sve prijavljene članove ekipa;
b) čiji članovi koji se boduju za ekipu imaju manji prosek ukupnih vremena na treningu.

Član 12.

STARTNI BROJEVI I REKLAME

Startni brojevi za pojedinu klasu određuju se po plasmanu iz predhodne takmičarske sezone. Ostali vozači dobijaju startne brojeve po redosledu prijavljivanja na prvom takmičenju. Startni brojevi mogu biti dodeljeni i po želji vozača ukoliko nepripadaju nekom od vozača po plasmanu iz predhodne takmičarske sezone. Startni brojevi mogu biti brojevi od broja 1 do broja 999. Brojevi važe za celu sezonu i ne mogu se menjati. Ako se radi o međunarodnim takmičenjima u našoj zemlji a rang takmičenja je viši, startni brojevi se menjaju za naše vozače, sa prioriteto da se prvoplasiranima dodele startni brojevi iz rezultata u predhodnoj godini sa tog ranga takmičenja. Startni brojevi za klase koje voze zajedno u diviziji ceo šampionat moraju biti dodeljeni tako da se ne ponavljaju u obe klase, tako će se jednoj klasi dodeljivati parni brojevi, a drugoj klasi neparni. Ovo se odnosi na klasu SUPERSTOCK 600 i klasu 600SS. Visina, širina, Debljina – širina linije, opisani su u delu Tehnički pravilnik 2008. Boja startnog broja i ivice slobodnog prostora u kojem je ispisan startni broj mora biti tamna, ako je pologa svetla i obrnuto. Nije dozvoljeno korišćenje reflektujućih boja.

Član 13.

TEHNIČKI PRIJEM I VERIFIKACIJA

Zona predviđena za ovu svrhu mora zadovoljiti sledeće uslove:

- Mora biti ograđena i pokrivena,
- Moraju biti dostupne vage za merenje težine (samo za evropski rang takmičenja i viši)
- Pristu ovoj zoni se strogo kontroliše.

Tehnički prijem obavljaju lica određena od strane organizatora u zoni (ili obejktu) predviđenom za tu svrhu. Lica koja obavljaju tehnički prijem su sportski funkcioneri sa važećom članskom kartom – licencom A ili B odnosno njihovim pomoćnicima sa licencom C.

Verifikaciju obavljaju lica određena od strane organizatora u zoni (ili objektu) predviđenom za tu svrhu. Lica koja obavljaju verifikaciju su sportski funkcioneri sa važećom članskom kartom – licencom A ili B odnosno njihovi pomoćnici sa licencom C.

Verifikaciji obavezno prisustvuje i glavni lekar.

Vozač je dužan da lično pristupi tehničkom prijemu i verifikaciji uz stavljanje na pregled:

- Takmičarskog motocikla
- Rezervnog takmičarskog motocikla
- Kaciga
- Vozačku člansku kartu-licencu i polisu osiguranja ako nije upisana u vozačku člansku kartu- licencu
- Overenu prijavu za takmičenje od strane kluba (sem ako već nije original predao organizatoru)
- Lekarsko uverenje

Vozač izjavljuje za koju klasu/e vozi prijavljuje učešće.

Na zahtev odgovornog lica koje vrši tehnički prijem dužan je da pruži sve potrebne podatke o motociklu.

Na pitanja glavnog lekara dužan je da pruži istinite podatke.

Glavni lekar ima pravo da proceni dali je vozač sposoban da nastupi na takmičenju, u slučaju procene da nije sposoban ima diskreciono pravo da zabrani nastup vozaču. Svoju odluku mora u što kraćem vremenskom roku da usmeno prenese direktoru trke, kao i da na prvoj sledećoj sednici Sportske komisije obavesti članove Sportske komisije pismenim putem, što se mora uvesti u zapisnik sednice.

Prisustvo glavnog lekara je obavezno na svakoj sednici Sportske komisije.

Tehnički prijem i verifikacija obaviće se najmanje dva sata pre početka zvaničnog treninga računajući od završetka rada tahničke i verifikacione komisije.

Tehnički prijem se vrši na zvaničnom obrascu, propisanom od strane Tehničke komisije MSS, u koji moraju da budu uneti svi podaci koji se traže, kao i svojeručni potpis vozača.

Svaki klub može za svoje vozače na tehničkom prijemu da prijavi i rezervne motore. Rezervne motore na treningu može da koristi bilo koji vozač tog kluba, ali na takmičenju može da ga koristi samo jedan vozač. U toku trke motori ne mogu da se menjaju.

Organizator takmičenja je dužan da u posebnom Pravilniku naznači vreme u koje će se vršiti tehnički prijem i verifikacija. **Tehničko verifikaciona komisija je dužna da pred svako takmičenje objavi satnicu tehničkog pregleda. Vozači koji ne ispoštuju satnicu i sa kašnjenjem do 60min. Dođu na tehnički prijem platiće kaznu u iznosu od 5.000 dinara, a takmičari koji kasne više od 60 min. Moraju pismeno podneti zahtev za tehnički prijem i platiti taksu od 10.000 dinara.**

Član 14.

TRENING

Postoji nezvanični i zvanični trening.

Posebnim pravilnikom trke mora se obezbediti minimum:

- 1 (jedan) nezvanični trening bez merenja vremena u trjanju od 20 do 30 minuta za svaku klasu koja startuje posebno, odnosno diviziju, ako klase startuju zajedno.

Nezvanični trening mora da se održi pre zvaničnih treninga.

- 2 (dva) zvanična, kvalifikaciona treninga sa merenjem vremena u trjanju od 20 do 30 minuta i pauzom od 2 sata između treninga za svaku klasu koja startuje posebno, odnosno diviziju, ako Klase startuju zajedno.

Vozači započinju treninge iz predstartnog prostora u koji dolaze direktno iz servisnog boksa kada je zeleno svetlo upaljeno na izlaznom delu iz predstartnog prostora, ili postavljena zelena zastava.

Trajanje treninga započinje se paljenjem zelenog svetla, odnosno pokazivanjem zelene Zastave.

Vidljiva tabla ili brojač će biti postavljena u boksu i / ili na liniju starta-cilja da pokazuje preostalo vreme treninga.

Trening se može voziti u subotu i nedelju, a trka isključivo nedeljom, a petak je dan kada se može trenirati ako je organizator obezbedi uslove za trening.

Organizator zadržava pravo da klase grupiše u divizije za treninge i trku uz odobrenje Sportske komisije.

Kraj treninga se označava mahanjem crno-bele šah zastave ili paljenjem crvenog svetla i od tad se izlaz na stazu zatvara.

Vreme vozača se meri sve dok on neprođe ciljnu zastavu. Nakon prolaska ciljne zastave, vozači mogu proći još jedan krug pre ulaska u boks. Nije dozvoljeno proći pored ciljne zastave još jednom posle predhodnog prolaza.

Ukoliko je trening prekinut nekim incidentom ili iz bilo kog drugog razloga, onda se pali crveno svetlo, postavlja crvena zastava na liniju start-cilj i na pozicijama sudskih mesta. Svi vozači se

moraju polako vratiti u boks. Ukoliko se trening ponovo startuje, vreme koje je preostalo će biti prikazano u boksu i / ili na liniji start-cilj u trnutku kad se crvene zastave uklone po naredbi Direktora trke.

Nakon što je trening startovan, površina staze na kojoj se vozi nesme prati ili čistiti deterdžentom osim ukoliko Direktor trke neda takve instrukcije isključivo iz razloga bezbednosti za vozače.

Vozaču se kao vreme za startnu poziciju uzima najbolje postignuto vreme u jednom krugu, bio sa prvog ili drugog treninga od svih izvoženih krugova u toku oba treninga.

Da bi ostvario vreme za startnu poziciju vozač mora odvozati minimum jedan (1) krug na zvaničnom treningu, koji mu je registrovan od strane službe za merenje vremena.

Vozač koji startuje u dve klase, a zbog tehničkih mogućnosti nije ovezao trening jedne od klasa, moći će da startuje sa poslednje startne pozicije ukoliko to propusna moć staze dozvoljava.

Ukoliko se na treningu neke od klasa pojavi veći broj vozača od propusne moći staze, organizator je dužan da podeli vozače u dve grupe prema redosledu startnih brojeva.

Trening pojedine klase mora da se održi najmanje tri sata pre početka trke dotične klase.

Intervencije na takmičarskim motociklima za vreme trajanja službenog treninga ili trke mogu da se vrše isključivou označenim servisnim boksovima koje je organizator dužan da obezbedi. Režim izlaska iz servisnog boksa (uključenje na trening ili trku) reguliše sudija boksa čije su odluke neprikosnovene.

Posle svakog završenog treninga pojedine klase organizator je dužan da oštećene takmičarske motocikle ukloni sa staze i dopremi ih u zatvoreno parkište.

Član 15.

MERENJE VREMENA

Obavezno je merenje vremena sa uređajima koji elektronskim putem, preko foto ćelija, automatski registruju vremena na instrumentima sa najmanjom tačnošću od 1/1000 sekundi. Za službeno merenje vremena na treningu i trci ovlašćena je služba za merenje vremena koja je verifikovana od MSS.

Član 16.

PARKIŠTE ZA TAKMIČARE (BOKS)

Parkište za takmičare (boks) je prostor određen od strane organizatora za smeštaj takmičara i njihovih vozila za vreme trajanja takmičenja. Boks mora da bude prostran i komforan za pozicioniranje vozila, šatora i opreme.

Boks mora da bude obezbeđen d strane organizatora redarskom službom. Jedino vozilima sa specijalnom dozvolom- akreditacijom je dozvoljen pristup u boks.

Unutar boksa organizator je dužan da obezbedi minimum 2 WC-a, pijaću vodu iz vodovoda ili cisterne sa minimum 4 slavine, dovod struje sa zadovoljavajućim presekom kabla i dovoljan broj utičnica i osigurača (minimum 10).

Brzina kretanja vozila (takmičarskih motocikala, automobila, kombi vozila i skutera) kroz parkište je strogo ograničena na 15 Km/h.

U vremenu od 24:00 – 07:00 u boksu je propisana apsolutna tišina – zbranjeno je paliti takmičarske motocikle i puštati glasno muziku odnosno praviti na bilo koji način buku koja može smetati takmičarima tokom odmora. Ako postoji ugostiteljski objekat unutar parkišta njegov rad mora biti ograničen do 24:00 najduže. Nepoštovanje će se najstrožije kažnjavati – disciplinski za vozača i materijalno za klub čiji je vozač član. Sve kontrolne radnje su nadležnosti Direktora takmičenja ili lica koje on ovlasti.

Na klubovima je da edukuju vozače i prateće osoblje da poštuju pravila propisana Pravilnikom.

Član 17.

PREDSTART

Predstart je određen i obeležen prostor gde vozači dolaze iz boksa i čekaju dozvolu da se uključe na stazu.

Vozači su dužni da se odazovu pozivu organizatora za dolazak u predstart tačno u vreme koje je naznačeno u pozivu. Poziv se upućuje vozačima ili preko razglasa, ili lično lice koje radi predstart obaveštava vozače.

Sudija na predstartu je sportski funkcioner sa važećom članskom kartom-licencom kategorije potrebne za rang takmičenja.

Sudija na predstartu svetlosnim uređajem ili zastavama daje signal vozaču ili vozačima dali je ulaz na stazu dozvoljen ili ne.

Sudija na predstartu je dužan da prilikom svakog izlaska vozača na stazu izvrši vizuelni pregled ispravnosti motocikla i zaštitne opreme vozača. Vozač je dužan da postupi po uputima sudije predstarta.

Član 18.

STARTNA PROCEDURA

Na start trke će biti primljeni svi vozači koji su tokom zvaničnih treninga za svoju klasu izborili pravo za start, sa jednim izmerenim krugom minimalno.

Pravo na start je stečeno vremenom ostvarenim na zvaničnim treninzima koje je jednako najboljem kvalifikacionom vremenu u klasi + 15 % sem za klasu 125 SP gde je + 20 %.

Vozači zauzimaju startne pozicije po zvaničnoj startnoj listi ostvarenoj tokom zvaničnog kvalifikacionog treninga.

Startne pozicije vozača obeležavaju se linijom ispred prednjeg točka motocikla.

Ako vozač nije imao vreme za startnu poziciju iz bilo kog razloga, na trci može startovati sa poslednje startne pozicije – isključivo po odobrenju Predsednika sportske komisije koga je dužan o tome pismeno informisati pre II redovne sednice sportske komisije. Saglasnost mora dati i Direktor trke pod uslovom da je vozač prošao proceduru tehničkog prijema i verifiacije, a njegovo kašnjenje se može prihvatiti kao opravdano.

Startuje se sa upaljenim motorima.

Startna procedura mora biti izvedena u roku od 15 minuta.

1. 15 minuta pre početka trke: takmičarski motocikli treba da su prisutni u predstartnom prostoru.
2. 10 minuta pre početka trke: vozači zauzimaju startne pozicije po startnoj listi. Pored njih sme biti najviše tri osobe od kojih jedna osoba može držati suncobran. Učesnici na startnoj liniji moraju imati i nositi propusnicu za prisustvo na startu.
3. Pokazivanjem table 3 minuta svi vozači koji nisu spremni za start moraju odgurati svoje motocikle sa linije starta u boks. Pored vozača mogu ostati po jedan mehaničar (2 za 4-taktne motore) i jedna osoba koja drži suncobran.
4. Pokazivanjem table 1 minut + tabla sa znakom kacige: na znak sudije – startera sve osobe napuštaju stazu sem vozača i sudija starta, ovaj znak može biti praćen i zvučnim signalom (sirenom ili pištaljkom). Odmah zatim sudija – starter stoji na liniji start – cilj kreće u proceduru za krug zagrevanja. Svim prisutnima na stazi daje znak da se uklone, a zatim daje znak prvom redu vozača i oni krću u krug zagrevanja. Na isti način u razmaku od po par sekundi startuju svi redovi na znak sudije startera koji stoji na sredini staze i krće se u smeru suprotnom od kretanja vozača. Znak sudije startera

- za kretanje u krug zagrevanja je spuštanje zelene zastave koju sudija starter nosi u ruci. Nepoštovanje ove procedure će biti sankcionisano. Po povratku sa kruga zagrevanja vozači ponovo zauzimaju svoje startne pozicije. Vozači koji nisu išli na krug zagrevanja se priključuju ostalim vozačima na startu, zauzimajući svoju startnu poziciju.
5. Grejači guma se mogu koristiti na startnoj liniji, bez upotrebe generatora, akumulatora ili drugih električnih naprava koja je zabranjena – izuzetak je samostartujuća sprava za 4-taktne motore.
 6. Punjenje goriva na startnoj liniji nakon kruga zagrevanja je strogo zabranjeno, a vozač koji ne bude poštovao ovu zabranu će biti diskvalifikovan i brisan iz plasmata.
 7. Svaki vozač koji bude imao mehanički problem u krugu zagrevanja može da se vrati u boks i popravi ili zameni motocikl rezervnim motociklom koji je prijavio tokom tehničkog prijema i verifikacije.
 8. Neposredno pred START vozač koji primeti kvar motora ili koji ima drugih problema mora ostati na motociklu i podići ruku. Ne sme pomerati motocikl. Nije dozvoljen pokušaj ODLAGANJE STARTA na bilo koji drugi način. Sudija starter će prići dotičnom vozaču i ukoliko je za otklanjanje kvara potrban mali vremenski period (maksimum 3 minuta), sudija starter će, uz saglasnost direktora trke, dozvoliti ili neotklanjanje kvara na licu mesta. Ukoliko to nije moguće, sudija starter će zamoliti vozača da napusti startnu liniju i odgura motocikl u boks.
 9. Kada su svi vozači zauzeli startne pozicije i sve ostale osobe napustile startnu zonu, pomoćnik sudije startera, koji se nalazi iza poslednjeg vozača, će mahnuti zelenom zastavom.
 10. Sudija koji se do tada nalazio na liniji starta će podići crvenu zastavu i polako se udaljiti sa staze, u smeru ka semaforu.
 11. U tom trenutku će se upaliti crveno svetlo na semaforu.
 12. Posle 2-5 sekundi crveno svetlo će se ugasiti i upaliće se ZELENO svetlo koje označava POČETAK TRKE.

Član 19.

PREVREMENI START

Prevremen start je definisan okretanjem prednjeg točka motocikla i prelaskom preko linije koja označava početak startne pozicije tog vozača pre nego što se crveno svetlo ugasi.

Direktor trke zajedno sa Predsednikom sportske komisije odlučuje dali će biti kažnjavanja ili ne.

Na trci za Evropski šampionat, svaki vozač koji prevremeno startuje će morati izvesti proceduru Stop & Go koja je opisana u članu 21 ovog Pravilnika.

Na trci za Evropski Kup svaki vozač koji prevremeno startuje će biti kažnjen tako što će se dodati 20 sekundi na njegovo vreme vožnje.

(T + 20“).

Na trci za Otvoreni šampionat Srbije se primenjuje procedura sa tablom T + 20“ uz dodatnu crnu tablu sa ispisanim startnim brojem vozača belom bojom (kredom). Odluku donosi Direktor trke koji obaveštava službu za merenje vremena i Predsednika sportske komisije na prvoj sledećoj sednici sportske komisije, a ukoliko to ne uradi smatraće se to njegovim propustom.

