Příloha N 025
JÍZDA PRAVIDELNOSTI HISTORICKÝCH ZÁVODNÍCH MOTOCYKLŮ

N 025.1 NÁZEV 1
N 025.2 MOTOCYKLY A TŘÍDY 1
N 025.2.1 Definice historického závodního motocyklu 1
N 025.2.2 Vypsané kategorie 3
N 025.2.3 Definice kategorií 3
N 025.3 TRAŤ 6
N 025.4 JEZDCI 6
N 025.5 TRÉNINK 6
N 025.6 HODNOTÍCÍ JÍZDA 6
N 025.6.1 Jízda pravidelnosti na okruhu 6
N 025.7 HODNOCENÍ 7
N 025.7.1. Jízda pravidelnosti na okruhu 7
N 025.7.2 Jízda pravidelnosti do vrchu 7
N 025.8 KONEČNÁ KLASIFIKACE 7
N 025.9 PROTESTY 7
N 025.10 STARTOVNÉ A ODMĚNY 7

N 025.1 NÁZEV

Jízdy pravidelnosti historických závodních motocyklů (dále jen JPHZM) mohou být pořádány jako přeborové nebo pohárové národní nebo volné národní / otevřené národní nebo mezinárodní podniky.VV SZM FMS AČR vypisuje Přebor ČR (P ČR) v JPHZM v absolutním pořadí, ve kterém soutěží jezdci. Do P ČR se započítávají pouze jezdci, držitelé licence AČR. Pořadatel podniku, který je zařazen do seriálu Přebor ČR JPHZM, musí v ZU, vyjma Zvláštní kategorie, vypsat vždy všechny ostatní kategorie a přijmout všechny řádně přihlášené jezdce, kteří splňují podmínky účasti v JPHZM.

Vyjma sidecarů kategorií M, A, P, Y, Z nelze JPHZM ostatní sólo kategorií pořádat současně se závody třídy KLASIK.

N 025.2 MOTOCYKLY A TŘÍDY

N 025.2.1 Definice historického závodního motocyklu

Podle tohoto předpisu patří mezi historické závodní motocykly (HZM) pouze závodní a supersportovní stroje, které existovaly do konce roku 1978 a které byly nejpozději ke stejnému datu sportovně nasazeny k závodu. Dále pak i detailně přesné repliky závodních strojů. Stroje dodatečně přestavěné na závodní podle tehdejších předpisů mohou být zařazeny pouze do kategorie Clubsport.

N 025.2.2 Vypsané kategorie

	Označení	barva tab.	barva čísla
ANTIK do roku 1925	A xx	bílé	černá
VINTAGE vyrobené 1920 - 1930	B xx	bílé	černá
POST-VINTAGE do 350 ccm 1931-1949	C xx	černé	bílá
POST-VINTAGE přes 350 ccm 1931-1949	E xx	černé	bílá
CLASSIC do 175 ccm vyrobené 1945-1967	F xx	žluté	černá
CLASSIC do 250 ccm vyrobené 1945-1967	H xx	žluté	černá
CLASSIC do 350 ccm vyrobené 1945-1967	J xx	žluté	černá
CLASSIC přes 350 ccm vyrobené 1945-1967	K xx	žluté	černá
MOTOCYKLY do 50 ccm neomezeně do roku 1983	L xx	bílé	černá
SIDEKARY do roku výroby 1949	M xx	černé	bílá
SIDEKARY CLASSIC - sedačky vyrobené 1950-1967	N xx	žluté	černá
SIDEKARY CLASSIC - klekačky vyrobené 1950-1967	P xx	žluté	černá
GP do 250 ccm vyrobené 1968-1978	R xx	zelené	bílá
GP přes 250 ccm vyrobené 1968-1978	S xx	zelené	bílá
CLUBSPORT do roku 1978 pro 125/2T + 250/4T	T xx	červené	bílá

