

Jak przygotować mój motocykl do zawodów?

W tym artykule dowiecie się jak przygotować motocykl do zawodów tak by spełniał wymagania techniczne.

Na początek należy zacząć od wyboru klasy w której chcemy startować. Do wyboru mamy pięć podstawowych klas:

- Oldtimer Pre 1967
- Classic Pre 1978
- Post Classic Pre 1984
- Youngtimer Pre 1989
- Moped Pre 1989

Więcej szczegółowych informacji na temat klas oraz podziałów pojemnościowych znajdziecie tu www.mppc.pl

Pamiętajcie że wybór motocykla bazowego powoduje że należy się stosować do zasad szczegółowych dotyczących konkretnej klasy – strony 122-127 regulaminu. Tu u większości z Was pojawia się pewnie wiele wątpliwości dotyczących możliwości użycia części nowych będących obecnie dostępnych w handlu. Zasada jest taka wszystkie części muszą być period correct co oznacza że dana część musiała być dostępna przed rokiem limitu danej klasy np. 1978 dla klasy Classic. Jest to równoznaczne z tym że możemy iść do sklepu i kupić nowiutki gaźnik. Ta zasada ma zastosowanie do elementów które są „widzialne” – nikt nie będzie wymagał od was żebyście wkładali oryginalne tłoki, korbowody, łożyska tym bardziej że w wielu przypadkach jest to po prostu niemożliwe. Wszelkie modyfikacje podnoszące sprawność silnika są dopuszczalne z zachowaniem pojemności skokowej ograniczającej daną klasę (**PRZYKŁAD** WSK 175 o zwiększonej pojemności skokowej do 249ccm jedzie w Classic 250 natomiast jeśli pojemność zwiększono do 300ccm to musi startować w Classic 500) . Szczególna zasada dotyczy zapłonów elektronicznych – większość wiekowych motocykli ma standardowe zapłony stykowe do których części są praktycznie niedostępne na rynku – w związku z tym dopuszcza się montaż współczesnych zapłonów elektronicznych.

Repliki – Wiele motocykli startujących w europejskich zawodach Classic była budowana przez zawodników w latach 50-80 tych na bazie silników ogólnodostępnych w handlu. Bardzo często ramy tych pojazdów to garażowe konstrukcje. Jednak takie repliki dopuszcza się również do zawodów jeśli zawodnik przedłoży dokumenty potwierdzające że taki właśnie pojazd startował w zawodach w swojej epoce. Dopuszcza się stosowanie części „custom made” np. owiewek, siedzik które są wzorowane na swoich odpowiednikach użytkowanych podczas wyścigów w odpowiedniej epoce.

Regulamin techniczny ogólny – ta część regulaminu dotyczy również Motocyklowego Pucharu Polski Classic. W związku z pojawiającymi się wątpliwościami ze strony zawodników postanowiliśmy rozwinąć informacje tam zawarte. Odnoszę się tu do stron 44-58. Najważniejsze, motocykl ma być przede wszystkim bezpieczny, więc co do płynów i ich wycieków nie ma na pewno żadnych wątpliwości. W regulaminie jest też cała masa punktów które nie dotyczą klasyków po prostu dlatego że nasze zawody są kierowane głównie do amatorów co za tym idzie telemetria transpondery i inne cuda high tech odpadają w przedbiegach. Tytan? Nawet nie wiem jak się do tego odnieść.

A teraz te części regulaminu które nie są aż tak oczywiste:

- Osłona łańcucha – trwale zamocowany do wahacza kawałek blachy zapobiegający wciągnięciu nogi między łańcuch a zębatkę koła.
- Urządzenia rozruchowe - <http://www.pzm.pl/pliki/komunikat/gksm/2016-03/15107/komunikatnr1-2016gksm.pdf> - można spokojnie demontować w związku z tym że klasyki nie grzeszą mocą każdy kilogram zrzucony w moto to większa szansa na zwycięstwo.
- Osłona dźwigni hamulca – to wymóg bezpieczeństwa. Być może nie jest to zgodne z zasadą „period correct” jednak wiadomo że safety first. Nie musicie od razu kupować zabezpieczeń rodem z motoGP. Aluminiowe handbar od crossa w zupełności wystarczy.
- Korek wlewu paliwa – nie ma płaskich korków w klasykach – zapis nas nie obowiązuje
- Wanna wychwytowa na płyny w razie poważnej awarii silnika – dotyczy wszystkich motocykli 4T. Można skonstruować z cienkiego arkusza aluminiowej blachy.
- Korki spustowe oleju – muszą być przewiercone w taki sposób by umożliwić przewleczenie przez nie drutu zabezpieczającego przed wykręceniem się
- Zbiorniki wychwytowe – wszelkie przelewy gaźników itd. Muszą być odprowadzone do specjalnych zbiorników wychwytowych
- Odma – jeśli w motocyklu nie ma airboxa powinna być również wpuszczona do zbiornika wychwytowego
- Gąbka w zbiorniku – z powodu bezpieczeństwa, zagrożenia wybuchem konieczne jest wypełnienie zbiorników paliwa benzyno odporną gąbką
- Wyposażenie ochronne – kombinezon – W komunikacie nr 1 Głównej Komisji Sportu Motorowego jest informacja że z kombinezonów jednoczęściowych jest wyłączona klasa Classic (chodzi tu o cały Puchar Polski Classic)
- Kaski – wg regulaminu posiadające odpowiednie certyfikaty (str. 138 regulaminu). Zapięcie DD.
- **GŁOŚNOŚĆ – uwaga, na to jesteśmy bardzo wyczuleni. Wszystkie motocykle muszą być wyposażone w odpowiednie tłumiki redukujące poziom hałasu to 100 dB**
- kierunkowskazy, podstawki boczne i centralne, lusterka i bagażniki muszą być zdemontowane
- szkła reflektorów i tylnych świateł muszą być zaklejone taśmą samoprzylepną lub

folią, jeśli nie zostały zdemontowane. Powstałe otwory po demontażu muszą być zakryte przez odpowiedni materiał

- filtr oleju musi być zabezpieczony (np. opaską zaciskową) przed samoczynnym odkręceniem
- tablica rejestracyjna musi być usunięta
- czerwone tylne światło do wyścigu typu wet – bateryjna lampka rowerowa załatwi sprawę

UWAGA: Zawody będą odbywać się na obiektach zamkniętych przystosowanych do tego typu imprez – oznacza to że Wasze wyścigówki **nie muszą być zarejestrowane**

Na koniec pamiętajcie proszę o tym że to dopiero pierwszy sezon tej formuły wyścigów głównie przygotowanej dla amatorów. Wszystkim nam zależy na tym żeby popularyzować sporty motorowe w naszym kraju również komisji technicznej która czuwa przede wszystkim nad naszym bezpieczeństwem. Oznacza to że jej głównym zadaniem podczas badania technicznego jest sprawdzenie czy zbudowana przez nas wyścigówka jest bezpieczna, sprawy związane z przynależnością do klasy są na dalszym planie. Nie oznacza to że komisja będzie odwracać wzrok od rażących odstępstw regulaminowych – w tym temacie jej zadaniem jest wskazanie zawodnikom popełnianych błędów i dać możliwość ich poprawienia tak by w przyszłości wszystko było zgodne z wytycznymi.

Gdybyście mieli jakiegokolwiek pytania proszę o kontakt mailowy info@mppc.pl.

Jeszcze muszę dodać że to pisałem ja „Magda” i to nie jest oficjalne oświadczenie organizatora.

**MOTOCYKLOWY
PUCHAR POLSKI**