Član 20.

„VLAŽNE“ I „SUVE“ TRKE

Sve trke će biti kategorizovane kao „Vlažne“ i „Suve“. Ukoliko je trka kategorizovana kao „Vlažna“ na startnoj liniji će se istaći tabla sa natpisom „Vlažne trke“.

Ukoliko ista nije istaknuta, trka će biti automatski klasifikovana kao „Suva“.

Svrha ove klasifikacije je da se upozore vozači na posledice različitih klimatskih uslova u toku trke.

1. Trke klasifikovane kao Suve će biti prekinute od strane Direktora trke ukoliko on smatra da klimatski uslovi utiču na površinu staze.

2. Trke klasifikovane kao vlažne obično počinju u promenljivim ili vlažnim uslovima, i neće se stopirati iz klimatskih razloga, te vozači koji žele izmenu guma moraju ući u svoje servisne boksove i uraditi izmenu u toku odvijanja trke.

U svi slučajevima u kojima je prva trka stopirana iz klimatskih razloga, ponovni start je automatski „Vlažne trke“.

Član 21.

STOP & GO PROCEDURA

(informacija za vozače učesnike Evropskog šampionata)

U toku trke, vozači će biti zamoljeni da se zaustave u kaznenom području. Vozač mora dovesti motocikl u stanje potpunog mirovanja i ostati tako 5 sekundi. Tek nakon toga može se ponovo uključiti u trku. Stop & Go kazneno područje je smešteno pored staze na mestu na kome odluči direktor trke pre takmičenja a tu odluku potvrdi Sportska komisija na I redovnoj sednici. Ovaj prostor mora biti vidno označen tablom sa natpisom Stop & Go, tokom odvijanja takmičenja ovaj prostor mora uvek ostati slobodan.

Tokom prilaska Stop & Go prostoru vozač mora poslednjih 100 metara voziti brzinom ne većom od 85 Km/h. U slučaju prekoračenja ove brzine, odnosno opasnom vožnjom, vozač će biti kažnjen tako što će mu se pokazati crna zastava. Vozača obavestavaju o kazni Stop & Go tako što mu na liniji Start – cilj sudija pokaže tablu STOP sa njegovim startnim brojem.

Ukoliko vozač nereaguje na tablu STOP posle trećeg pokazivanja sudija na liniji start – cilj pokazuje dotičnom vozaču Crnu zastavu zajedno sa njegovim startnim brojem bele boje na crnoj tabli.

Član 22.

PONAŠANJE VOZAČA U TOKU TRENINGA I TRKE

- 1) Vozač mora poštovati signalizaciju zastavama, svetlosnu signalizaciju ukoliko se ista koristi, kao i instrukcije putem natpisa na tablama.
- 2) Vozač mora voziti odgovorno, bez uzrokovanja opasnosti prema drugim učesnicima ili vozačima, kako na stazi tako i u boksu. Ograničenje brzine na stazi prema boksu je 85Km/h (delu boksa koji je organizator posebno obeležio i gde vozači mogu da probaju svoje motocikle). Vozač se mora sve vreme maksimalno držati propisa iz Sportskih pravilnika. Svako kršenje ovih pravila će biti kažnjeno po disciplinskom pravilniku. Direktor trke je dužan da prijavi kršenje pravila Sportskoj komisiji.
- 3) Vozači mogu koristiti samo stazu i stazu prema boksu. Ukoliko vozač slučajno napusti stazu, može se vratiti na stazu na mesto koje su sudije označile, ili na mesto koje njemu neomogućava prednost. Sudije mogu pomoći vozaču tako što će mu pomoći da podigne motocikl i eventualno ga pridržavati dok se neobave popravke ili prilagođavanja. Svaku

- popravku ili prepravku mora obaviti sam vozač, bez pomoći sa strane. Sudije mu tek onda mogu pomoći da restartuje motor.
- 4) Ukoliko vozač namerava da se povuče, onda mora parkirati motocikl na sigurnom području, kako su označile sudije. Sudije mogu samostalno ukloniti motocikl na bezbedno mesto do završetka trke.
 - 5) Ukoliko vozač ima problema sa motorom i to rezultuje mnogim povlačenjem iz probnih vožnji ili iz trke, onda on ne sme pokušavati da se smanjenom brzinom domogne boksa, već treba da parkira sa strane, na sigurnom mestu, koje je označeno od strane sudija.
 - 6) Vozači koji se sporo vraćaju u boksove zbog popravke motocikla treba osigurati da se vraćaju putanjom što udaljenijom od idealne putanje.
 - 7) Vozači mogu preći u stazu prema boksu u toku same trke da izvrše prepravke na motoru ili da promene gume. Svi takvi radovi se moraju izvesti u srvisnom boksu, na radnom prostoru ispred boksova. Ukoliko se trka prekine, radovi i ponovno punjenje gorivom je dozvoljeno u boksu.
 - 8) Vozačima koji zaustave svoje motocikle u boksovima, mehaničari mogu pomoći da ponovo startuju svoje motore.
 - 9) Vozači ne smeju prevoziti nikoga na svom motociklu.
 - 10) Vozači ne smeju voziti ili gurati svoj motocikl u suprotnom smeru od smera kruga trke, bez obzira dali je to na stazi ili u liniji boksova, osim ukoliko to ne rade pod naredbom zvaničnih lica.

Član 23.

POMOĆ U BOKSU

Vozač može dobiti pomoć ili dosipanje goriva samo i jedino u području svog boksa. Njemu pripada korišćenje usluga 3 mehaničara – asistenta, ali ni pod kakvim okolnostima njima nije dozvoljeno da izađu iz linije boksa. Asistenti – mehaničari mogu izvoditi popravke i dosipanje goriva (u području svog boksa). U toku dosipanja goriva, motor mora biti ugašen. Kazniće se svako kršenje ovog pravila.

Član 24.

PREKID I RESTARTOVANJE TRKE

Ukoliko Direktor trke odluči da prekine trku iz bezbednosnih klimatskih uslova ili iz nekog drugog razloga, ističu se crvene zastave na startnoj liniji i na svi sudijskim mestima istovremeno i Direktor pali crvena trpćuća svetla duž staze (ako ih ima). Vozači moraju odmah usporiti i vratiti se u liniju boksa. Rezultati će stoga biti oni iz zadnjeg kruga pre prekida trke. Ukoliko izračunati rezultati pokazuju da je manje od tri kruga odvozio i trenutno vodeći u trci, onda će se trka poništiti i voziće se potpuno nova trka. Ukoliko se ustanovi da je nemoguće restartovati trku biće objavljeno da je ista poništena i neće se računati (bodovati). Kada je trenutno vodeći trke završio 3 kruga i više, a svi ostali vozači su u istom krugu kao i vodeći, a to je manje od 2/3 dužine trke, zaokružiće se broj krugova na najbliži pun broj izvezenih krugova pa će se trka restartovati. Primer trke koja se sastoji od 30 krugova: Ukoliko se istakne crvena zastava kada je vodeći u svom 10 krugu, pošto je završio 9. krug, a ostali nisu završili 9. krug, onda se uzimaju rezultati posle 8 završenih krugova i drugi deo trke se sastoji od 22 kruga.

Ukoliko se istakne crvena zastava kada je vodeći zajedno sa svim ostalim vozačima u istom krugu, 10 krugu, a svi su završili 9 krugova, rezultati trke će se uzeti posle 9 završnih krugova, dok će se drugi deo trke sastojati od 21 kruga.

Ukoliko je vodeći u trci prešao 2/3 od ukupno predviđene dužine trke, računa se da je trka odvozana i rezultati su bez obzira na prekid trke važeći i dodeljuje se puni broj bodova vozačima.

Član 25.

FINIŠ TRKE

Kada vodeći završi predviđeni broj krugova trke, pokazaće mu se Crno bela – šah zastava od strane sudije na liniji start – cilj. Svim ostalim vozačima će biti na istovetan način pokazana ista ciljna zastava.

Ona označava da je trka završena za vodećeg, kao i za sve ostale vozače. Svi vozači su Dužni da posle prolaska kroz cilj smanje brzinu i da smanjenom brzinom odvezu svoje motocikle u Park ferme (zatvoreno parkište) ili u boksove prema naredbama sudija.

Rezultati – privremeni plasman će biti određen na osnovu redosleda po kojem su vozači prešli start – cilj liniju, kao i po broju završenih krugova o čemu vodi računa služba za merenje vremena i obradu rezultata.

Da bi vozač bio u plasmanu i bodovan mora imati:

- a) Završenih i odvozenih 2/3 ukupnog broja krugova
- b) prelazak start – cilj linije u roku od 5 minuta posle prolaska pobedinika trke.

Član 26.

PARK FERME

Park Ferme (zatvoreno parkište) sa minimum 60 metara kvadratnih mora biti ograđen i mora imati samo jedan kontrolni ulaz/izlaz.

Posle kraja trke svi motocikli koji su završili trku moraju ostati u Park Fermeu 30 minuta. Ovo je vreme u kome se podnose prigovori.

Za vreme trajanja tih 30 minuta, nikome nije dozvoljen ulazak u Park Ferme, sa izuzetkom Direktora trke i članova Sportske komisije kao i Tehničkog komesara.

Vozač je dužan da na poziv Direktora trke dođe i pruži potrebna objašnjenja, Tehničkom komesaru ili zvaničnim licima. Organizator je dužan da odredi posebno sportskog funkcionera koji će biti lice koje sprovodi kontrolu u Park Fermeu.

Član 27.

SIGNALIZACIJA

Upotrebu signalnih oznaka kojima raspolaže sudijsko mesto određuje rukovodilac tog sudijskog mesta ili Direktor takmičenja.

Na takmičenjima se koriste sledeće signalne oznake:

Redni broj	Signal	Značenje
1	Podizanje zastave SRBIJE ili crveno svetlo semafora	Predstartni interval od 2 do 5 sekundi
2	Spuštanje zastavice SRBIJE ili zeleno svetlo semafora	Start trke
3	Plava zastava nepokretna	Sledi preticanje vozača koji vas sustiže za ceo krug
4	Plava zastava u pokretu	Preticanje u toku vozača koji vas je sustigao za ceo krug, ne ometajte ga promenom putanje ili slično
5	Žuta zastava	Opasnost! Zabranjeno preticanje!
6	Žuta zastava sa vertikalnim crvenim prugama	Prosuto ulje, voda ili druge supstance na stazi - klizav kolovoz
7	Bela zastava	Na stazi se nalaze službena vozila (ambulantna, vatrogasna). Zabranjeno je preticanje drugog vozača, osim ako je izuzetno spor. Preticanje službenog vozila na stazi je dozvoljeno
8	Zelena zastava	Uklonjena ranije signalizirana opasnost
9	Crvena zastava	Znak za trenutno i potpuno zaustavljanje. Vozači se moraju lagano vratiti u boks
10	Crna zastava sa belim brojem	Vozač čiji je startni broj prikazan mora otići u boks i nema pravo ponovnog starta
11	Crna zastava sa narandzastim krugom u sredini	Vozač čiji je startni broj prikazan mora otići u boks jer njegov motocikl ima neki mehanički problem i opasan je za vozača i ostale učesnike trke
12	Crno - bela zastava (šah polje)	Cilj
13	Tabla sa znakom 3'	Sva lica osim vozača i mehaničara moraju se udaljiti sa startnog prostora. Viziri na kacigama moraju biti spušteni
14	Tabla sa oznakom 1' plus tabla sa oznakom kacige	1 minut do starta kruga za zagrevanje – sva lica osim vozača moraju se udaljiti sa startnog

		prostora. Poslednja provera kaciga.
15	Tabla sa znakom 30"	Start kruga za zagrevanje će uslediti za 30" Sekundi

Žuta zastava se upotrebljava na sledeći način.

Nepomična zastava	Obaveštava o opasnosti na ivici staze
Mahanje zastavom	Opasnost na delu staze, budite spremni da menjate idealnu putanju
Udvajanje zastave (dve zastave)	Staza je u celosti ili delimično blokirana. Budite spremni da se zaustavite

Sve signalne zastave su dimenzija 60x80 cm, a crvena 80x100 cm.

Član 28.

PRISTUP SLUŽBENIH LICA

Pored zvaničnih lica kojima je dužan da obezbedi službene oznake prema Pravilniku o moto sportu MSS, Organizator je obavezan da obezbedi službene oznake i za mehaničare i vođstva ekipa koje učestvuju na takmičenju, a po pismenom zahtevu kluba koji će predati komisiji za verifikaciju. Ovim licima je dozvoljen pristup u servisno parkirište.

Službene oznake iz predhodnog stava organizator je dužan da obezbedi i za članove organa MSS koji prisustvuju takmičenju.

Član 29.

PRIGOVORI

Prigovor na uočene nepravilnosti i tehničku neispravnost motocikala se ulažu u pismenoj formi Direktor takmičenja (trke) ili licu koje on ovlasti (što je u obavezi da istakne na oglasnu tablu kao posebnu informaciju). Prigovore rešava sportska komisija. Prigovor ima pravo da uloži vozač ili predstavnik kluba isključivo u pismenoj formi sa potpisom i pečatom kluba. Rok za podnošenje prigovora je 30 minuta po završenoj trci (završena trka podrazumeva trenutak kada je vodeći vozač prešao liniju cilja što vreme je registrovano od strane službe za merenje vremena) za tu klasu, dok su motocikli u Park Fermeu (Zatvorenom Parkištu). Uz prigovor koji se ne odnosi na tehničku ispravnost motocikla podnosi se taksa od 5.000,00 dinara.

Taksa se vraća podnosiocu prigovora ukoliko prigovor bude osnovan i usvojen od strane Sportske komisije.

Za prekršaj ovog tipa vozač i njegov klub će biti dalje sankcionisani, nadležnost je sportske komisije, koja je dužna da donese na licu mesta odluku o načinu sankcionisanja i da to unese u zapisnik. Ako je predmet prigovora vozača, klub ili organizator i prigovor bude usvojen – opravdan, vozač, klub ili organizator mogu biti disciplinski ili materijalno kažnjeni od strane Disciplinskog organa na predlog sportske komisije. Ovo važi i bez prigovora ako je na predlog Sportske komisije, jer se na taj način sankcioniše nedisciplinarnost i nepoštovanje sportskih funkcionera i organizatora od strane pojedinaca. U slučaju da prigovor bude odbačen kao neosnovan od strane sportske komisije, Predsednik sportske komisije je dužan da u roku od 3 (tri) dana.

Uz prigovor kojim se zahteva provera motocikla, mora se precizno navesti na šta se prigovor odnosi u pismenoj formi. Prigovor se predaje direktoru trke zajedno sa taksom – direktor predaje prigovor sa taksom na prvoj sledećoj sednici Sportske komisije Predsedniku sportske

komisije. Taksa – depozit u slučaju radova na ustanovljavanju zapremine i merenje cilindara uplaćuje se u iznosima: Dinarska protiv vrednost od 100 evra za dvotaktni motor (materijal uključen), za klsu 50 SP i 125 SP – 50 evra. Dinarska protivvrednost od 350 evra za četvorotaktni motor (materijal uključen – neophodni dihtunzi bez ulja i filtera).

Ukoliko se dokaže da prigovor nije imao osnova, onaj ko ga je uložio gubi. U tom slučaju taksa-depozit se mora isplatiti pobjedničkoj strani umanjena za troškove demontaže i montaže kao i materijala (dihtunzi i sl.).

Ukoliko se dokaže da je protes osnovan, taksa se vraća podnosiocu prigovora u celosti. Gubitnička strana je dužna da plati sve troškove na licu mesta i u roku od 3 (tri) dana.

Član 30.

HITNA MEDICINSKA SLUŽBA

Hitna medicinska služba podrazumeva obezbeđivanje od strane organizatora potrebnog broja vozila za hitno zbrinjavanje povređenih i po potrebi bezbedan prevoz do najbližeg medicinskog centra koji je obavešten od strane organizatora o odvijanju takmučenja u motociklizmu.

Minimalan broj vozila je 2 (dva), poželjno je 3 (tri) vozila iz razloga što ako je jedno vozilo na putu do medicinskog centra na stazi ostaje samo jedno vozilo koje nije u stanju da pruži pomoć na dve tačke na stazi istovremeno.

U slučaju da i drugo vozilo mora da napusti stazu, trka se **OBAVEZNO PRKIDA** do povratka vozila hitne pomoći na stazu. Nalog za prekid trke izdaje Direktor trke.

Preticanje medicinskog vozila na stazi je dozvoljeno.

Ambulantna kola koje dežuraju perđ stze moraju imati svu potrebnu opremu za pružanje pomoći povređenom. Dežurni lekar i vozač komuniciraju sa glavnim lekarom koji je u ambulantom centru na stazi.

Odlukom glavnog lekara povređeni se može prevesti do najbližeg medicinskog centra.

Vozač ambulantnih kola mora biti upoznat od strane Direktora trke o načinu kretanja vozila po stazi.

Preporuka svakom organizatoru je da bi trebalo, ukoliko je u mogućnosti da obezbedi na stazi prostor koji bi bio stalni ili privremeni za zbrinjavanje povređenih vozača. Ovaj prostor bi se nazvao medicinski centar staze po ugledu na razvijenije zemlje, a u cilju poboljšanja medicinske usluge na stazi.