CLUBSPORT do roku 1978 pro 250/2T+ 350/4T 1 vál.	U xx	červené	bílá
CLUBSPORT do roku 1978 pro 500/ 2 vál.	V xx	červené	bílá
CLUBSPORT do roku 1978 pro 750 /2 vál.+500/vícevál.	W xx	červené	bílá
CLUBSPORT do roku 1978 do 1000 ccm	X xx	červené	bílá
SIDEKARY GP vyrobené 1968-1978 do 500 ccm	Y xx	zelené	bílá
SIDEKARY INTER vyr. do 1978 pro 750/2T + 1000/4T	Z xx	zelené	bílá
ZVLÁŠTNÍ KATEGORIE	O xx	modré	bílá

Tvar a rozměr číslic dle řádů. Písmeno označující kategorii může být až o polovinu menší než číslice.
V případě nízkého počtu startujících může pořadatel dle svého uvážení jednotlivé skupiny spojit.
K účasti na podniku mohou být převzaty pouze testované motocykly. Všichni držitelé licencí AČR mohou startovat pouze na řádně testovaných motocyklech, jejichž průkazy vystavila jmenovaný TK AČR.
Ke každému testovanému stroji bude vystaven platný průkaz sportovního vozidla (PSV), který mimo ostatních údajů musí obsahovat foto motocyklu z obou stran, základní identifikační a technické údaje, skutečný rok výroby a kategorii, do které je zařazen. Rok výroby stroje a kategorii určuje technická komise. S motocyklem lze startovat pouze v kategorii, která je vyznačena v PSV.
Testováním historických závodních motocyklů (HZM) a vystavením PSV je pověřena jmenovaná testovací komise složená z hlavního TK, TK pro historii a dalších TK.
Všeobecně platí, že rok výroby celého motocyklu určuje stáří kterékoliv jeho nejmladší podstatné části. Za ty se považují zejména motor a jeho jednotlivé skupiny (převodovka, spojka, karburátor, zapalování) dále rám, vidlice, odpružení, brzdy, kola a použité materiály. Po sejmutí aerodynamických prvků musí všechny viditelné díly vyhovovat danému typu a uvedenému roku výroby stroje. Jako původní součástky jsou tolerovány i dokonale provedené kopie (repliky) původních dílů.
S ohledem na nedostupnost originálních dílů je povolen obsah motoru v toleranci + 10 %.

Motocykly, které opticky vypadají jako historické závodní stroje, ale nevyhovují některým uvedeným kriteriím a dále i nově vyrobené repliky celých motocyklů, které svou konstrukcí nebo zvýšeným výkonem nejsou detailně shodné s originály budou zařazeny do kategorie X.
Motocykly, jejichž původní provedení nezapadá do těchto předpisů individuelně posuzuje jmenovaná technická komise.

Hlukový limit
pro motocykly do roku 1972 platí dobový hlukový limit
pro stroje od roku výroby 1973 do 1978 je 120 dB
Pro účast v UEM Cupu
pro stroje do roku výroby 1964 je 110 dB /A/
pro stroje od roku 1965 a mladší je 105 dB /A/

Motocykl musí být olejotěsný, případně musí být vybaven zařízením zabraňujícím unikání oleje na trať. Všechny hadice, zátky a šroubení v olejovém systému musí být zajištěny proti uvolnění. Oddychy z motoru a z nádrží musí být vyvedeny do sběrné nádržky.
Palivo není předepsané. Lze použít palivo podle konstrukčních požadavků motocyklu.

Pneumatiky - rychlostní zatřídění namontovaných pneumatik musí korespondovat s maximální rychlostí motocyklu.

Je zakázáno :
- zvyšovat původní výkon motoru.
- použít karburátor vyrobený po roce 1978
- použít elektronických řídích jednotek zapalování
- namontovat bezvzorkové (slick) a „ mokré “ pneu

- namontovat přední pneu s nižším než 90% **a zadní s nižším než 80%** snížením průřezu
- dodatečné prořezávání pneu

Všechny historické závodní motocykly jsou zbaveny povinnosti mít v palivové nádrži tlumící pěnu a pod motorem záchytnou vanu na unikající kapaliny.
Ve všem ostatním, zde nezmiňovaném, musí motocykly odpovídat Technickým předpisům pro SZM.

N 025.2.3 Definice kategorií

A - ANTIK do roku 1925 jsou **bílé tabulky, černá čísla**
motocykly vyrobené do roku 1925
motocykly na řemen vyrobené do roku 1928
motocykly bez spojky a převodovky vyrobené do roku 1925
motocykly se spojkou a max. dvěma převody vyrobené do roku 1925
motocykly musí opticky vyhovovat tehdejšímu technickému stavu
mohou být dodatečně vybaveny dobovými jednoklíčovými brzdami
povolena jsou pouze kola s drátěným výpletem
zakázány jsou dodatečně montované moderní eletronické elementy

B - VINTAGE 1920 - 1930 jsou **bílé tabulky, černá čísla**
motocykly vyrobené v letech 1920 - 1930 vyjma motocyklů třídy Antik
drátěná kola, minimální průměr ráfků 19“
maximální šířka pneu 4“ / 102 mm/
lze použít pouze dobový řadící automat umístěný vně převodové skříně
Je zakázáno používat:
- Al ráfky
- karburátory s centrální plovákovou komorou vyrobený po roce 1930
- elektronické elementy
- dodatečná montáž dvouklíčových brzd
- dodatečná přestavba primárního převodu na systém s ozubeným řemenem

C - POST-VINTAGE 1931 - 1949 jsou **černé tabulky, bílá čísla**

E -
motocykly předválečné konstrukce vyrobené 1931 - 1949
motocykly s drátěnými koly min. 19“
max. šířka ráfku 2,15“, pneumatiky max. 4“ /102 mm/
Je zakázáno:
- přestavba primáru na systém s ozubeným řemenem
- dodatečná montáž dvouklíčových brzd
- používat elektronické elementy a karburátory s centrální plovákovou komorou vyrobené po 1949
- dodatečná montáž pružících elementů vyrobených po roce 1949

F - CLASSIC vyrobené 1945-1967 jsou **žluté tabulky, černá čísla**

H -

J -

K - historické tovární a produkční závodní motocykly vyrobené a zkonstruované v letech 1945 – 1967 a tovární závodní 1válcové 4T do 1972 v tehdejším technickém stavu
historicky nepochybně prokazatelné motocykly vlastní konstrukce, vyrobené v letech 1945 - 1967 v dobovém technickém stavu
přestavby sériových motocyklů prokazatelně použité pro silniční závody do roku 1964 v dobovém technickém stavu
kola s drátěným výpletem, minimální průměr ráfků 18“, max. šíře ráfků 2,15“
max.šířka pneu je pro třídu do 175 ccm - 100 mm
do 250 ccm - 110 mm
přes 250 ccm - 120 mm

Je zakázáno:

- měnit konstrukci rámu
- dodatečná montáž kyvné vidlice z Al
- dodatečná montáž pákového systému odpružení
- dodatečná montáž pružících elementů s přídavnou nádržkou
- dodatečná montáž kotoučových brzd
- použití nosných trubek přední vidlice větších než průměr 35 mm

L - MOTOCYKLY do 50 ccm **bílé tabulky, černá čísla**
v technickém stavu do roku 1983

M - SIDEKARY do roku výroby 1949 **černé tabulky, bílá čísla**
+ SIDEKARY - sedačky s koly min. 18 " do roku 1967
zahrnují motocykly kategorie ANTIK, VINTAGE a POST-VINTAGE
technické podmínky jsou shodné s výše uvedenými kategoriemi

N - SIDEKARY CLASSIC sedačky vyrobené 1950 - 1967 **žluté tabulky, černá čísla**
s koly menšími než 18 "