Medicinski centar staze treba da ima:

- Prostor u kome nema prisustva nikome osim medicinskoj službi i povređenima
- Prostor obezbeđen za lak prilaz ambulatnih kola
- Prostor za prihvatanje povređenih sa jednim ili dva mesta za medicinsku obradu
- Prostor za anti-doping kontrolu
- Centar bi trebao biti opremljen sa stolom, stolicama, lavabo, folderima sa uzorcima, pisaćim materijalom, WC u prostoriji kao i priborom za ličnu higijenu
- Medicinski centar mora imeti radio vezu sa centrom za kontrolu trke i glavnim lekarom
- Parking za ambulatna kola

Član 31.

VATROGASNA SLUŽBA I OPREMA

Sredstva protiv – požarne zaštite sa ljudstvom moraju biti raspoređeni u parkištu za takmičare (boks) i duž cele staze.

Na svakom sudijskom mestu duž staze mora biti jedan aparat za PP-zaštitu.

U boksu svaki pojedinačni blok mora imati prenosivi aparat za PP- zaštitu

Vozila za gašenje požara moraju biti parkirana u blizini objekata na kojima je potencijalna opasnost od izbijanja požara. Takođe je bitno ustanoviti protiv – požarni put kojim će se kretati ova vozila.

Ova vozila moraju imati slobodan manevarski prostor za brzo reagovanje.

Vatrogasna služba mora imati svog rukovodioca koji kontaktira sa Direktorom trke.

Broj vatrogasnih vozila i PP – aparata se utvrđuju – Elaboratom o bezbednosti staze.

Član 32.

ORGANIZATORI TAKMIČENJA

Organizatori moto trka koje se boduju za Šampionat Srbije mogu biti klubovi registrovani na teritoriji Srbije koji su izmirili svoje obaveze za prošlu sezonu (godinu) propisane važećim Pravilnicima.

Prilikom donošenja odluke o dodeli organizacije trke klubovima kandidatima, uzima se u obzir kvalitet organizacije koju nudi klub organizator. Kvalitet organizacije podrazumeva poštovanje od strane organizatora svih elemenata koji utiču na bezbednost i kvalitetno funkcionisanje svih potrebnih službi na takmičenju.

Klubovi moraju biti uključeni u sistem takmičenja putem članstva u MSS.

Organizatori trka koje se boduju za Šampionat Srbije nemogu biti fizička lica.

Organizator trke mora ispoštovati sve obaveze koje su propisane posebnim Pravilnikom o organizaciji takmičenja.

Dokumenta koja organizator mora da pokaže Sportskoj komisiji na 1. sednici su:

- Poseban pravilnik takmičenja overen od strane MSS
- Polisu osiguranja za glrdaoce
- Polisu osiguranja za službena lica
- Overu licence staze za tekuću godinu
- Overenu prijavu skupa od strane MUP.

Neispunjenje bilo koje tačke nabrojane u poglavljima: elementi trke, hitna mediciska služba i vatrogasna služba povlači sankcije i to disciplinsku i materijalnu odgovornost organizatora.

Organizator je u obavezi da na pobjedničkom postolju i u štampanom marketing materijalu vidno istakne znak MSS i AMSS.

Član 33.

STAZE

Moto trke na kružnim stazama se moraju održavati na zatvorenoj stazi. U toku treninga i trke staza mora biti zatvorena za javnu upotrebu i obezbeđena od nekontrolisanog kretanja publike.

Staza dobija licencu pre održavanja takmičenja, koje je na njoj predviđeno. Licencu staze izdaje MS Srbije pre overe Pravilnika takmičenja, a na osnovu zapisnika o pregledu staze od strane

komisije za licenciranje. Posle održanih službenih treninga i pre takmičenja na stazi je zabranjeno vršiti promene.

TEHNIČKI USLOVI STAZE:

Dužina staze mora biti: minimalna dužina 2.000 m – maksimalna dužina 10.000m.

Startna zona mora biti smeštena u pravcu sa minimalnom dužinom od 250m.

Startna linija mora biti udaljena minimum 200m od prve krivine.

Širina staze nesme biti manja od 8m.

Na stazi i u neposrednoj blizini nesme biti nezvaničnih elemenata, ograda, stubova i slično.

Ulegnuća i šahtovi takođe se moraju zaštititi ili sanirati.

STARTNE POZICIJE:

Startne pozicije na startnoj liniji obeležene su belom bojom 80 x 80 cm i rednim brojem počev od startne pozicije br.1.

Ova mreža startne pozicije mora biti iscrtana na sledeći način:

- Širina dostupna na startnoj liniji će biti podeljena na linije, uzevši u obzir broj vozača po redu kao i razmak vozača u drugom redu.
- Dužina staze određena za svaki red je 7 m sa tri startne pozicije, dok je 6 m sa dve startne pozicije.
- Vodeća pozicija je 1 m iza startne linije.
- Motocikli moraju biti postavljeni u ešalon na startu i to u cik – cak kolonama ostavivši slobodan prostor ispred svakog motora u sledećem redu – koridora.

BEZBEDNOSNI USLOVI STAZE:

Zaštitna sredstva koja se koriste u obezbeđenju staze:

- avio ograde A – tip i B – tip po UEM pravilniku,
- U Šampionatu Srbije će se koristiti avio ograde C – tip (bele slame, umotane bele slame u vreće i autorizovane bale od pene) i D – tip (automobilske gume prekrivene ceradama) i E – tip (automobilske gume, složene i povezane u više redova koji čine barijere).

Pored staze u zonama izletanja nesme postojati grđevinskih objekata, rupa, kanala većih bregova, nezaštićenih stubova, ograda i slično.

Sve prepreke koje se na bilo koji način mogu ukloniti – treba ih obavezno ukloniti ili napraviti montažno demontažnim.

Organizator je dužan da obezbedi za vreme odvijanja takmičenja specijalno obeleženo vozilo koje ima tehničke mogućnosti da prevozi sa staze oštećene motocikle do boksa (parkišta za vozače).

Prilazna staza pre krivine mora biti označena znakovima 50. 100 i 150 m koji su postavljeni sa desne strane za leve krivine i suprotno, i to 50 m pre početka geometrijske krivine.

Maksimalne dimenzije znaka za obeležavanje, vertikalni 55 x 156 cm, horizontalni 130 x 64 cm.

Minimalna dimenzija brojeva 30 x 40 cm. Boja crno i tamno plave cifre na beloj podlozi.

PROCEDURA HOMOLOGACIJA STAZE:

Ustanoviti nivo stalne sigurnosti staze i njeno podudaranje sa pravilnikom komisije za moto trke, da se eventualne preporuke oko bezbednosti na vreme otklone.

Homologacija staze podrazumeva Elaborat o bezbednosti staze koji se daje na uvid pomoćniku direktora za bezbednost.

Elaborat o bezbednosti treba da sadrži:

- lokaciju sudijskih mesta
- propusnu moć staze (maksimalan broj takmičara u jednoj diviziji)
- lokaciju minimum 2 (dva) sanitetska vozila za intervencije na stazi
- Lokaciju protiv požarna vozila (minimum jedno vozilo)
- Lokaciju za protiv požarne aparate
- Prilazne i odlazne putanje za sanitetska vozila i PP vozila koje ni na koji način nesmeju prelaziti stazu
- Tačna mesta određena za publiku (minimum 15 metara od staze)

- Broj redara (ili policije) i lokaciju na stazi
- Skicu staze i boksa sa svim elementima (primer skice staze u prilogu teksta)
- Dužina staze sa brojem krivina
- Kvalitet asvaltne podloge sa kretkim opisom

Homologacija (licenca) staze važi 2 (dve) godine.

Sve inspekcije mora vršiti MSS sa svojom komisijom.

Inspekcija se mora obaviti pre overavanja posebnog pravilnika za to takmičenje.

Ako je važnost kontrole bitna, komisija može odlučiti da izvrši jednu ili više inspekcija do samog takmičenja.

Dokumenti koji se mogu podneti na zahtev komisije:

- Nacrt staze u razmeri 1 : 2000, uključujući pozicije kontrolnog punkta trke, zgrade, oprmu, prilazne puteve, boks (parkište za takmičare), predstart, park ferme i lokaciju startne linije, ambulanti, medicinski centar, vatrogasna vozila, PP aparati, kao i pozicije sudija na stazi (označeni brojevima S-1, S-2...).
- Elaborat bezbednosti
- Sistem interne komunikacije (radio veza ops)
- Lokacija – udaljenost obaveštenog medicinskog centra za prihvatanje povređenih vozača
- Opis medicinskih službi i opreme personala na stazi
- Opis vatrogasne službe i opreme na stazi

Ovaj dokument – formular ispunjen i overen se radi u 3 (tri) primerka, a 1 (jedan) se arhivira u MSS dok 2 (dva) overena primerka ostaju organizatoru.

Direktor za bezbednost uoči takmičenja preuzima jedan primerak sa kojim upoznaje ostale saradnike.

Homologacija stupa na snagu nakon finalne inspekcije komisije koju potpisuje predsednik Komisije i članovi (minimum jedan član komisije mora biti aktivan takmičar).

Komisiju formira Izvršni odbor na period od 4 godine. Radu komisije se pridodaju 2 (dva) proverena člana. Jedan predstavnik organizatora i jedan delegat MSS. Komisija u punom sastavu donosi odluku.

Na inekcijski izveštaj komisije o određenoj stazi organizator može uložiti pismeni prigovor u roku od 3 (tri) dana u sekretarijat MSS.

Prigovor mora biti valjano obrazložen od strane organizatora.

Izvršni odbor za motociklističke sportove MSS ima maksimum 10 (deset) dana da prigovor reši, poštujući prvenstveno mišljenje komisije za inspekciju staze u merama bezbednosti.

U ovom slučaju odlukom Izvršnog odbora staze može dobiti homologaciju.

Zvaničnik MSS koji je zadužen za inspekciju staze može suspendovati licencu za homologaciju u sledećim slučajevima:

- povreda stalnih sigurnosnih mera
- povreda kvaliteta površine staze,
- nedostatak preventivnih i zaštitnih aparata, prostora i medicinskih ekipa,
- nedovoljno poštovanje mera zaštite na stazi.

Nakon održanog takmičenja koje nije zadovoljilo nivo propisane organizacije takmičenja, delegat MSS i predsednik komisije za licenciranje staze moraju pismeno izvestiti sekretara za moto sport MSS i Predsednika komisije za licenciranje staze moraju pismeno izvestiti sekretara za moto – sport MSS o povredi propisanih normi obezbeđenja. Na osnovu ovih podataka Izvršni odbor za moto – sport na predlog sekretara može preuzeti radnje radi zaštite interesa takmičara i ostalih učesnika.

Izvršni odbor može kazniti organizatora ili mu zabraniti dalju organizaciju takmičenja shodno disciplinskom pravilniku MSS.

Član 34.

DIREKCIJA TRKE I KONTROLA TRKE

Direkciju trke čine Sportski funkcioneri sa važećim članskim kartama – licencama, raspoređeni na funkcije:

- Direktor trke (takmičenja),
- Pomoćnik direktora za bezbednost,
- Rukovodilac tehničke komisije,
- Rukovodilac verifikacione komisije,
- Glavni lekar,
- Šef sudija.

Kontrolu trke tokom održavanja takmičenja vrše Sportski funkcioneri sa važećim članskom kartama – licencama, raspoređeni kao:

- direktor trke
- sudije takmičenja i pomoćnici sudija
- služba za merenje vremena
- služba za totalizaciju kruga
- služba za obračun rezultata
- Rukovodioc servisnog (mehaničarskog) boksa i zatvorenog parkišta (park fermea)
- Rukovodilac pred – start
- Starter – finišer
- Rukovodilac radio vezom

Pojedinačne dužnosti nabrojanih funkcionera su regulisane Posebnim pravilnikom o pravima i dužnostima Sportskih funkcionera u moto sportu.

DIREKTOR TRKE

Direktor trke je neposredni rukovodilac takmičenja kao i svim pripremnim radnjama koje prizilaze pre takmičenja. Njegove odluke su neopozive u toku takmičenja, a za svoj rad odgovoran je Sportskoj komisiji.

Iz tog razloga Direktor trke mora da bude ličnost sa velikim poznavanjem moto discipline na takmičenju gde je Direktor trke. Isto tako treba da bude ličnost sa velikim autoritetom koja donosi brze, kvalitetne i nedvosmislene odluke u toku rukovođenja takmičenjem.

Obaveze Direktora trke su da vodi kompletno takmičenje po Pravilnicima koji regulišu tu materiju.

Njegova obaveza je da reaguje na svaku nepravilnost i učini potrebne radnje odnosno naredi da se učine potrebne radnje koje će odkloniti zapaženu nepravilnost za dalji tok takmičenja. Njegova obaveza je da prisustvuje svim sednicama Sportske komisije i da na svakoj da izveštaj koji obavezno ulazi u zapisnik. Isto tako Direktor koordinira rad svih službi na takmičenju, njegove odluke se moraju poštovati.

Direktor trke (uz odobrenje sportske komisije koju predstavlja njen predsednik) je jedino lice koje može da menja satnicu takmičenja, uz poštovanje svih Pravilnika koji regulišu tu materiju.

Direktor trke (uz odobrenje sportske komisije) jedino je lice koje daje znak za početak i kraj takmičenja preko izvršnih funkcionera.

Direktor trke je dužan da dostojno reprezentuje moto sport u svakoj prilici.

Član 35.

NADZOR TRKE

Nadzor trke tokom održavanja takmičenja vrši Sportska komisija, koju čine tri člana:

- Delegat izvršnog odbora (koji je ujedno i predsednik komisije na takmičenju)
- Delegat Tehničke komisije – Tehnički komesar
- Delegat organizatora

Pjedinačne dužnosti nabrojanih funkcionera su regulisane Posebnim Pravilnikom o pravima i dužnostima Sportskih funkcionera moto sportu MSS.

Član 36.

OBJAVLJIVANJE REZULTATA

Organizator je dužan da putem oglasne table obaveštava sve vozače i članove njihovih timova – klubova o svim bitnim informacijama i odlukama koje utiču na tok takmičenja (satnice, promene satnice itd.) kao i o svim rezultatima sa treninga i same trke. Time omogućava obaveštenost učesnika u takmičenju i mogućnost davanja pismenih primedbi odnosno prigovora u slučaju neslaganja.

Sve informacije koje se objavljuju putem oglasne table moraju imati napisano vreme objavljivanja i moraju imati rok delovanja od minimum 30 minuta. (primer: ako se odlaže start za neko vreme, a primera radi u stanici je start predviđen u 12:00 časova, informacija na oglasnu tablu mora biti postavljena najkasnije do 11:30). Rezultati mogu biti objavljavani i preko razglasa, ali predhodno moraju biti objavljeni putem oglasne table.

Kopije u dovoljnom broju moraju biti raspoložive za sve predstavnike klubova – timova na mestu umnožavanja dokumenata. Ovo mesto mora biti precizno određeno i objavljeno na oglasnoj tabli.

Član 37.

POČASNE NAGRADE

Na svakom takmičenju organizator je obavezan da po završenom takmičenju dodeli PEHARE plasmana na prvo, drugo i treće mesto u Šampionatu Srbije, vozačima u svim klasama, klubovima i ekipama sponzora, plasiranim na prvo, drugo i treće mesto, a stranim takmičarima koji se ne boduju dodeljuje se naknadno pehar ukoliko su trku završili kao prvi, drugi ili treći.

Ceremonija dodele nagrada, prva tri vozača iz svake klase moraju učestvovati, kao i predstavnici klubova i predstavnici ekipe Sponzora.

Ceremonija dodele nagrada se održava odmah nakon svake trke ili na kraju svih trka po odluci organizatora.

Na kraju završenog šampionata u toj takmičarskoj sezoni MSS dodeljuje nagrade po odluci Izvršnog odbora za kružne trke.

Član 38.

ŠAMPIONAT SRBIJE

U ŠAMPIONATU Srbije pravo učešća i bodovanja za Šampionat Srbije imaju takmičari koji poseduju licencu izdatu od MSS.

U šampionatu Srbije pravo učešća imaju i vozači sa licencom Nacionalnog saveza države iz koje dolaze, odnosno sa licencom koju nije izdao MSS, startnom dozvolom i overenom prijavom Nacionalnog saveza države iz koje dolaze, ali neće biti bodovani za Šampionat Srbije, što znači da se boduju samo domaći trkači i strani sa nacionalnom (tj. Srpskom) licencom.

Takmičari iz Srbije koji ne poseduju vozačku člansku kartu – licencu MSS, nemaju pravo učešća u šampionatu Srbije.

Naslov pobjednika i konačan plasman vozača u svakoj klasi šampionata Srbije biće određen na osnovu odredbi datih u članu 4.

Da bise proglasio pobjednik u klasi Šampionata Srbije potrebno je da se boduju najmanje tri takmičenja u klasi Šampionata Srbije.

Član 39.