P - SIDEKARY CLASSIC klekačky vyrobené 1950 - 1967
Povoleny jsou:
pouze stroje s trubkovými rámy a odmontovatelným přívěsným vozíkem
se samostatnou kapotáží vozíku a motocyklu
max. rozvor 1500 mm
minimální rozměr ráfků 16"
max. šířka pneu 110 mm
max. výška klekaček 800 mm
motor na bázi do roku 1968 / není povolen např. BMW řady 5/
max. obsah motoru je 650 ccm
Zakázány jsou : dvoutaktní motory
Do této kategorie jsou zařazeny i sidekary vyrobené po roce 1967 za předpokladu, že vyhovují tomuto technickému předpisu.

R - GRAND PRIX sólo motocykly vyrobené 1968-1978 jsou **zelené tabulky, bílá čísla**
S -

tovární a produkční závodní motocykly do 500 ccm vyrobené v letech 1968-1978 v dobovém technickém stavu
historicky nepochybně prokazatelné závodní motocykly vlastní konstrukce do 500 ccm vyrobené 1968-1978 v dobovém technickém stavu
dvoutaktní tovární závodní motocykly a produkční závodní motocykly Formule 750 v dobovém technickém stavu
minimální průměr ráfků je 18"
maximální šířka ráfků je 3,50"
max. šířka pneu je 130 mm
Originální litá elektronová kola lze z důvodu bezpečnosti zaměnit za drátěná stejného rozměru. Použita mohou být pouze za předpokladu, že vždy před začátkem sezóny je k nim předložen protokol o jejich nezávadnosti a při vizuální kontrole nevykazují poškození.
Jsou povoleny:

- kotoučové brzdy s jednopístkovými třmeny, pro stroje od roku výroby 1974 dvoupístkové na motocyklech GP vyrobených po roce 1976 lze použít bezvzorkové pneumatiky

Je zakázáno :

- používat rám z hliníkových slitin
- dodatečná montáž kyvné vidlice z Al slitin
- dodatečná montáž pérování s pákovým systémem
- použití nosných trubek přední vidlice větších než průměr 38 mm

Y - SIDEKARY GP vyrobené 1968 - 1978 do 500 ccm **zelené tabulky, bílá čísla**

Z - SIDEKARY INTER do roku 1978 750/2T + 1000/4T

Jsou historicky prokazatelné GP sidekary do 500 ccm závodně nasazené v letech 1968 až 1978 v tehdejším technickém stavu. Vyjma motocyklů kat.CLASSIC kat. N + P historicky prokazatelné INTER Sidekary do 750 / 2T a do 1000 /4T nasazené do roku 1978 v tehdejším technickém stavu. Vyjma motocyklů pro kat. CLASSIC N + P
povoleno:
max. rozvor 1600 mm
max. výška klekaček 800 mm
pouze jednopístkové kotoučové brzdy
umístění motoru pouze před řidičem
vyklánění spolujezdce pouze před kolem přívěsného vozíku

T - CLUBSPORT sólo motocykly vyrobené 1968-1978 **červené tabulky, bílá čísla**

U -

V -

W -

X -

dodatečně postavené motocykly s technickými prvky do roku 1978
motocykly s obsahem motoru přes 500 ccm vyrobené 1950-1978 vyjma motocyklů patřících do kategorie CLASSIC a GRAND PRIX
sériové motocykly, které byly v letech 1965-1978 použity k silničním závodům
motocykly sériového původu vyrobené do 1978, u nichž je v převaze použití technických prvků po roce 1964
systém chlazení je třeba zachovat
Je povoleno používat:

- drátěná kola min. průměr 18“, max. šířka ráfků 3,50 “
- max. šířka pneu je 140 mm
- kotoučové brzdy pouze s jednopístkovými třmeny
- pouze trubkové rámy

Originální litá hliníková kola mohou být použita pouze za předpokladu, že vždy před začátkem sezóny je k nim předložen protokol o jejich nezávadnosti a při vizuelní kontrole nevykazují poškození.
Všechny kategorie motocyklů CLUBSPORT musí mít na řídítkách umístěný vypínač zapalování.

Je zakázáno používat:

- rámy a vidlice z Al slitin
- pákové systémy odpružení
- centrální pružící jednotky
- pružící jednotky s přídavnou nádržkou
- nosné trubky přední vidlice větší než průměr 38 mm
- vstřikování
- motory a ostatní díly na bázi konstrukce GP
- litá elektronová kola
- startovací zařízení (el. startér, startovací kliku) - nutno vymontovat

Z kategorie jsou vyloučeny motocykly se SPZ.

0 - ZVLÁŠTNÍ KATEGORIE **modré tabulky, bílá čísla**

Zvláštní kategorie není ohraničena přesným rokem výroby motocyklu. Tu si vždy podle okolností citlivě určí pořadatel sám. Tato třída je pořadatelem vypisována hlavně pro jezdce na vzácných motocyklech, které z různých technických i jiných důvodů nemohou být zařazeny do některé z výše uvedených kategorií. Dále pak i pro bývalé významné jezdce na autentických strojích jejich dřívější závodnické kariéry. Za předpokladu, že startují na motocyklu mladším než 1978, pak musí být držiteli pouze licence VINTAGE.

N 025.3 TRAŤ

JPHZM se pořádají buď na tratích okruhů SZM nebo jako jízda do vrchu. Tratě musí vyhovovat Normám FIM pro okruhy SZM nebo Normám FMS AČR pro přírodní tratě silničních závodů.

N 025.4 JEZDCI

JPHZM se mohou zúčastnit jezdci, držitelé licence FIM, UEM, MEZ B, MEZ A nebo národní pro SZM nebo VINTAGE SZM, vydané FMS AČR.
Zahraniční jezdci startující na mezinárodním nebo otevřeném národním podniku JPHZM musí být držiteli adekvátní licence své FMN nebo licence typu „ H “ vydávané VFV Deutschland. Při přejímce musí předložit souhlas své FMN se startem v zahraničí.
Minimální věk k účasti na JPHZM je 18 let.
Na každém podniku je jezdcům povolena účast nanejvýš ve dvou kategoriích.
Vybavení jezdce - jednodílná kožená kombinéza. Pro účast v kategorii A,B,C,E lze použít dvojdílný kožený oblek za předpokladu, že oba díly jsou spolu pevně spojeny zipem.
Není vhodné používat pestrobarevné kožené kombinézy a přilby. Doporučujeme použití kombinéz a přileb v dobovém zbarvení.

N 025.5 TRÉNINK

Jezdec s motocyklem musí být nejpozději 5 minut před nájezdem na trať podle časového rozpisu připraven ve vyhrazeném prostoru.
Ke kvalifikaci je třeba, aby každý jezdec v tréninku absolvoval celé 3 okruhy. V případě, že jezdec startuje ve dvou třídách musí být celkový součet z tréninkových jízd minimálně 4 celé okruhy z toho minimálně 1 okruh v některé třídě. U jízd do vrchu musí každý jezdec absolvovat minimálně 2 x celou trasu, aby se kvalifikoval do vlastní Jízdy pravidelnosti.
Celková doba trvání všech vypsaných tréninků pro každou třídu musí být rovná nebo delší než vypsaná doba trvání JP. Dosažené tréninkové časy se nezveřejňují. Postavení na startovním roštu určí pořadatel.
Je přísně zakázáno používat na trati během tréninku i závodu stopky nebo jiné časoměrné zařízení.