KAZNENE ODREDBE

1. Novčana kazna u iznosu od 5.000,00 do 10.000,00 dinara izriče se vozačima za sledeće prekršaje:

1.1 Povrede odredaba sportskih pravilnika; prestupi na takmičenju koje nemaju ozbiljne posledice na sam tok takmičenja, kao i kršenje normi sportskog ponašanja manjeg obima;

1.2 Ako se u toku i po završetku takmičenja, po nalazu Tehničkog komesara MSS utvrde nedozvoljene prepravke na motociklu neznanog obima, a koje utiču na njegove performanse; nepropisno korišćenje sigurnosne opreme za vozače (kaciga, vozački kombinezon, rukavice, duboke patike i slično); nedostatak obaveznih oznaka na motociklu i drugo.

1.3 Nepoštovanje plave zastave, nepoštovanje bele zastave, nepoštovanje žute zastave (signalizacija se koristi u stanju mirovanja).

2. Novčana kazna i brisanje plasmana sa takmičenja na kom je prestup učinjen, izriče se vozačima – takmičarima za sledeće prekršaje:

2.1 Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 15.000,00 dinara i brisanjem iz plasmana kazniće se vozač – takmičar za sledeće prekršaje: višestruko nepoštovanje plave zastave,

Preticanje konkurenta pod istaknutom belom zastavom, preticanje bilo kog vozača pod žutom zastavom koja se koristi mahanjem; preticanje konkurenta pod istaknutom žutom zastavom, nepoštovanje signalizacije na stazi; takmičari koji su učestvovali na takmičenju na kome su prema nalazu Tehničkog komesara MSS izvršene nedozvoljene prepravke vozila neznanog obima, a koje utiču na njegove performanse;

2.2 Novčanom kaznom u iznosu od 15.000,00 do 20.000,00 dinara i brisanjem iz plasmana kazniće se vozač – takmičar za sledeće prekršaje: nepostupanje po nalogima izvršnih funkcionera na stazi, nepoštovanje udvojene žute zastave koja se koristi mahanjem, nepoštovanje crvene zastave.

Ove kazne na samom takmičenju izriče Direktor takmičenja na predlog izvršnih i nadzornih sportskih funkcionera.

Na izrečenu kaznu, od strane Direktora, takmičari imaju pravo žalbe Sportskoj komisiji u vremenu predviđenom za žalbe na privremene rezultate.

Ovako izrečena novčana kazna plaća se u roku od 5 dana na račun MSS.

Takmičar koji nije izmirio sve obaveze nema pravo učešća na narednom takmičenju.

O ovako izrečenim kaznama, Direktor takmičenja izveštava Sportsku komisiju, a sve izrečene kazne se moraju uneti u zapisnik Sportske komisije. Predsednik sportske komisije takmičenja je obavezan da u roku od 24 časa pismeno izvesti stručnu službu MSS o izrečenim i naplaćenim kaznama na takmičenju.

Član 40.

ZAVRŠNE ODREDBE

Pravo tumačenja ovog Pravilnika u nadležnosti je Izvršnog odbora za kružne trke MSS. Ovaj Pravilnik usvojen je na radovnoj sednici Izvršnog odbora za kružne trke MSS, održanoj februara 2008. godine i važi za takmičarsku sezonu u 2008 godini.

Predsedni Izvršnog odbora za Kružne trke
Marko Rakić

TEHNIČKA PRAVILA BRZINSKIH TRKA

Svaka modifikacija je zabranjena ukoliko nije izričito dozvoljena ovim pravilnikom.

Klasa SP JUNIOR

Specifikacije mašine (agregata)

Pravila koja se odnose na ograničenje promena na homologiranom motoru u cilju poboljšanja sigurnosti.

SVE ŠTO NIJE DOZVOLJENO I PROPISANO OVIM PRAVILOM STROGO JE ZABRANJENO

Motor mora biti homologiran od strane proizvođača, osim za nove motore, godine proizvodnje od 2006. Za ove motore, kompletna tehnička dokumentacija i pravila prepravke, moraju biti propisana od strane proizvođača.

Mnoge prepravke su dozvoljene iz sigurnosnih razloga.

Svi motori moraju u potpunosti da podležu FIM Road Racing Tehničkom pravilniku.

Izgled spreda, od pozadi i iz profila motora mora (osim što je drugačije naznačeno) da odgovara homologiranom obliku (kao što je proizveden).

Klase od 80cc do 170cc 2 (dva) takta mogu imati najviše 1 cilindar i 6 brzina.

U klasi mogu učestvovati i motocikli do 250 ccm 4 takta za koje važi pravilnik kao i za klasu 600 SS.

Težina

Minimalna težina motora je 110 kg bez ulja i goriva.

Na konačnom tehničkom pregledu nakon trke, motori će biti izmereni u stanju u kome su na kraju trke.

U bilo kom trenutku za vreme takmičenja, težina celog motora (uključujući rezervoar) ne sme biti manja od minimalne težine.

Boje startnih brojeva

Boje pozadine i cifara za SP JUNIOR motore je crna pozadi sa belim brojevima, po RAL skali, vrednosti za boje 9005 za crnu i 9010 za belu.

Veličine svih prednjih brojeva: Min. Visina: 160mm
 Min. Širina: 80mm
 Min. Debljina: 25mm

Veličine svih bočnih brojeva: Min. Visina: 120mm
 Min. Širina: 60mm
 Min. Debljina: 25mm

Dodeljeni broj i tablica vozaču mora biti pričvršćena za motocikl na sledeći način: jedan na prednjoj strani motora ili u centru ili malo pomeren u stranu; po jedan na levoj i desnoj strani sedišta. Broj mora biti vidljiv posmatračima i zvaničnicima sa obe strane staze.

U slučaju spora oko dostupnosti boja, odluka tehničke komisije je konačna.

Gorivo

Svi motori moraju da rade na normalno bezolovno gorivo sa maksimalnom količinom olova od 0,005g/l (bezolovno) i maksimalnim MON od 90. (pogledati i član 2.10 FIM tehničkih pravila)

Specifikacije mašine

Svi delovi koji se ne pominju u narednim članovima moraju ostati u originalnoj proizvodnji homologiranom stanju.

Ram i zadnji deo rama

Ram mora ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju. Strane rama mogu biti prekrivene zaštitnim delom napravljenom od plastike ili kompozitnog materijala. Ovi štitnici moraju odgovarati obliku rama.

Ništa nesme biti dodato varenjem ili uklonjeno sečenjem sa rama.

Svi motori moraju imati identifikacioni broj vozila od strane proizvođača na ramu (broj šasiije).

Okviri motora ili pločice moraju ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju.

Prednja viljuška

Struktura prednje viljuške mora ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju.

Standarni unutrašnji delovi un viljuške mogu biti promenjeni. Kitovi i ventili za prednju viljušku sa slobodnog tržišta se mogu koristiti. Poklopci viljuške mogu biti modifikovani ili zamenjeni da bi se postavili podešivači prednapona opruga.

Poklopci štapova viljuške mogu biti modifikovani ili zamenjeni da bi bili ugrađeni podešivači preopterećenja i kompresije viljuške.

Bilo koja količina i kvalitet ulja može biti korišćena za viljušku.

Podešavanje visine štapova u odnosu na mostove prednje viljuške je slobodna.

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

Amortizeru volana može biti dodat ili zamenjen po slobodnom izboru.

Amortizer volana ne može da služi kao ograničivač ugla pomeranja prednje viljuške.

Zadnja viljuška

Svi delovi zadnje viljuške moraju ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju.

Nosači zadnjeg štendera mogu biti dodati na zadnju viljušku varenjem ili pomoću vijaka. Ivice nosača moraju biti zaobljene većim radijusom gledano sa svih strana. Vijci za pritezanje nosača ne smeju da vire (moraju biti upušteni). Iz sigurnosnih razloga je moguće dodavanje plastičnih šina kao vođenje za pogonski lanac, postavljeni tako da spreča vibracije donjeg dela lanca između zadnjeg lančanika i zadnje viljuške.

Zadnji amortizer

Zadnji amortizer (amortizer i opruge) mogu biti modifikovani i zamenjeni, a s tim priključci na ramu i zadnjoj viljušci (klackalici zadnje viljuške) moraju ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju. Opruge zadnjeg ogibljenja mogu se menjati.

Točkovi

Točkovi moraju ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju u vremenu prodaje dilersko – distributerskoj mreži za homologirani motocikl. Mehanizam za pokretanje brzinometra na točku može biti skinut i zamenjen čaurom. Modifikacije na osovinama točkova i pozicijama za pričvršćivanje prednjih i zadnjih kočionih klešta nisu dozvoljene. Čaure za distanciranje točkova mogu biti modifikovane, dozvoljene su i modifikacije na točkovima da bi držali distanc čaure.

Ako originalni dizajn uključuje ublaživač udara zadnjeg lančanika nesme se menjati, mora ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju. Prečnik točka i širina točka moraju ostati u homologiranom stanju.

Kočnice

Kočioni diskovi moraju ostati u originalnom proizvedenom homologiranom stanju. Prednji diskovi mogu da se učine plivajućim koristeći originalne delove i originalne tačke pričvršćivanja. Prednje i zadnje kočione kandze (kečenje, nosači...) moraju ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju. Nosač zadnje kočione kandze može biti pričvršćen za zadnju viljušku, s tim da tačke kačenja kalipera na nosaču moraju ostati nepromenjene. Zadnja viljuška može biti modifikovana iz ovih razloga da bi se učvrstio nosač zadnje kočione kandže varenjem, bušenjem ili korišćenjem <helicoil-a>. Prednja i zadnja kočiona pumpa moraju ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju. Prednji i zadnji rezervoar kočione tečnosti mogu biti zamenjeni. Prednja i zadnja hidraulična creva mogu biti promenjena. Razdelnik na prednjoj kočnici za kčione kandže mora da bude iznad donjeg trougla prednje viljuške. Montaža brzih konektora na kočionim crevima je dozvoljena. Pločice prednjih i zadnjih kočnica su po slobodnom izboru. Osovinice pločica kočnica mogu biti modifikovane zbog brže zamene. Dodavanjem usmerivača vazduha nije dozvoljeno.

Gume

Gume moraju biti sa šarom i oznakama tj. standardne gume za serijsku upotrebu (proizvođač nije bitan), sa V i Z oznakama. Gume moraju imati ili DOT ili E oznaku. Gume za kišu mogu da se koriste samo nakon što Direktor trke proglasi trku trkom po kiši. Gume za kišu mogu da se koriste samo nakon što Direktor trke proglasi trku trkom po kiši. Gume za kišu nemoraju imati DOT ili E oznaku, tj mogu biti označene sa *Not For Highway Use* ili *NHS*. Upotreba grejača guma je dozvoljena. Zabranjena upotreba slick guma na svim treninzima i na samom takmičenju.

Nogostupi/nožne komande

Nogostupi i nosači nogostupa mogu biti zamenjeni neoriginalnim (komercijalnim) stim da mesta kačenja nosača nogostupa za ram moraju ostati originalni. Krajevi nogostupa moraju imati zaobljenje radijusa 8mm. Bočni štitnici protiv pada moraju imati pričvršćene nastavke od plastike, teflona ili sličnog materijala sa minimalnim radijusom 8mm. U slučaju da Tehnički komesar ima bilo kakvu primedbu na štitnike zbog sigurnosti oni moraju biti zamenjeni ili prepravljani.

Ručice volana i ručne komande

Ručice volana mogu biti zamenjene (nepodrazumeva zamenu glavnog kočionog cilindra i cilindra kvačila). Pozicija ručica volana može biti podešavajuća. Ručica gasa može biti modifikovana ili zamenjena. Poluga kvačila i poluga kočnice/slobodan izbor. Prekidač za gašenje motora na volanu može biti neoriginalni ali mora biti ugrađen.

Oklopi

Oklopi i nosači oklopa mogu biti zamenjeni neoriginalnim delovima koji moraju izgledati kao original sa minimalnim izmenama za trkačku upotrebu, kao što su mesta pričvršćenja, slobodan izbor spajanja delova oklopa, zatvaranje otvora za farove... Izbor materijala je slobodan, upotreba *carbon fibera, kevlar* nije dozvoljena. Ukupne dimenzije moraju ostati iste kao i originalnih delova. Gornji providni deo oklopa (vetrobran) slobodan izbor. Originalni kombinovani nosač instrumenata može biti zamenjen neoriginalnim. Ostali nosači mogu biti odstranjeni ili zamenjeni neoriginalnim. Originalni vazdušni vod između oklopa i kućišta filtera vazduha mora ostati homologiran. Karbonski materijali za izradu ovih delova su zabranjeni. Donji deo oklopa mora biti konstruisan tako da u slučaju kvara motora mora zadržati polovinu ukupne količine ulja i tečnosti za hlađenje mašine (minimum 5l). Najniža tačka otvora

na oklopu mora biti pozicionirana minimalno 50mm od donje ivice oklopa. Najniža tačka na donjem oklopu mora imati maksimalno dve rupe prečnika 25m. Ove rupe moraju biti zatvorene, osim u slučaju vožnje trke po kiši, po odluci direktora trke.

Prednji blatobran slobodan izbor.

Zadnji štitnik lanca slobodan izbor.

Sve ivice plastičnih delova moraju biti zaobljene.

Rezervoar

Čep rezervoara može biti zamenjen čepom na navoj iz bezbednosnih razloga.

Strane rezervoara mogu biti pokrivene zaštitnim delovima pravljenim od kompozitnih materijala.

Protectori moraju da prate oblik rezervoara.

Svaki rezervoar mora biti skroz napunjen sa zaštitnom penom – sunderom – (npr. EXPLOSAFE) otporan na benzin i aditive.

Hladnjak

Dozvoljena zamena hladnjaka (slobodan izbor).

Sedište

Sedište, baza sedišta i prateći delovi oblika mogu biti zamenjeni delovima sličnog izgleda (slobodan izbor). Sedište može biti modifikovano u sedište za jednu osobu.

Izgled sedišta sprema, otpozadi i iz profila moraju da odgovaraju izgledu originalnog.

Instalacija

Originalna instalacija može biti modifikovana po sledećem: nekorišćeni delovi instalacije mogu biti isključeni kao što je sirena, poazivači pravca, itd. Mogu biti isključeni i osigurani.

Sečenje instalacije i konektora je zabranjeno.

Akumulator

Veličina i tip akumulatora moraju ostati nepromenjeni.

Vazdušni filter

Filter vazduha može biti uklonjen ili slobodan izbor. Kućište filtera vazduha može biti uklonjen ili slobodan izbor.

Karburator

Slobodan izbor karburatora.

Električni ili mehanički uređaji za hladno paljenje moraju ostati ugrađeni, ali mogu biti deaktivirani

Sistem za podmazivanje

Slobodan izbor načina podmazivanja motora.

Pogonski agregat

Svi delovi motora kao i rezervni delovi koji se ugrađuju, moraju da budu originalni serijski tog tipa sa oznakom iz serijske knjige za taj model po homologaciji. Dotični delovi moraju biti delovi koji proizvođač koristi za prvu ugradnju.

Kućište motora serijsko – bez poboljšanja.

Menjač i spojnica (kvačilo) serijsko – bez poboljšanja.

Dozvoljeno ugrađivanje kita od 170 ccm (klip, glava i cilindar)

Poliranje delova motora je dozvoljeno.

Stepen kompresije ne sme biti veći od 13,5 : 1.

Radilica serijska , a dozvoljena zamena klipnjače (klipnjača slobodan izbor)

Ekzap ventil može biti blokiran

Ignitor (kutija paljenja) slobodan izbor

Kućišta motora i sva ostala kućišta motora (uključujući kućište paljenja, kućište kvačila)

Nisu dozvoljene modifikacije (uključujući farbanje, poliranje i olakšavanje)

Kvačilo

Nisu dozvoljene modifikacije.

Samo frikционе ploče mogu biti zamenjene, ali njihov broj mora ostati originalan.

Opruge kvačila mogu biti zamenjene.

Nije dozvoljena promena sistema kvačila.

Generator

Nisu dozvoljene modifikacije.

Izduvni sistem

Izduvna cev i prigušivač mogu biti promenjene ili modifikovane.

Ograničenje buke za ovu kategoriju je 102dB/A sa tolerancijom od +3dB/a.

Pozicija prigušivača mora ostati originalna.

Odlaganje izduvnog sistema nije dozvoljeno.

Materijal za izradu izduvnog sistema je slobodan (titanijum, karbon).

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

Naredni delovi mogu biti promenjeni ili zamenjeni delovima koji odgovaraju homologiranom motociklu

Ulje za kočenje, podmazivanje (slobodan izbor).

Svećica (slobodan izbor).

Sledeći delovi MOGU BITI odstranjeni

- Instrumenti, nosači instrumenata i pripadajući kablovi,
- Sirena
- Pripadajući alat
- Brzinomer
- Obrtomer
- Prekidač za svetla
- Prekidač za pokazivanje pravca
- Ventilator hladnjaka sa pripadajućom instalacijom
- Štitnik lanca (pod uslovom da nije iz jednog dela sa zadnjim blatobranom)

Sledeći delovi MORAJU BITI uklonjeni

- Far, zadnja lampa, pokazivači pravca (pod uslovom da nisu sastavni deo oklopa)
- Otvori mogu biti pokriveni odgovarajućim materijalom
- Retrovizori
- Nosač tablica
- Nosači za kacigu i drugi nosači tereta
- Nogostupi suvozača
- Rukohvati za suvozača
- Centralni i bočni oslonci motora („štenderi“)

Sledeći delovi MORAJU BITI postavljeni

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 vaćati u početan položaj.

Dodatna oprema

Dodatna oprema koja nije originano homologirana od strane proizvođača nije dozvoljena (kao „data recording system, computers“ itd). Merač krugova i vremena u krugu je dozvoljen.

OBAVEZNO OTVARANJE PRVA TRI MOTOCIKLA POSLE TRKE

Otvaranje motocikala će izvršiti ovlašćeni mehaničar uz prisustvo prva tri takmičara ili njihovih zastupnika. Otvaranje motora je 150 eura, u slučaju da motocikl nije po propisima vlasnik snosi troškove otvaranja motocikla. Ukoliko su svi motocikli po propisu, troškove otvaranja snosi organizator.

SUPERSTOCK 600

Specifikacija klase SS 600

Pravila predviđaju limitirane promene homologiranih motocikala u cilju povećanja bezbednosti.

SVE ŠTO NIJE DOZVOLJENO OVIM PRAVILIMA STROGO JE ZABRANJENO

Motocikl mora biti homologiran od proizvođača. Model će biti pogodan za SUPERSTOCK 600 klasi u periodu od maksimalno 5 godina.

Kao što ime SUPERSTOCK implicira, na mašini su dozvoljene ograničene modifikacije.

Modifikacije su dozvoljene iz bezbednosnih razloga.

SUPERSTOCK motocikli moraju imati FIM homologaciju (pregledati član 2.9). Svi motocikli moraju u svim aspektima biti u skladu sa pravilima FIM (Road Racing Technical Rules za WC SBK, WC SSP i STK1000). Izgled motocikla sa prednje, zadnje i obe bočne strane mora (osim ako nije drugačije naglašeno), odgovarati homologiranom izgledu (kao homologirani serijski proizvod).

Izgled izduvnog sistema je isključen iz ovog pravila.

Svi motocikli moraju biti pregledani od strane tehničke komisije pre učestvovanja u treninzima zbog bezbednosnih razloga. Svaki vozač sme da ima maksimum dva motora i oba motora mora da prijavi na tehničkom pregledu.

Motocikl i rezervni motocikl će biti specijalno identifikovani od strane tehničke komisije.

Radna zapremina: za 600

4 cilindra	preko 401 cc do	600 cc 4-takta
3 cilindra	preko 401 cc do	675 cc 4-takta
2 cilindra	preko 401 cc do	750 cc 4-takta

Zapreminski kapacitet mora biti kao na serijskom motoru. Modifikovanje kalibra i taktova da bi se došlo do klase nije dozvoljeno.

Minimalna težina

Minimalna težina se određuje tako što se od suve mase motocikla oduzme 12 kg.

Težina praznog homologiranog motocikla je definisana kao težina praznog homologiranog (standarnog) motocikla (posle vađenja goriva, registarskih tablica, alata i glavnog „štendera“ ako ga ima) težina koja se dobija se zaokružuje na najbliži ceo broj.

U bilo kom trenutku takmičenja težina motocikla uključujući rezervoar sa njegovim sadržajem nesme biti niža od minimalne težine.

Podatak uzet iz tehničkih karakteristika za određeni tip vozila.

U konačnoj kontroli na kraju takmičenja motocikli će biti izmereni u stanju u kome su bili na kraju trke.

Nema tolerancije za minimalnu težinu motorcikla.

U toku treninga (nezvanični i zvanični) od vozača se može tražiti da svoj motocikl podlože merenju. U svim slučajevima vozač mora da prihvati zahtev.

Korišćenje balasta (tegova) za motocikl je dozvoljeno kako bi motocikl bio iznad minimalne težine (pitati stankaru).

Korišćenje balasta (tegova) i težišnog hendikepa mora biti naglašeno Predsedniku tehničke komisije na tehničkom pregledu.

Startni brojevi

Za klasu Superstock 600 koriste se kao za UEM Superstock 600, crvena podloga sa žutim brojevima.

Veličine prednjih brojeva su:	Minimalna visina	120 mm
	Minimalna širina	80 mm
	Minimalna debljina	25 mm

Veličine brojeva sa strane su:	Minimalna visina	120 mm
	Minimalna širina	60 mm
	Minimalna debljina	25 mm

Lokacija brojeva i predloga mora biti postavljena ovako: jedan napred ili u centar prednjeg oklopa ili malo pomerenom na jednu od strana, i druga dva broja locirana na levoj i desnoj strani sedišta ili oklopa.

Brojevi moraju biti vidljivi za organizatore takmičenja (sudije itd) i publiku sa obe strane staze. Za svetlu boju motocikla treba postaviti crne linije od 8mm minimum oko crvene podloge.

U slučaju nesporazuma oko oblika i dimenzija broja odluka šefa Tehničke komisije je konačna.

Sistem napajanja gorivom

Sistem napajanja gorivom mora ostati kao homologiran deo od strane proizvođača.

Pod sistemom napajanja gorivom se podrazumeva difuzori, telo (baterija) ubrizgavanja, dizne, pumpa za gorivo i regulator pritiska goriva.

Dizne moraju biti standardne i ne izmenjene po originalnim specifikacijama proizvođača.

Ventili gasa nesmeju biti zamenjeni ili modifikovani.

Vazduh i mešavina vazduha i goriva mogu da dolaze do komore za sagorevanje isključivo kroz ventile gasa. Elektronski kontrolisani ventili gasa poznatiji kao „ride – by – wire“ mogu biti korišćeni samo ako je homologirani model motocikla opremljen sa istim sistemom. Softver može biti izmenjen ali svi bezbednosni sistemi i procedure određene od strane proizvođača moraju biti održane.

Gorivo

Dozvoljena je upotreba samo normalnog bezolovnog goriva sa maksimalnim sadržajem olova od 0,005 g/l (bezolovni) (pogledati član 2.10 FIM Technical rules).

Specifikacija motocikla

Svi delovi koji ne budu pomenuti u narednom tekstu moraju ostati originalni od strane proizvođača homologiranog motocikla.

Ram i delovi rama

U toku celog trajanja takmičenja svaki vozač može da koristi jedan ceo motocikl koji će predstaviti tehničkoj komisiji, a ram mora biti vidno identifikovan nalepnicom. U slučaju da ram mora da bude zamenjen vozač ili klub mogu da upute zahtev Predsedniku tehničke komisije za korišćenje rezervnog rama.

Predhodno sklopljen rezervni ram mora biti predstavljan Predsedniku tehničke komisije kako bi se dobila dozvola za ugradnju. Pod predhodno sklopljen rezervni ram se podrazumeva:

- Glavni deo rama
- Ležajevi (volana, zadnje viljuške, i td.)

- Zadnja viljuška
- Spojnice zadnjeg ogibljenja i amortizer
- Gornje i donje spojke
- Instalacija motocikla

Motocikl sa ugrađenim rezervnim ramom mora biti pregledan od strane tehničke komisije iz bezbednosnih razloga i nova nalepnica će biti postavljena na ram motocikla.

Ram motocikla mora ostati originalni homologirani proizvod. Bočne strane rama mogu biti prekrivene zaštitnim delovima od plastike ili kompozitnog materijala. Ti zaštitnici moraju imati formu rama.

Ništa ne sme biti dodato varanjem ili odstranjeno sa istog. Svi motocikli moraju imati broj rama sa identifikacionim brojem (originalni broj šasije).

Svi nosači motora moraju ostati originalni homologirani od strane proizvođača.

Zadnji deo rama takođe mora ostati kao originalni homologirani deo proizvođača.

Dodatni nosači sedišta mogu biti dodati ali nijedan nesme biti uklonjen. Zašrafljeni delovi na zadnjem delu rama mogu biti uklonjeni. Poliranje rama ili zadnjeg dela rama nije dozvoljeno.

Dodatne rupe na ramu i zadnjem delu rama smeju biti izbušene ali samo da bi se montirale dozvoljene komponente.

Prednja viljuška

Struktura prednje viljuške (štapovi, gornji i donji trouglovi itd.) moraju ostati kao originalni homologirani proizvod od strane proizvođača.

Standardni unutrašnji delovi viljuške mogu biti modifikovani ili zamenjeni.

Ugradnja neoriginalnih kitova ili ventila je dozvoljena.

Spoljašnji izgled viljuške mora biti kao na serijskom.

Poklopci na viljušci mogu biti modifikovani ili promenjeni uz dodavanje podešivača prednapona i pritiska.

Poklac za prašinu može biti modifikovan menjan ili sklonjen ako je viljuška za ulje skroz zatvorena.

Vrsta i količina ulja u prednjoj viljušci je slobodan izbor.

Pozicija štapova u odnosu na trouglove je slobodna.

Amortizer volana može biti dodat ili zamenjen po slobodnom izboru.

Amortizer volana nesme biti graničnik ugla zakretanja prednje viljuške.

Spoljašni semering viljuške može biti izmenjen, zamenjen ili odstranjen samo ako viljuška nakon modifikacije ne propušta ulje.

Bilo koja količina ili kvaliteta ulja može biti korišćena u prednjoj viljušci.

Visina i pozicija prednje viljuške u poređenju sa trouglovima volana je slobodna.

Trouglovi volana moraju ostati kao originalni homologirani proizvod od strane proizvođača.

Amortizer volana može biti dodat ili zamenjen ne originalnim amortizerom volana.

Amortizer volana nesme da bude graničnik uglu okretanja volana.

Nije dozvoljeno korišćenje neoriginalnih ili prototipni električni uređaji za kontrolu rada prednje viljuške osim ako to nije homologirano za određeni model ili tip motocikla.

Zadnja viljuška

Svi delovi zadnje viljuške moraju ostati homologirani od strane proizvođača (uključujući zadnju osovinu i podešivače položaja zadnje osovine).

Oslonci za zadnji nosač motocikla (štender) mogu biti dodati na zadnju viljušku varenjem ili šrafljenjem.

Oslonci moraju biti zaobljenih ivica, vidljivih sa svih strana.
Štitnik za lanac mora biti ugrađen tako da bi se smanjila mogućnost da bilo koji deo vozačevog tela može da se zaglavi između lanca i lančanika.
Nije dozvoljeno korišćenje neoriginalnih ili prototipni električni uređaji za kontrolu rada zadnje viljuške osim ako to nije homologirano za određeni model ili tip motocikla.

Zadnji amortizer

Zadnji amortizer može biti modifikovan ili zamenjen (slobodan izbor) ali tačke kačenja na ramu i zadnjoj viljušci moraju ostati originalne, homologirane od strane proizvođača.
Opruge zadnjeg amortizera mogu biti promenjene (slobodan izbor).

Točkovi

Točkovi moraju ostati u originalnom proizvodu homologiranom stanju u vremenu prodaje dilersko – distributerskoj mreži za homologirani motocikl. Mehanizam za pokretanje brzinometra na točku može biti skinut i zamenjen čaurom. Modifikacije na osovinama točka i pozicijama za pričvršćavanje prednjih i zadnjih kočionih klešta nisu dozvoljene. Čaura za distanciranje točka mogu biti modifikovane, dozvoljene su i modifikacije na točkovima da bi držali distancu čaure. Ako originalni dizajn uključuje ublaživač udara zadnjeg lančanika ne sme se menjati, mora ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju. Prečnik točka i širina točka moraju ostati u homologiranom stanju.

Kočnice

Kočioni diskovi moraju ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju.
Prednji diskovi mogu da se učine plivajućim koristeći originalne delove i originalne tačke pričvršćivanja.
Prednje i zadnje kočione kandže (kačenje, nosači ...) moraju ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju.
Nosač zadnje kočione kandže može biti pričvršćen za zadnju viljušku, stič da tačke kačenja kalipera na nosač moraju ostati nepromenjene.
Zadnja viljuška može biti modifikovana iz ovih razloga da bi se učvrstio nosač zadnje kočione kandže varenjem, bušenjem ili korišćenjem <helicoil-a>.
Prednja strana i zadnja kočiona pumpa moraju ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju. Prednji i zadnji rezervoar kočione tečnosti mogu biti zamenjeni.
Prednja i zadnja hidraulična creva mogu biti promenjena.
Razdelnik na prednjoj kočnici za kočione kandže mora da bude iznad donjeg trougla prednje viljuške.
Montaža brzih konektora na kočionim cevima je dozvoljena.
Pločice prednjih i zadnjih kočnica su po slobodnom izboru.
Osovinice pločica kočnice mogu biti modifikovane zbog brže zamene.
Dodavanje usmerivača vazduha nije dozvoljeno.
Antilock kočioni sistem (ABS) može da se koristi samo u koliko je on ugrađen na homologiranom modelu za uličnu upotrebu, ali mora ostati neizmenjen (bilo koji mehanički ili električni delovi moraju da ostanu homologirani).

Takođe može biti isključen , a njegov ECU može biti odstranjen.

Gume

Gume moraju biti sa šarom i oznakama tj. standardne gume za serijsku upotrebu (prizvođač nije bitan), sa V i Z oznakama. Gume moraju imati ili DOT ili E oznaku, Gume za kišu mogu da se koriste samo nakon što direktor trke proglasi trku trkom po kiši. Gume za kišu nemoraju imati DOT ili E oznaku, tj mogu biti označene sa *Not for highway use* ili *NHS*.

Upotreba grejača za gume je dozvoljena.

Zabranjena upotreba slick guma na svim treninzima i na samom takmičenju.

Nogostupi / Nožne komande

Nogostupi i nosači nogostupa mogu biti zamenjeni neoriginalnim (komercijalnim) s tim da mesta kačenja nosača nogostupa za ram moraju ostati originalna.

Krajevi nogostupa moraju imati zaobljene ivice radijusa 8mm.

Bočni štitnici protiv pada moraju imati pričvršćene nastavke od plastike, teflona ili sličnog materijala sa minimalnim radijusom 8mm.

U slučaju da tehnički komesar ima bilo kakvu primadbu na štitnike zbog sigurnosti oni moraju biti zamenjeni ili prepravljani.

Ručice volana i ručne komande

Ručice volana mogu biti zamenjene (nepodrazumeva zamenu glavnog kočionog cilindra i cilindra kvačila).

Poluzica ručica volana može biti podešavajuća.

Ručica gasa može biti modifikovana ili zamenjena.

Poluga kvačila i poluga kočnice / slobodan izbor.

Prekidač za gašenje motora na volanu može biti neoriginalni ali mora biti ugrađen.

Oklopi

Oklop i nosači oklopa mogu biti zamenjeni neoriginalnim delovima koji moraju izgledati kao original sa minimalnim izmenama za trkačku potrebu, kao što su mesta pričvršćenja, slobodan izbor spajanja dela oklopa, zatvaranje otvora za farove... Izbor materijala je slobodan, upotreba *carbon fiber-a, kevlar-a* nije dozvoljena.

Žična mreža koja je originalno instalirana za otvaranje vazdušnih kanala može biti sklonjena.

Originalni vazdušni kanali između oklopa i airbox moraju biti kao na serijskom.

Uključujući žičnu mrežu koja je instalirana za usisavanje vazduha.

Ukune dimenzije moraju ostati iste kao originalnih delova. Gornji providni deo oklopa (vetrobran) slobodan izbor.

Originalni kombinovani nosač instrumenata može biti zamenjen neoriginalnim. Ostali nosači mogu biti odstranjeni ili zamenjeni neoriginalnim. Originalni vazdušni vod između oklopa i kućišta filtera vazduha moraju ostati homologirani. Karbonski materijali za izradu ovih delova su zabranjeni. Donji deo oklopa mora biti konstruisan tako da u slučaju kvara motora mora zadržati polovinu ukupne količine ulja i tečnosti za hlađenje mašine (minimum 5l). Najniža tačka otvora na oklopu mora biti pozicionirana minimalno 50mm od donje ivice oklopa. Najniža tačka na donjem oklopu mora imati maksimalno dve rupe prečnija 25mm. Ove rupe moraju biti zatvorene, osim u slučaju vožnje trke po kiši, po odluci direktora trke.

Prednji blatobran slobodan izbor.

Zadnji zaštitnik lanca slobodni izbor.

Sve ivice plastičnih delova moraju biti zaobljene.

Rezervoar

Čep rezervoara može biti zamenjen čepom na navoj iz bezbednosnih razloga. Strane rezervoara mogu biti prekrivene zaštitnim delovima pravljenim od kompozitnih materijala. Protektori moraju da prate oblik rezervoara. Rezervoari sa prelivnim cevima moraju biti spojeni sa specijalnim rezervoarom minimalne zapremine 250 cc i jednosmernim ventilima napravljenim odgovarajućim materijalima. **Svaki rezervoar mora biti skroz napunjen sa zaštitnom penom – sunderom –(npr. EXPLOSAFE) otporan na benzin i aditive.**

Sedište

Sedište, baza sedišta i prateći delovi oblika mogu biti zamenjeni delovima sličnog izgleda (slobodan izbor). Sedište može biti modifikovano u sedište za jednu osobu. Izgled sedišta spreda, otpozadi i iz profila mora da odgovara izgledu originalnog. Oblik zadnjeg dela neoriginalnog sedišta mora biti oblika da omogućava postavljanje startnih brojeva zadatih dimezija.