N 025.6 HODNOTÍCÍ JÍZDA

N 025.6.1 Jízda pravidelnosti na okruhu

Jezdec s motocyklem musí být nejpozději 5 minut před nájezdem na trať podle časového rozpisu připraven ve vyhrazeném prostoru.
Start je s motorem v klidu, hromadný ze startovního roštu na pokyn startéra vlajkou. (Zákaz použití el. startérů). Pokud není jezdec sám schopen bez pomoci svůj stroj roztlačit, pak je třeba nejpozději po ukončení tréninků to oznámit ŘZ nebo SK. V tom případě startuje za asistence jednoho mechanika z poslední řady na startovním roštu. Odstartovat může teprve na pokyn pomocníka startéra.
V případě nepříznivého počasí se může na základě rozhodnutí ŘZ a JURY startovat postupně v intervalech.
JP se jede na určený čas, nikoliv na počet ujetých kol a proto po uplynutí předepsané doby od startu odmávne startér postupně všechny jezdce bez ohledu na to v jakém kole a v jakém pořadí jedou. Doba trvání hodnotící jízdy je v rozmezí 15 - 30 min.

N 025.7 HODNOCENÍ

N 025.7.1 Jízda pravidelnosti na okruhu

Za předčasný start je 60 trestných bodů. Základním časem JP je čas, kterého jezdec dosáhl průjezdem ve svém druhém kole. S tímto časem se srovnávají dosažené časy v některých dalších, předem určených porovnávacích kolech. Která to jsou kola znají předem pouze **předseda Jury** a **hlavní časoměřič**. Časové odchylky od základního času s přesností na 0,01 vteřiny se převedou na trestné body (1 vteřina = 1 bod), které se sčítají. Jezdec s nejnižším počtem trestných bodů je vítěz. V případě rovnosti rozhoduje o lepším umístění jako pomocné kriterium rozdíl v 0,001 vteřinách. Klasifikován může být pouze jezdec, který absolvoval všechna porovnávací kola a po uplynutí časového limitu projel cílem (byl odmávnut šachovnicovým praporem) bez ohledu na celkový počet odjetých kol.
Hodnotící jízdu lze vyhodnotit pouze jako Jízdu pravidelnosti, nikoliv jako závod podle pořadí v cíli.

Pro absolutní hodnocení budou vzaty v úvahu výsledky jezdců bez ohledu na to, ve které kategorii jezdec startoval. V případě vícenásobného startu se jezdci započítává výsledek pouze z jedné - lepší kategorie. Do celkového hodnocení nejsou zařazeni jezdci startující ve **Zvláštní kategorii na motocyklech s rokem výroby mladším než 1978.**
Body do seriálu P ČR mohou získat pouze jezdci startující s licencí vydanou AČR.

N 025.7.2 Jízda pravidelnosti do vrchu

Porovnávají se časové rozdíly všech vypsaných jízd s časem dosaženým v první jízdě (1vteřina = 1 bod). Časové rozdíly z jízd se sčítají. Jezdec s nejnižším počtem trestných bodů je vítěz. Časy se měří s přesností na 0,01 vteřiny. V případě rovnosti trestných bodů rozhoduje o lepším umístění jako pomocné kriterium rozdíl v 0,001 vteřinách.

N 025.8 KONEČNÁ KLASIFIKACE

V každém podniku bude v absolutním pořadí oceněno 15 nejlepších jezdců body takto:

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

Do celkového hodnocení Přeboru ČR se započítávají všechny dosažené výsledky.
Při rovnosti bodů je úspěšnější jezdec, který:
1. má větší počet lepších umístění ze všech odjetých podniků
2. má lepší umístění v posledním, předposledním, atd. podniku

N 025.9 PROTESTY

Při JPHZM nelze podat protest na naměřený čas.

N 025.10 STARTOVNÉ A ODMĚNY

Startovné maximálně ve výši 4000,- Kč. Odměny se nevypisují.