Instalacija

Originalna instalacija može biti modifikovana po sledećem: nekorišćeni delovi instalacije mogu biti isključeni kao što je sirena, pokazivači pravca, itd. Instalacija i zaključavanje mogu biti pomereni sa originalne lokacije. Za superstock 600 instalacija i konektori moraju biti korišćeni ili kao originalno napravljeni za serijsku mašinu. Sečenje instalacije nije dozvoljeno ali isključivanje je dozvoljeno, ili racing kit model (dostavljen od proizvođača i odobren od FIM).

Akumulator

Veličina i tip akumulatora moraju ostati nepromenjeni.

Hladnjak i uljni hladnjak

Zamena hladnjaka i uljnog hladnjaka nije dozvoljena ilo kakvi dodatni hladnjaci i uljni hladnjaci nisu dozvoljeni..

Zaštitna mreža može biti dodata ispred uljnog i ili hladnjaka za vodu da bi se prekrila rebra hladnjaka.

Cevi hladnjaka prema i od mašine mogu biti zamenjeni ali sistem mora ostati sa originalnim hladnjacima.

Termoprekidač, senzor temperature vode i termostat mogu biti odstranjeni iz sistema za hlađenje.

Ventilator hladnjaka može biti uklonjen.

Kućište filtera vazduha

Kućište filtera vazduha mora ostati originalni homologirani proizvod, ali otvori za pražnjenje kućišta moraju biti zatvoreni. Filter vazduha može biti modifikovan ili zamenjen.

Cev uljnog isparivača mora biti spojena sa kućištem filtera vazduha.

Karburator

Nisu dozvoljene modifikacije. Dizne karburatora, opruge i igle nesmeju biti promenjene. Električni ili mehanički uređaji za hladno startovanje moraju ostati instalirani, ali mogu biti isključeni. Difuzori moraju ostati kao originalni homologirani proizvod.

Ubrizgavanje

Modifikacije nisu dozvoljene. Dizne za ubrizgavanje moraju ostati nepromenjene (originalne homologirane).

Difuzori moraju biti originalni proizvod od strane proizvođača za homologirani motocikl.

Benzinska pumpa i regulator pritiska moraju ostati kao homologirani.

Napajanje gorivom

Cevi za napajanje gorivom mogu biti zamenjene ali priključci moraju ostati u originalnom proizvedenom stanju. Upotreba brzih konektora i suvih brzih konektora je dozvoljena.

Sistem za ventilaciju goriva može biti zamenjen.

Filter goriva može biti ugrađen.

Agregat

Za vreme zvaničnih treninga i trke u toku vikenda, svaki vozač ima pravo da koristi najviše dva(2) agregata, jedan na motoru i jedan rezervni. Oba agregata moraju biti odobrena od strane tehničke komisije.

Glava motora

Nisu dozvoljene modifikacije.

Zabranjeno je skidanje ili dodavanje materijala. Dihtung glave motora može biti promenjen.

Ventili, sedište ventila, vođice ventila, opruge... moraju ostati originalni proizvod od strane proizvođača za homologirani motocikl.

Podmetači za opruge ventila nisu dozvoljeni.

Bregaste osovine

Modifikacije nisu dozvoljene.

Na tehničkoj kontroli meri se sledeće:

Za direktnu vezu bregaste i ventila oklopa (hod) brega će biti meren, a za nedirektni spoj meri se hod ventila. Vremena bregastih su slobodna, ali nije dozvoljena obrada lančanika bregastih osovine.

Lančanic bregaste osovine

Nisu dozvoljene modifikacije (promene dimenzija).

Radilica

Nisu dozvoljene modifikacije (uključujući poliranje i olakšavanje)

Pumpe za ulje i uljni vodovi

Samo uljni vodovi mogu biti modifikovani ili zamenjeni. Uljni vodovi sa pozitivnim pritiskom, ukoliko su zamenjeni, moraju biti metalom ojačane konstrukcije.

Potrebno je posebno osigurati šraf gde se sipa ulje i šraf gde se ispušta ulje, a takođe je potrebno da se posebno osigura i uljni filter.

Osiguranje donje kadice sa minimum dva cepa kapacitet kadice 3 litre.

Klipnjača

Nisu dozvoljene modifikacije uključujući poliranje i olakšavanje.

Klipovi

Nisu dozvoljene modifikacije uključujući poliranje i olakšavanje.

Klipni prstenovi (karike)

Nisu dozvoljene modifikacije.

Osovinice klipa i osigurači

Nisu dozvoljene modifikacije.

Cilindri

Nisu dozvoljene modifikacije.

Kućište motora i sva ostala kućišta

Nisu dozvoljene modifikacije uključujući farbanje, poliranje i olakšavanje.

Štitnici kućišta motora, ako su u funkciji ojačanja mogu biti montirani kao bočni poklopci.

Ovi poklopci nesmeju biti lakši od standardnih delova (poklopaca).

Poklopci mogu biti modifikovani bez promena pozicija i dimenzija standarnih poklopaca.

Poklopci kućišta motora / kućišta menjača, paljenja, kvačila i alternatora mogu biti zaštićeni zaštitnim poklopcima u slučaju pada. Sva kućišta motora koja sadrže ulje i koja mogu biti u kontaktu sa zemljom tokom pada moraju biti zaštićeni sa drugom oblog – zaštitnikom napravljenim od kompozitivnog materijala tipa karbon ili kevlar.

Transmisija / Menjač

Dodaci na menjač ili mehanizam za selektovanje brzina kao što su: sistem za brzo menjanje brzina (quick shift system) uključujući žice i potencionometar je dozvoljen.

Dozvoljena je promena prednjeg i zadnjeg lančanika kao i dužina i dimenzije pogonskog lanca.

Poklopac prednjeg lančanika može biti modifikovan ili odstranjen.

Bilo kakve druge izmene na menjaču nisu dozvoljene.

Kvačilo

Samo funkcione ploče mogu biti menjane ali njihov broj mora ostati kao na originalnom kvačilu.

Opruge kvačila mogu biti zamenjene.

Kvačila protiv proklizavanja ili druge vrste dodataka na kvačilo nisu dozvoljene osim ako nisu standardna oprema homologiranog modela.

Sistem za paljenje i Sistem kontrole motora

CDI mora biti ili kao homologizovan i unutrašnji softer može biti promenjen ili CDI kit modelom proizvedenim i ili odobrenim od proizvođača mašine može biti korišćen.

Maloprodajna cena celog sistema nesme biti veća više od 1,5 puta od cene originalnog sistema.

Specijalni konektori mogu biti korišćeni da se poveže CDI i originalna instalacija.

Kao zamena za gore pomenuto spoljno paljenje i, ili modul ubrizgavanja može biti dodat standardnom proizvodu ECU, ali njihova maloprodajna cena nesme biti veća od kompletne CDI opreme.

Alternator

Nisu dozvoljene modifikacije.

Elektro pokretač (elektro starter) mora biti u funkciji i mora za vreme kompletnog takmičenja da obezbedi start motora.

Izduvni sistem

Izduvne cevi i prigušivači se mogu modifikovati ili promeniti.

Katalitički konvektori moraju biti uklonjeni.

Broj krajnjih prigušivača mora ostati po homologaciji.

Ograničenje buke za superstock 600 je 107dB / A sa tolerancijom od +3dB / A posle trke.

Pozicija prigušivača mora ostati originalna.

Oblaganje izduvnog sistema nije dozvoljeno.

Materijal za izradu izduvnog sistema je slobodan (titanijum, karbon).

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

Pričvršćivači (nosači)

Standarni pričvršćivači mogu biti zamenjeni drugim po obliku (dizajnu), materijalu, osim upotrebe titanijumskih. Jačina i dizajn moraju biti jednaki ili jači od standardnih koji su zamenjeni.

Mogu biti bušeni samo za korišćenje žice za osiguranje.

Nosači oklopa (pričvršćivači) mogu biti zamenjeni brzo skidajućim modelom.

Aluminijumski nosači mogu biti korišćeni samo na mestima koja nisu od konstrukcione važnosti.

Naredni delovi mogu biti promenjeni ili zamenjeni delovima koji odgovaraju homologiranom motociklu

Bilo koja vrsta tečnosti za podmazivanje, kočnice i ogibljenje može biti korišćena.

Svećice – slobodan izbor.

Balans tegovi za točkove mogu biti uklonjeni, promenjeni ili dodati.

Dihtunzi – slobodan izbor (osim dihtunga glave motora).

Farbanje spoljnjih površina i nalepnice – slobodan izbor.

Sledeći delovi MOGU biti uklonjeni

- Instrumenti, nosači instrumenata i pripadajući kablovi,
- Sirena,
- Pripadajući alat
- Brzinomer
- Obrtomer
- Prekidač za svetla
- 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

Sledeći delovi MORAJU BITI uklonjeni

- Far, zadnja lampa, pokazivači pravca (pod uslovom da nisu sastavni deo oklopa)

- Otvori mogu biti pokriveni odgovarajućim materijalom
- Retrovizori
- Nosač tablica
- Nosači za kacigu i drugi nosači tereta
- Nogostupi suvozača
- Rukohvati za suvozača
- Centralni i bočni oslonci motora („štenderi“)

Sledeći delovi MORAJU BITI postavljeni

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.

Čepovi za ispuštanje moraju biti osigurani žicom za osiguravanje.

Spoljašnji uljni filter i ostali šrafovi koji imaju veze sa uljem i tečnošću za hlađenje moraju biti osigurani.

Svi motocikli moraju da imaju zatvoren sistem isparenja.

Cevi isparivača moraju biti spojene za kućište filtera vazduha.

Svi isparivači i sakupljači moraju se prazniti kroz postojeće izlaze.

Kada je ugrađena cev za uljna isparenja, izlaz mora biti privezan za tank za sakupljanje koji je lociran na pristupačnom mestu da bi obavezno bio ispražnjen pre starta trke.

Minimalna veličina tanka mora biti 250cc za menjačka isparenja i 500cc za motorna isparenja.

Dodatna oprema

Dodatna oprema koja nije originalno hologirana od strane proizvođača nije dozvoljena (kao „data recording system, computers“ itd.). Merač krugova i vremena u krugu je dozvoljen.

Videti pravila FIM Technical Appendices for International Road Racing Meetings 02 i njegove dodatke.

Broj i tip guma je slobodan.

DODATAK A

LISTA HOMOLOGIRANIH MODELA za učešće.

Svi modeli koji su homologirani od strane FIM-a za klasu „SSP 600“ u 2001, 2002 i 2003 godini.

SUPERSPORT I SUPERSTOCK 600

Model

DUCATI 748 R (H3) JAN 01 – kraja godine
DUCATI 748 R (H3) JAN 02 – kraja godine
DUCATI 749 R (H5) JAN 04 – sada
HONDA CBR 600 F JAN 01 – kraja godine
HONDA CBR 600 FS JAN 01 – kraja godine
HONDA CBR 600 F4i JAN 01 – kraja godine
HONDA CBR 600 RR (PC3) jan 03 – kraja godine
HONDA CBR 600 RR (PC3) jan 05 – sada
KAWASAKI ZX 600 K (ZX-6RR) JAN 03 – kraja godine
KAWASAKI ZX 600 M (ZX-6RR) JAN 04 – kraja godine
KAWASAKI ZX 600 M (ZX-6RR) JAN 05 – sada
SUZUKI GSX 600 R (K1) JAN 01 – kraja godine SUZUKI GSX 600 R (K4) JAN 04 - sada
SUZUKI GSX 600 R JAN 06 – sada
TRIUMPH DAYTONA 600 JUL 03 – sada
YAMAHA YZF R6 JAN 01 – kraja godine
YAMAHA YZF R6 JAN 03 – kraja godine
YAMAHA YZF R6 JAN 05 – sada
YAMAHA YZF R6 JAN 06 – sada
HONDA CBR 600 RR (PC 40) JAN 09 – sada (STD +ABS verzije)
KAWASAKI ZX 600 R F (ZX – 6R) JAN 09 – sada
SUZUKI GSX 600 R (K8) JAN 08 – do kraja godine
SUZUKI GSX – R -600 L1 JAN 11 – do sada
TRIUMPH DAYTONA 675 JAN 09 – do kraja godine
TRIUMPH DAYTONA 675R JAN 11 – do sada
YAMAHA YZF R6 JAN 08 – do kraja godine
YAMAHA YZF R6 JAN 12 – do sada

SUPERSTOCK 1000

Specifikacija klase SS 1000

Pravila predviđaju limitirane promene homologiranih motocikala u cilju povećanja bezbednosti.

SVE ŠTO NIJE DOZVOLJENO OVIM PRAVILIMA STROGO JE ZABRANJENO
Motocikl mora biti homologiran od proizvođača. Model će biti pogodan za SUPERSTOCK 1000 klasi u periodu od maksimalno 5 godina.

Kao što ime SUPERSTOCK implicira, na mašini su dozvoljene ograničene modifikacije. Modifikacije su dozvoljene iz bezbednosnih razloga.

SUPERSTOCK motocikli moraju imati FIM homologaciju (pregledati član 2.9). Svi motocikli moraju u svim aspektima biti u skladu sa pravilima FIM (Road Racing Technical Rules za WC SBK, WC SSP i STK1000). Izgled motocikla sa prednje, zadnje i obe bočne strane mora (osim ako nije drugačije naglašeno), odgovarati homologiranom izgledu (kao homologirani serijski proizvod).

Izgled izduvnog sistema je isključen iz ovog pravila.

Svi motocikli moraju biti pregledani od strane tehničke komisije pre učestvovanja u treninzima zbog bezbednosnih razloga. Svaki vozač sme da ima maksimum dva motora i mora da ih prijavi tehničkoj komisiji.

Motocikl i rezervni motocikl će biti specijalno identifikovani od strane tehničke komisije.

Radna zapremina: za 1000

4 cilindra	preko 600 cc do	1000 cc 4-takta
3 cilindra	preko 750 cc do	1000 cc 4-takta
2 cilindra	preko 850 cc do	1200 cc 4-takta

Zapreminski kapacitet mora biti kao na serijskom motoru. Modifikovanje kalibra i taktova da bi se došlo do klase nije dozvoljeno.

Minimalna težina

Minimalna težina se određuje tako što se od suve mase motocikla oduzme 15 kg.

Težina praznog homologiranog motocikla je definisana kao težina praznog homologiranog (standardnog) motocikla (posle vađenja goriva, registarskih tablica, alata i glavnog „štendera“ ako ga ima) težina koja se dobija se zaokružuje na najbliži ceo broj.

U bilo kom trenutku takmičenja težina motocikla uključujući rezervoar sa njegovim sadržajem nesme biti niža od minimalne težine.

Podatak uzet iz tehničkih karakteristika za određeni tip vozila.

U konačnoj kontroli na kraju takmičenja motocikli će biti izmereni u stanju u kome su bili na kraju trke.

Nema tolerancije za minimalnu težinu motorcikla.

U toku treninga (nezvanični i zvanični) od vozača se može tražiti da svoj motocikl podlože merenju. U svim slučajevima vozač mora da prihvati zahtev.

Korišćenje balasta (tegova) za motocikl je dozvoljeno kako bi motocikl bio iznad minimalne težine (pitati stankaru).

Korišćenje balasta (tegova) i težišnog hendikepa mora biti naglašeno Predsedniku tehničke komisije na tehničkom pregledu.

Startni brojevi

Za klasu Superstock 1000 koriste se kao za UEM Superstock 1000, crvena podloga sa belim brojevima, gledajući u RAL kolor tabelu kolor kod je 3020 za crvenu i 9010 za belu boju.

Veličine prednjih brojeva su:	Minimalna visina	160 mm
	Minimalna širina	80 mm
	Minimalna debljina	25 mm

Veličine brojeva sa strane su:	Minimalna visina	120 mm
	Minimalna širina	60 mm
	Minimalna debljina	25 mm

Lokacija brojeva i predloga mora biti postavljena ovako: jedan napred ili u centar prednjeg oklopa ili malo pomeren na jednu od strana, i druga dva broja locirana na levoj i desnoj strani sedišta ili oklopa.

Brojevi moraju biti vidljivi za organizatore takmičenja (sudije itd) i publiku sa obe strane staze.

Za svetlu boju motocikla treba postaviti crne linije od 8mm minimum oko crvene podloge.

U slučaju nesporazuma oko oblika i dimenzija broja odluka šefa Tehničke komisije je konačna.

Sistem napajanja gorivom

Sistem napajanja gorivom mora ostati kao homologiran deo od strane proizvođača.

Pod sistemom napajanja gorivom se podrazumeva difuzori, telo (baterija) ubrizgavanja, dizne, pumpa za gorivo i regulator pritiska goriva.

Dizne moraju biti standardne i ne izmenjene po originalnim specifikacijama proizvođača.

Ventili gasa nesmeju biti zamenjeni ili modifikovani.

Vazduh i mešavina vazduha i goriva mogu da dolaze do komore za sagorevanje isključivo kroz ventile gasa. Elektronski kontrolisani ventili gasa poznatiji kao „ride – by – wire“ mogu biti korišćeni samo ako je homologirani model motocikla opremljen sa istim sistemom. Softver može biti izmenjen ali svi bezbednosni sistemi i procedure određene od strane proizvođača moraju biti održane.