Příloha N 026
ZÁVODY TŘÍDY KLASIK

N 026.1 NÁZEV 8
N 026.2 MOTOCYKLY A TŘÍDY 8
N 026.3 JEZDCI 9
N 026.4 TRÉNINK 9
N 026.5 ZÁVOD 9
N 026.6 STARTOVNÉ A NÁHRADY 10
N 026.7 KONEČNÁ KLASIFIKACE 10

N 026.1 NÁZEV

Závody třídy Klasik jsou organizovány jako **národní** či **mezinárodní** závody. Mohou být uspořádány jako **volné závody** či jako **závody bodovaného seriálu.**
VV SZM FMS AČR vypisuje Přebor ČR v závodech tříd Klasik, ve kterém soutěží jezdci s licencí vydanou AČR.
Pořádány mohou být buď samostatně nebo jako **součást jiného silničního motocyklového sportovního podniku** stejného charakteru a způsobu hodnocení. **V rámci sólo motocyklů Klasik lze vypsat JPHZM pro sidecary kategorií M, A, P, Y, Z za podmínky dodržení všech sportovních i technických předpisů dle přílohy A 025. Takto vypsanou kategorii lze vyhodnotit pouze jako jízdu Pravidelnosti (JP). Její výsledky nelze započítat do celkového hodnocení absolutního pořadí v JPHZM.**

N 026.2 MOTOCYKLY A TŘÍDY

Závody třídy Klasik jsou vypsány pouze pro originální historické tovární a produkční závodní silniční motocykly vyrobené v letech 1945 až 1972 a supersportovní motocykly prokazatelně nasazené do závodů v letech 1945 - 1972.
Startovat mohou motocykly s objemem motoru nad 50 ccm, maximálně však do 1000 ccm.
Vypsané třídy Přeboru ČR:

do 175 ccm
do 250 ccm
do 350 ccm
do 500 ccm
přes 500 ccm

Podle počtu startujících může pořadatel dle svého uvážení některé třídy **spojit do společného závodu /včetně tréninku/.**
K závodům třídy Klasik mohou být převzaty pouze originální, historické, závodní a sportovně závodní silniční sólo motocykly vyrobené továrnou, družstvem, dílnou, sportovním klubem nebo jednotlivcem v období 1945 - 1972, které byly již v době svého vzniku navrhovány pro závodní účely.
Každý historický závodní motocykl musí být testovaný a mít platný průkaz sportovního vozidla (PSV), ve kterém je vyznačena kategorie do níž je zařazen. Pro závody Klasik musí být v PSV výrazně vyznačeno „**KLASIK ANO“.** PSV mimo ostatních údajů musí obsahovat foto motocyklu z obou stran, základní identifikační a technické údaje a skutečný rok výroby. Za rok výroby se považuje první nasazení do závodu. Stejný rok výroby bude zapsán i následně vyrobeným motocyklům stejného typu v nezměněném provedení. Horní hranici roku výroby celého stroje určuje stáří kterékoliv nejmladší podstatné části motocyklu. Za ty se považují zejména motor a jeho jednotlivé skupiny (převodovka, spojka, karburátor, zapalování) dále rám, vidlice, odpružení, brzdy, kola a použité materiály. Po sejmutí aerodynamických prvků musí všechny viditelné díly vyhovovat danému typu a uvedenému roku výroby stroje. Jako původní součástky jsou tolerovány i dokonale provedené kopie (repliky) originálních dílů. Jimi lze pouze nahradit některé chybějící původní díly. Není povoleno z nově zhotovených replik dílů sestavit celý motocykl.

Testováním historických závodních motocyklů (HZM) a vystavením PSV je pověřena jmenovaná testovací technická komise složená z hlavního TK , TK pro historii a dalších TK.
Motocykl musí být olejotěsný, případně musí být vybaven zařízením zabraňujícím unikání oleje na trať. Všechny hadice, šroubení a zátky v olejovém systému musí být zajištěny proti uvolnění. Oddychy z motoru a z nádrží musí být vyvedeny do sběrné nádržky.
Hlučnost nesmí překročit dobové limity.
Ve třídě Klasik jsou dovoleny technické konstrukční zvláštnosti, které ve své době existovaly a vyhovovaly tehdejším technickým předpisům. Toto ovšem platí pouze za předpokladu, že jsou prezentovány na typu, pro který byly určeny. Jedná se např. o přeplňování motorů, velké kapotáže zakrývající přední kolo, víceválcové motory, vícestupňové převodovky, brzd.kotouče a pod. Technicky výjimečné dobové konstrukce individuelně posuzuje jmenovaná technická komise.
Lze použít pouze kola s drátěným výpletem. Z důvodu bezpečnosti je povoleno použití ráfků a pneumatik 18“ místo původních 19“ a 21“. Rychlostní třída použitých pneu musí vyhovovat maximální rychlosti stroje.
K označení stroje smí být použity tabulky elipsovitého tvaru 285 x 235 mm. Barva tabulek a číslic je do 125 ccm - černá / bílá, do 175 ccm - červená / bílá, do 250 ccm - zelená / bílá, do 350 ccm - modrá / bílá, do 500 ccm - žlutá/černá, nad 500 ccm - bílá / černá.
Pro třídu Klasik není předepsané palivo. Lze použít palivo dle konstrukčních požadavků motocyklu.
HZM nemusí mít v palivové nádrži tlumící pěnu a nemusí být vybaven sběrnou vanou pod motorem.
Smí být použita pouze jednodílná kožená kombinéza.
Je zakázáno:

- dodatečnými úpravami zvyšovat původní výkon motoru
- montovat pneu s nižším než 90% **a zadní s nižším než 80 % snížením průřezu**
- používat pneu bez vzorku / slick / a „ mokré “ pneu
- dodatečné prořezávání pneu
- používat zadní pružící elementy s přídavnou nádržkou
- odpružení zadního kola pouze jednou pružící jednotkou (typ Cantilever)
- používat kotoučové brzdy (pouze v kat. nad 350 ccm lze na předním kole použít dobový brzdový kotouč a jednopístkový brzdový třmen)

Ve všem ostatním, zde neuvedeném, platí ostatní předpisy pro SZM.

N 026.3 JEZDCI

Závodů třídy Klasik se mohou zúčastnit jezdci starší 18 let, kteří jsou držiteli licence FIM, UEM, MEZ B, MEZ A nebo národní pro SZM nebo SZM VINTAGE vydané FMS AČR. Zahraniční jezdci startující na mezinárodním seriálu nebo v otevřeném národním závodě musí být držiteli adekvátní licence své FMN. Při přejímce musí předložit souhlas své FMN se startem v zahraničí.
Smí být použita pouze jednodílná kožená kombinéza.
Není vhodné používat pestrobarevné kožené kombinézy a přilby. Doporučujeme zde používat jejich dobové zabarvení.

N 026.4 TRÉNINK

Doba a počet tréninků musí být uveden ve ZU. Časový limit pro kvalifikaci do závodu se nevypisuje.

N 026.5 ZÁVOD

Délka závodu je v rozmezí 20 - 45 km a musí být uvedena v ZU. Startovní rošt je sestaven na základě časů dosažených v tréninku. Start je vždy hromadný s motorem v chodu. Startuje se světelnou signalizací, pokud jí okruh není vybaven tak na pokyn startéra národní nebo bílou vlajkou.

N 026.6 STARTOVNÉ A ODMĚNY

Startovné max. ve výši 4000,- Kč. Případné odměny jezdcům stejně jako výše startovného, musí být uvedeny ve ZU.

N 026.7 KONEČNÁ KLASIFIKACE

Při závodech započítávaných do P ČR obdrží jezdci, držitelé licencí vydaných AČR, kteří se umístí na prvních 15 místech body takto:

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

Do celkového hodnocení Přeboru ČR se započítávají všechny dosažené výsledky.

Při rovnosti bodů je úspěšnější jezdec, který:

1. má větší počet lepších umístění ze všech odjetých podniků
2. má lepší umístění v posledním, předposledním, atd. podniku.