Gorivo

Dozvoljena je upotreba samo normalnog bezolovnog goriva sa maksimalnim sadržajem olova od 0,005 g/l (bezolovni) (pogledati član 2.10 FIM Tehnical rules).

Specifikacija motocikla

Svi delovi koji ne budu pomenuti u narednom tekstu moraju ostati originalni od strane proizvođača homologiranog motocikla.

Ram i delovi rama

U toku celog trajanja takmičenja svaki vozač može da koristi jedan ceo motocikl koji će predstaviti tehničkoj komisiji, a ram mora biti vidno identifikovan nalepnicom. U slučaju da ram

mora da bude zamenjen vozač ili klub mogu da upute zahtev Predsedniku tehničke komisije za korišćenje rezervnog rama.

Predhodno sklopljen rezervni ram mora biti predstavljan Predsedniku tehničke komisije kako bi se dobila dozvola za ugradnju. Pod predhodno sklopljen rezervni ram se podrazumeva:

- Glavni deo rama
- Ležajevi (volana, zadnje viljuške, i td.)
- Zadnja viljuška
- Spojnice zadnjeg ogibljenja i amortizer
- Gornje i donje spojke
- Instalacija motocikla

Motocikl sa ugrađenim rezervnim ramom mora biti pregledan od strane tehničke komisije iz bezbednosnih razloga i nova nalepnica će biti postavljena na ram motocikla.

Ram motocikla mora ostati originalni homologirani proizvod. Bočne strane rama mogu biti prekrivene zaštitnim delovima od plastike ili kompozitnog materijala. Ti zaštitnici moraju imati formu rama.

Ništa ne sme biti dodato varanjem ili odstranjeno sa istog. Svi motocikli moraju imati broj rama sa indetifikacionim brojem (originalni broj šasije).

Svi nosači motora moraju ostati originalni homologirani od strane proizvođača.

Zadnji deo rama takođe mora ostati kao originalni homologirani deo proizvođača.

Dodatni nosači sedišta mogu biti dodati ali nijedan nesme biti uklonjen. Zašrafljeni delovi na zadnjem delu rama mogu biti uklonjeni. Poliranje rama ili zadnjeg dela rama nije dozvoljeno.

Dodatne rupe na ramu i zadnjem delu rama smeju biti izbušene ali samo da bi se montirale dozvoljene komponente.

Prednja viljuška

Struktura prednje viljuške (štapovi, gornji i donji trouglovi itd.) moraju ostati kao originalni homologirani proizvod od strane proizvođača.

Standarni unutrašnji delovi viljuške mogu biti modifikovani ili zamenjeni.

Ugradnja neoriginalnih kitova ili ventila je dozvoljena.

Spoljašnji izgled viljuške mora biti kao na serijskom.

Poklopci na viljušci mogu biti modifikovani ili promenjeni uz dodavanje podešivača prednapona i pritiska.

Poklac za prašinu može biti modifikovan menjan ili sklonjen ako je viljuška za ulje skroz zatvorena.

Vrsta i količina ulja u prednjoj viljušci je slobodan izbor.

Pozicija štapova u odnosu na trouglove je slobodna.

Amortizer volana može biti dodat ili zamenjen po slobodnom izboru.

Amortizer volana nesme biti graničnik ugla zakretanja prednje viljuške.

Spoljašni semering viljuške može biti izmenjen, zamenjen ili odstranjen samo ako viljuška nakon modifikacije ne propušta ulje.

Bilo koja količina ili kvalitet ulja može biti korišćena u prednjoj viljušci.

Visina i pozicija prednje viljuške u poređenju sa trouglovima volana je slobodna.

Trouglovi volana moraju ostati kao originalni homologirani proizvod od strane proizvođača.

Amortizer volana može biti dodat ili zamenjen ne originalnim amortizerom volana.

Amortizer volana nesme da bude graničnik uglu okretanja volana.

Nije dozvoljeno korišćenje neoriginalnih ili prototipni električni uređaji za kontrolu rada prednje viljuške osim ako to nije homologirano za određeni model ili tip motocikla.

Zadnja viljuška

Svi delovi zadnje viljuške moraju ostati homologirani od strane proizvođača (uključujući zadnju osovinu i podešivače položaja zadnje osovine).

Oslonci za zadnji nosač motocikla (štender) mogu biti dodati na zadnju viljušku varenjem ili šrafljenjem.

Oslonci moraju biti zaobljenih ivica, vidljivih sa svih strana.

Štitnik za lanac mora biti ugrađen tako da bi se smanjila mogućnost da bilo koji deo vozačevog tela može da se zaglavi između lanca i lančanika.

Nije dozvoljeno korišćenje neoriginalnih ili prototipni električni uređaji za kontrolu rada zadnje viljuške osim ako to nije homologirano za određeni model ili tip motocikla.

Zadnji amortizer

Zadnji amortizer može biti modifikovan ili zamenjen (slobodan izbor) ali tačke kačenja na ramu i zadnjoj viljušci moraju ostati originalne, homologirane od strane proizvođača.

Opruge zadnjeg amortizera mogu biti promenjene (slobodan izbor).

Točkovi

Točkovi moraju ostati u originalnom proizvodu homologiranom stanju u vremenu prodaje dilersko – distributerskoj mreži za homologirani motocikl. Mehanizam za pokretanje brzinometra na točku može biti skinut i zamenjen čaurom. Modifikacije na osovina točka i pozicijama za pričvršćavanje prednjih i zadnjih kočionih klešta nisu dozvoljene. Čaura za distanciranje točka mogu biti modifikovane, dozvoljene su i modifikacije na točkovima da bi držali distancu čaure. Ako originalni dizajn uključuje ublaživač udara zadnjeg lančanika ne sme se menjati, mora ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju. Prečnik točka i širina točka moraju ostati u homologiranom stanju.

Kočnice

Kočioni diskovi moraju ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju.

Prednji diskovi mogu da se učine plivajućim koristeći originalne delove i originalne tačke pričvršćivanja.

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

Nosač zadnje kočione kandže može biti pričvršćen za zadnju viljušku, stim da tačke kačenja kalipera na nosač moraju ostati nepromenjene.

Zadnja viljuška može biti modifikovana iz ovih razloga da bi se učvrstio nosač zadnje kočione kandže varenjem, bušenjem ili korišćenjem <helicoil-a>.

Prednja strana i zadnja kočiona pumpa moraju ostati u originalnom proizvodnom homologiranom stanju. Prednji i zadnji rezervoar kočione tečnosti mogu biti zamenjeni.

Prednja i zadnja hidraulična creva mogu biti promenjena.

Razdelnik na prednjoj kočnici za kočione kandže mora da bude iznad donjeg trougla prednje viljuške.

Montaža brzih konektora na kočionim cevima je dozvoljena.

Pločice prednjih i zadnjih kočnica su po slobodnom izboru.
Osovinice pločica kočnice mogu biti modifikovane zbog brže zamene.
Dodavanje usmerivača vazduha nije dozvoljeno.
Antilock kočioni sistem (ABS) može da se koristi samo u koliko je on ugrađen na homologiranom modelu za uličnu upotrebu, ali mora ostati neizmenjen (bilo koji mehanički ili električni delovi moraju da ostanu homologirani.
Takođe može biti isključen , a njegov ECU može biti odstranjen.

Gume

Gume moraju biti sa šarom i oznakama tj. standardne gume za serijsku upotrebu (prizvođač nije bitan), sa V i Z oznakama. Gume moraju imati ili DOT ili E oznaku, Gume za kišu mogu da se koriste samo nakon što direktor trke proglasi trku trkom po kiši. Gume za kišu nemoraju imati DOT ili E oznaku, tj mogu biti označene sa *Not for highway use* ili *NHS*.
Upotreba grejača za gume je dozvoljena.
Zabranjena upotreba slick guma na svim treninzima i na samom takmičenju.

Nogostupi / Nožne komande

Nogostupi i nosači nogostupa mogu biti zamenjeni neoriginalnim (komercijalnim) s tim da mesta kačenja nosača nogostupa za ram moraju ostati originalna.
Krajevi nogostupa moraju imati zaobljene ivice radijusa 8mm.
Bočni štitnici protiv pada moraju imati pričvršćene nastavke od plastike, teflona ili sličnog materijala sa minimalnim radijusom 8mm.
U slučaju da tehnički komesar ima bilo kakvu primadbu na štitnike zbog sigurnosti oni moraju biti zamenjeni ili prepravljani.

Ručice volana i ručne komande

Ručice volana mogu biti zamenjene (nepodrazumeva zamenu glavnog kočionog cilindra i cilindra kvačila).
Pozicija ručica volana može biti podešavajuća.
Ručica gasa može biti modifikovana ili zamenjena.
Poluga kvačila i poluga kočnice / slobodan izbor.
Prekidač za gašenje motora na volanu može biti neoriginalni ali mora biti ugrađen.

Oklopi

Oklop i nosači oklopa mogu biti zamenjeni neoriginalnim delovima koji moraju izgledati kao original sa minimalnim izmenama za trkačku potrebu, kao što su mesta pričvršćenja, slobodan izbor spajanja dela oklopa, zatvaranje otvora za farove... Izbor materijala je slobodan, upotreba *carbon fiber-a, kevlar-a* nije dozvoljena.
Žična mreža koja je originalno instalirana za otvaranje vazdušnih kanala može biti sklonjena.
Originalni vazdušni kanali između oklopa i airbox moraju biti kao na serijskom.
Uključujući žičnu mrežu koja je instalirana za usisavanje vazduha.
Ukune dimenzije moraju ostati iste kao originalnih delova. Gornji providni deo oklopa (vetrobran) slobodan izbor.
Originalni kombinovani nosač instrumenata može biti zamenjen neoriginalnim. Ostali nosači mogu biti odstranjeni ili zamenjeni neoriginalnim. Originalni vazdušni vod između oklopa i kućišta filtera vazduha moraju ostati homologirani. Karbonski materijali za izradu ovih delova su zabranjeni. Donji deo oklopa mora biti konstruisan tako da u slučaju kvara motora mora zadržati polovinu ukupne količine ulja i tečnosti za hlađenje mašine (minimum 5l). Najniža tačka otvora na oklopu mora biti pozicionirana minimalno 50mm od donje ivice oklopa. Najniža tačka na

donjem oklopu mora imati maksimalno dve rupe prečnina 25mm. Ove rupe moraju biti zatvorene, osim u slučaju vožnje trke po kiši, po odluci direktora trke.

Prednji blatobran slobodan izbor.

Zadnji zaštitnik lanca slobodni izbor.

Sve ivice plastičnih delova moraju biti zaobljene.

Rezervoar

Čep rezervoara može biti zamenjen čepom na navoj iz bezbednosnih razloga.

Strane rezervoara mogu biti prekrivene zaštitnim delovima pravljenim od kompozitnih materijala.

Protektori moraju da prate oblik rezervoara.

Rezervoari sa prelivnim cevima moraju biti spojeni sa specijalnim rezervoarom minimalne zapremine 250 cc i jednosmernim ventilima napravljenim odgovarajućim materijalima.

Svaki rezervoar mora biti skroz napunjen sa zaštitnom penom – sunderom –(npr. EXPLOSAFE) otporan na benzin i aditive.

Sedište

Sedište, baza sedišta i prateći delovi oblika mogu biti zamenjeni delovima sličnog izgleda (slobodan izbor). Sedište može biti modifikovano u sedište za jednu osobu.

Izgled sedišta sprema, otpozadi i iz profila mora da odgovara izgledu originalnog.

Oblik zadnjeg dela neoriginalnog sedišta mora biti oblika da omogućava postavljanje startnih brojeva zadatih dimezija.

Instalacija

Originalna instalacija može biti modifikovana po sledećem: nekorišćeni delovi instalacije mogu biti isključeni kao što je sirena, pokazivači pravca, itd. Instalacija i zaključavanje mogu biti pomereni sa originalne lokacije.

Za superstock 1000 instalacija i konektori moraju biti korišćeni ili kao originalno napravljeni za serijsku mašinu. Sečenje instalacije nije dozvoljeno ali isključivanje je dozvoljeno, ili racing kit model (dostavljen od proizvođača i odobren od FIM).

Akumulator

Veličina i tip akumulatora moraju ostati nepromenjeni.

Hladnjak i uljni hladnjak

Zamena hladnjaka i uljnog hladnjaka nije dozvoljena i lo kakvi dodatni hladnjaci i uljni hladnjaci nisu dozvoljeni..

Zaštitna mreža može biti dodata ispred uljnog i ili hladnjaka za vodu da bi se prekrila rebra hladnjaka.

Cevi hladnjaka prema i od mašine mogu biti zamenjeni ali sistem mora ostati sa originalnim hladnjacima.

Termoprekidač, senzor temperature vode i termostat mogu biti odstranjeni iz sistema za hlađenje.

Ventilator hladnjaka može biti uklonjen.

Kućište filtera vazduha

Kućište filtera vazduha mora ostati originalni homologirani proizvod, ali otvori za pražnjenje kućišta moraju biti zatvoreni. Filter vazduha može biti modifikovan ili zamenjen. Cev uljnog isparivača mora biti spojena sa kućištem filtera vazduha.

Karburator

Nisu dozvoljene modifikacije. Dizne karburatora, opruge i igle nesmeju biti promenjene. Električni ili mehanički uređaji za hladno startovanje moraju ostati instalirani, ali mogu biti isključeni. Difuzori moraju ostati kao originalni homologirani proizvod.

Ubrizgavanje

Modifikacije nisu dozvoljene. Dizne za ubrizgavanje moraju ostati nepromenjene (originalne homologirane). Difuzori moraju biti originalni proizvod od strane proizvođača za homologirani motocikl. Benzinska pumpa i regulator pritiska moraju ostati kao homologirani.

Napajanje gorivom

Cevi za napajanje gorivom mogu biti zamenjene ali priključci moraju ostati u originalnom proizvedenom stanju. Upotreba brzih konektora i suvih brzih konektora je dozvoljena. Sistem za ventilaciju goriva može biti zamenjen. Filter goriva može biti ugrađen.

Agregat

Za vreme zvaničnih treninga i trke u toku vikenda, svaki vozač ima pravo da koristi najviše dva(2) agregata, jedan na motoru i jedan rezervni. Oba agregata moraju biti odobrena od strane tehničke komisije.

Glava motora

Nisu dozvoljene modifikacije. Zabranjeno je skidanje ili dodavanje materijala. Dichtung glave motora može biti promenjen. Ventili, sedište ventila, vođice ventila, opruge... moraju ostati originalni proizvod od strane proizvođača za homologirani motocikl. Podmetači za opruge ventila nisu dozvoljeni.

Bregaste osovine

Modifikacije nisu dozvoljene. Na tehničkoj kontroli meri se sledeće: Za direktnu vezu bregaste i ventila oklopa (hod) brega će biti meren, a za nedirektni spoj meri se hod ventila. Vremena bregastih su slobodna, ali nije dozvoljena obrada lančanika bregastih osovina.

Lančanic bregaste osovine

Nisu dozvoljene modifikacije (promene dimenzija).

Radilica

Nisu dozvoljene modifikacije (uključujući poliranje i olakšavanje)

Pumpe za ulje i uljni vodovi

Samo uljni vodovi mogu biti modifikovani ili zamenjeni. Uljni vodovi sa pozitivnim pritiskom, ukoliko su zamenjeni, moraju biti metalom ojačane konstrukcije.

Potrebno je posebno osigurati šraf gde se sipa ulje i šraf gde se ispušta ulje, a takođe je potrebno da se posebno osigura i uljni filter.

Osiguranje donje kadice sa minimum dva cepa kapacitet kadice 3 litre.

Klipnjača

Nisu dozvoljene modifikacije uključujući poliranje i olakšavanje.

Klipovi

Nisu dozvoljene modifikacije uključujući poliranje i olakšavanje.

Klipni prstenovi (karike)

Nisu dozvoljene modifikacije.

Osovinice klipa i osigurači

Nisu dozvoljene modifikacije.

Cilindri

Nisu dozvoljene modifikacije.

Kućište motora i sva ostala kućišta

Nisu dozvoljene modifikacije uključujući farbanje, poliranje i olakšavanje.

Štitnici kućišta motora, ako su u funkciji ojačanja mogu biti montirani kao bočni poklopci.

Ovi poklopci nesmeju biti lakši od standardnih delova (poklopaca).

Poklopci mogu biti modifikovani bez promena pozicija i dimenzija standarnih poklopaca.

Poklopci kućišta motora / kućišta menjača, paljenja, kvačila i alternatora mogu biti zaštićeni zaštitnim poklopcima u slučaju pada. Sva kućišta motora koja sadrže ulje i koja mogu biti u kontaktu sa zemljom tokom pada moraju biti zaštićeni sa drugom oblog – zaštitnikom napravljenim od kompozitivnog materijala tipa karbon ili kevlar.

Transmisija / Menjač

Dodaci na menjač ili mehanizam za selektovanje brzina kao što su: sistem za brzo menjanje brzina (quick shift system) uključujući žice i potencionometar je dozvoljen.

Dozvoljena je promena prednjeg i zadnjeg lančanika kao i dužina i dimenzije pogonskog lanca.

Poklopac prednjeg lančanika može biti modifikovan ili odstranjen.

Bilo kakve druge izmene na menjaču nisu dozvoljene.

Kvačilo

Samo funkcione ploče mogu biti menjane ali njihov broj mora ostati kao na originalnom kvačilu.

Opruge kvačila mogu biti zamenjene.

Kvačila protiv proklizavanja ili druge vrste dodataka na kvačilo nisu dozvoljene osim ako nisu standardna oprema homologiranog modela.

Sistem za paljenje i Sistem kontrole motora

CDI mora biti ili kao homologizovan i unutrašnji softer može biti promenjen ili CDI kit modelom proizvedenim i ili odobrenim od proizvođača mašine može biti korišćen.

Maloprodajna cena celog sistema nesme biti veća više od 1,5 puta od cene originalnog sistema. Specijalni konektori mogu biti korišćeni da se poveže CDI i originalna instalacija. Kao zamena za gore pomenuto spoljno paljenje i, ili modul ubrizgavanja može biti dodat standardnom proizvodu ECU, ali njihova maloprodajna cena nesme biti veća od kompletne CDI opreme.

Alternator

Nisu dozvoljene modifikacije.

Elektro pokretač (elektro starter) mora biti u funkciji i mora za vreme potpunog takmičenja da obezbedi start motora.

Izduvni sistem

Izduvne cevi i prigušivači se mogu modifikovati ili promeniti.

Katalitički konvektori moraju biti uklonjeni.

Broj krajnjih prigušivača mora ostati po homologaciji.

Ograničenje buke za superstock 1000 je 107dB / A sa tolerancijom od +3dB / A posle trke.

Pozicija prigušivača mora ostati originalna.

Oblaganje izduvnog sistema nije dozvoljeno.

Materijal za izradu izduvnog sistema je slobodan (titanijum, karbon).

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

Pričvršćivači (nosači)

Standardni pričvršćivači mogu biti zamenjeni drugim po obliku (dizajnu), materijalu, osim upotrebe titanijumskih. Jačina i dizajn moraju biti jednaki ili jači od standardnih koji su zamenjeni.

Mogu biti bušeni samo za korišćenje žice za osiguranje.

Nosači oklopa (pričvršćivači) mogu biti zamenjeni brzo skidajućim modelom.

Aluminijumski nosači mogu biti korišćeni samo na mestima koja nisu od konstrukcione važnosti.

Naredni delovi mogu biti promenjeni ili zamenjeni delovima koji odgovaraju homologiranom motociklu

Bilo koja vrsta tečnosti za podmazivanje, kočnice i ogibljenje može biti korišćena.

Svećice – slobodan izbor.

Balans tegovi za točkove mogu biti uklonjeni, promenjeni ili dodati.

Dihtunzi – slobodan izbor (osim dihtunga glave motora).

Farbanje spoljnjih površina i nalepnice – slobodan izbor.

Sledeći delovi MOGU biti uklonjeni

- Instrumenti, nosači instrumenata i pripadajući kablovi,
- Sirena,
- Pripadajući alat
- Brzinomer
- Obrtomer
- Prekidač za svetla
- 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

Sledeći delovi MORAJU BITI uklonjeni

- Far, zadnja lampa, pokazivači pravca (pod uslovom da nisu sastavni deo oklopa)
- Otvori mogu biti pokriveni odgovarajućim materijalom
- Retrovizori
- Nosač tablica
- Nosači za kacigu i drugi nosači tereta
- Nogostupi suvozača
- Rukohvati za suvozača
- Centralni i bočni oslonci motora („štenderi“)
-

Sledeći delovi MORAJU BITI postavljeni

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.

Čepovi za ispuštanje moraju biti osigurani žicom za osiguravanje.

Spoljašnji uljni filter i ostali šrafovi koji imaju veze sa uljem i tečnošću za hlađenje moraju biti osigurani.

Svi motocikli moraju da imaju zatvoren sistem isparenja.

Cevi isparivača moraju biti spojene za kućište filtera vazduha.

Svi isparivači i sakupljači moraju se prazniti kroz postojeće izlaze.

Kada je ugrađena cev za uljna isparenja, izlaz mora biti privezan za tank za sakupljanje koji je lociran na pristupačnom mestu da bi obavezno bio ispražnjen pre starta trke.

Minimalna veličina tanka mora biti 250cc za menjačka isparenja i 500cc za motorna isparenja.

Dodatna oprema

Dodatna oprema koja nije originalno homologirana od strane proizvođača nije dozvoljena (kao „data recording system, computers“ itd.). Merač krugova i vremena u krugu je dozvoljen.

Videti pravila FIM Technical Appendices for International Road Racing Meetings 02 i njegove dodatke.

Broj i tip guma je slobodan.

DODATAK A

LISTA HOMOLOGIRANIH MODELA za učešće.

Svi modeli koji su homologirani od strane FIM-a za klasu „SSP 600“ u 2001, 2002 i 2003 godini.

SUPERSTOCK 1000

Model

APRILIA RSV 1000 RP JAN 01 – kraja godine

APRILIA RSV 1000 RP JAN 03 – kraja godine

APRILIA RSV 1000 RR JAN 04 – sada

APRILIA RSV 1000 RR JAN 05 – present

DUCATI 996 S JAN 01 – kraja godine
 DUCATI 998 S (H2) JAN 02 – kraja godine
 DUCATI 999 S (H4) JAN 03 – present
 HONDA CBR 900 RR (SC) JAN 02 – kraja godine – (CBR 900 RR za EURO model), -
 (CBR 954 RR' za SAD, J model)
 NOHDA CBR 1000 RR (SC 57) JAN 04 – sada
 NOHDA CBR 1000 RR (SC 57) JAN 06 – sada
 HONDA VTR 1000 SP (SC 45) JAN 02 – sada
 KAWASAKI ZX 9 R (F) JAN 02 – kraja godine
 KAWASAKI ZX 10 RR JAN 04 – sada
 KAWASAKI ZX 10 RR JAN 06 – sada
 MV AGUSTA F4S (+1) MAY 04 – sada
 MV AGUSTA F4 1000 S (+1) JUN 01 – sada
 SUZUKI GSX R 750 (K2) JAN 02 – kraja godine
 SUZUKI GSX R 750 (K4) JAN 04 – sada (uključujući LTD verziju)
 SUZUKI GSX R 750 (K6) JAN 06 – sada
 SUZUKI GSX R 1000 (K1) NOV 00 – kraja godine
 SUZUKI GSX R 1000 (K4) JAN 03 – kraja godine
 SUZUKI GSX R 1000 (K5) JAN 05 – sada
 YAMAHA YZF R1 (2002 model) JAN 02 – kraja godine
 YAMAHA YZF R1 (2004 model) JAN 04 – sada
 YAMAHA YZF R1 (2006 model) JAN 06 – sada
 YAMAHA YZF R1-SP (2006 model) JAN 06 – sada
 APRILIA RSV4 1000 FACTORY JAN 09 – do kraja godine
 APRILIA RSV4 1000 FACTORY /2 DEC 09 – do sada
 APRILIA RSV4 1000 APRC 1000 FACTORY JAN 11 – do sada
 BMW S 1000 RR JAN 09 – do kraja godine
 BMW S 1000 RR FEB 10 – do kraja godine
 BMW S 1000 RR JUN 10 – do kraja godine (abs,dtc,elektronski pomagač menjača, nova
 radilica)
 BMW S 1000 RR JAN 2012 – do sada ((abs,dtc,elektronski pomagač menjača, izmene na
 ramu i sitnim delovima)
 DUCATI 1098 R (1198cc) JAN 08- sada
 DUCATI 1198 S (1198cc) JAN 09 – sada
 HONDA CBR 1000 RR (SC59) JAN 08 – kraja godine
 HONDA CBR 1000 RR (SC59) JAN 09 – kraja godine (STD + ABS verzije)
 HONDA CBR 1000 RR (SC59) JAN 10 – kraja godine (nova radilica)
 HONDA CBR 1000 RR (SC59) JAN 10 – kraja godine (STD + ABS vertije) nova radilica
 HONDA CBR 1000 RR (SC59) JAN 12 – sada (STD + ABS verzije) prepravke raznih delova
 KAWASAKI ZX 10 RR JAN 08 – kraja godine
 KAWASAKI ZX 10 RR JAN 11 – sada (STD + ABS verzije)
 KTM RC8 MART 08 - sada
 KTM RC8 R MART 09 – sada
 SUZUKI GSXR 1000 (K8) JAN 08 – kraja godine
 SUZUKI GSXR 1000 (K9) JAN 09 – kraja godine
 SUZUKI GSXR 1000 (L2) JAN 12 – sada
 YAMAHA YZF R1 (2009 MODEL) JAN 09 – kraja godine
 YAMAHA YZF R1 (2009 MODEL) JAN 12 - sada

KLASA 600 HEPENING – SERIAL

U klasi 600 Serial su dozvoljeni motori do 600 ccm sa svim mogućim prepravkama.

Motori do 750 ccm 4 cilindra proizvedeni do 2002 god. i motori sa dva cilindra do 1000 ccm (agregati – mašine moraju biti originalni – misli se na motore sa 2 cilindra do 1000 ccm). Ovi motori se mogu voziti na takmičenjima još ove sezone 2012 od sledeće sezone 2013 ovaj član je nevažeći tj. Briše se iz pravilnika.

Potrebno je posebno osigurati šraf gde se sipa ulje i šraf gde se ispušta ulje, a takođe je potrebno da se posebno osigura i uljni filter.

Osiguranje donje kadice sa minimum dva cepa kapacitet kadice 3 litre.

Svaki rezervoar mora biti skroz napunjen sa zaštitnom penom – sunderom –(npr. EXPLOSAFE) otporan na benzin i aditive.

Zabranjena upotreba slick guma na svim treninzima i na samom takmičenju.

Hepening je klasa koja je isključivo rezervisana za takmičare sa licencama izdatim od MSS.

U klasi Hapening nemogu voziti van konkurencije strani državljani osim ako poseduju licencu izdatu od Moto Saveza Srbije.

Strani takmičari koju donesu potvrdu matičnog saveza da se nisu nikada takmičili u nacionalnim šampionatima svoje države (osim u klasi Hepening serijal) mogu izvaditi licencu MSS.

Radi lakšeg funkcionisanja na Tehničkom Pregledu Moto Savez Srbije je obavezan da izda licencu na kojoj će biti vidno naznačeno licenca –**B HEPENING SERIAL**.

Na licencu Hapening nemaju pravo:

- Oni takmičari koji su bilo kada bili šampioni države u klasi Hapaning
- Oni takmičari koji su osvojili bodove u Nacionalnom šampionatu u klasi 600 SS i 1000 SS
- Svi strani takmičari osim oni sa licencom MSS

U klasi Hepening mogu voziti takmičari koji unazad 3 godine nisu vozili klase 600 SS i 1000 SS s tim da nikada nisu imali plasman bolji od 4 mesta na generalnom plasmanu.

Od ove godine 2012 prvo plasirani takmičar na konačnom generalnom plasmanu u klasi 600 SBKS – Hepening će u sezoni 2013 morati da pređe u profesionalnu klasu 600 SS.

Takmičari samo državljani Srbije koji voze klase SBKS – hepening u Srbiji mogu nastupati na bilo kom inostranim takmičenjima i kupovima.

KLASA 1000 HEPENING SERIAL

Dozvoljen nastup motora od 600 ccm do 1300 ccm

- Otvoreni slobodni motori na kojima je sve dozvoljeno sve prerađivati, a takođe ogibljenje i ram motora.
- **Potrebno je posebno osigurati šraf gde se sipa ulje i šraf gde se ispušta ulje, a takođe je potrebno da se posebno osigura i uljni filter.**
- **Osiguranje donje kadice sa minimum dva cepa kapacitet kadice 3 litre.**
- **Svaki rezervoar mora biti skroz napunjen sa zaštitnom penom – sunderom –(npr. EXPLOSAFE) otporan na benzin i aditive.**

Zabranjena upotreba slick guma na svim treninzima i na samom takmičenju.

Hepening je klasa koja je isključivo rezervisana za takmičare sa licencama izdatim od MSS.

U klasi Hapening nemogu voziti van konkurencije strani državljani osim ako poseduju licencu izdatu od Moto Saveza Srbije.

Strani takmičari koji donesu potvrdu matičnog saveza da se nisu nikada takmičili u nacionalnim šampionatima svoje države (osim u klasi Hepening serijal) mogu izvaditi licencu MSS.

Radi lakšeg funkcionisanja na Tehničkom Pregledu Moto Savez Srbije je obavezan da izda licencu na kojoj će biti vidno naznačeno licenca –B HEPENING SERIAL.

Na licencu Hapening nemaju pravo:

- Oni takmičari koji su bilo kada bili šampioni države u klasi Hapaning
- Oni takmičari koji su osvojili bodove u Nacionalnom šampionatu u klasi 600 SP i 1000 SS
- Svi strani takmičari osim oni sa licencom MSS

Od ove godine 2012 prvo plasirani takmičar na konačnom generalnom plasmanu u klasi 1000 SBKS – Hepening će u sezoni 2013 morati da pređe u profesionalnu klasu 1000 SS.

Takmičari samo državljani Srbije koji voze klase SBKS – hepening u Srbiji mogu nastupati na bilo kom inostranim takmičenjima i kupovima.

ANEX DODATAK OPŠTI I TEHNIČKI PRAVILNIK ROAD RACINGA

Kraš padovi postavljeni na motociklu mogu biti na prednjoj viljuski samom motoru i na zadnjoj osovini svi kras padovi mogu maksimum da vire 3cm od bočnih stranica oklopa motora.

Svaki motorcikl sa prenosnim pogonom na lanac u donjem delu zadnje viljuške na strani na kojoj se nalazi lanac mora imati zaštitu u pravcu početnog dela lančanika (aluminijum, karbon I td). Zaštita se vrši u cilju sprečavanja kačenja noge od strane lanca - lančanika.

- Takmičari sa Srpskim pasošem tj. sa Srpskim državljanstvom, a sa takmičarskom licencom izdatom od stranog saveza po takmičenju uplaćuju kotizaciju za takmičenje 50 evra Organizatoru takmičenja i 50 evra Moto Savezu Srbije tj. na samom takmičenju uplatu vrše Sekretaru ili ovašćenom licu sa kojim će biti upoznat svaki organizator i direktor takmičenja.

Svaki takmičar sa stranom licencom će po uplati Sekretaru ili ovlašćenom licu dobiti priznanicu da je uplatio MSS-u kotizaciju za takmičenje.

Na svakoj priznanici mora pisati tačan datum uplate kotizacije i naziv takmičenja za koji je kotizacija uplaćena, ime i prezime uplatioca i suma koju je takmičar sa stranom licencom uplatio.

- Ako na takmičenju učestvuje naš državljanin sa stranom licencom u bodovanje ili listu se piše zemlja za koju takmičar vozi, a ne klub za koji vozi.
- Klubovi organizatori su dužni da plate kauciju u visini od 20.000 din. u roku od 15 dana od dana verifikacije termina takmičenja, a 30 dana pre takmičenja da pošalje Pravilnik takmičenja na overu u suprotnom Moto Savez Srbije obaveštava sve klubove koji su dužni da obaveste svoje takmičare da takmičenje neće biti organizovano. Kaucija će biti vraćena u roku od 7 dana nakon održanog takmičenja pod uslovom da je organizator ispoštovao ugovor u celosti.
U slučaju da se takmičenje ne održi kaucija ostaje Moto Savezu Srbije.
- Organizatori su dužni da svakoj klasi pruže određen broj kilometara tokom jednog treninga i takmičenja, a kilometraža po klasama je definisana:

SP Junior	---	30 do 35 kilometara
Hepening Serial 1000 i 600	---	35 do 40 kilometara
1000 SS i 600 SS	---	40 do 50 kilometara

- **Kotizacija koja se plaća na samom takmičenju je povišena i to:**

SP Junior plaćaju 50 evra organizatoru

Sve ostale klase u Road Racing-u plaćaju startninu u visini od 80 evra

- **Ako savez u saradnji sa klubovima koji su u sistemu Moto Saveza Srbije organizuje u jednoj sezoni 5 takmičenja ne odbija se ni jedan rezultat.**
- **Ako se organizuje preko pet takmičenja tj. šest takmičenja pa naviše onda se odbija jedan najgori rezultat ili jedan rezultat na kom se takmičar nije pojavio.**

Svi KLUBOVI su dužni da 15 dana pre početka takmičenja dostave spisak svojih takmičara organizatoru takmičenja. U slučaju da se prijavljeni takmičar ne pojavi na takmičenju, KLUB će biti kažnjen novčanom kaznom u iznosu od 10.000 dinara. Od pomenute sume organizatoru takmičenja pripada 50% i Moto Savezu Srbije 50%.

Takmičari koji nemaju licencu mogu izvaditi na licu mesta od strane Sekretara MSS, koja važi samo za to takmičenje (jednokratna) cena licence će biti 10.000 dinara i svaki takmičar može izvaditi ovu licencu najviše 3 puta u toku jedne sezone.