

MES | TROFEI MOTOESTATE

BOZZA REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO CLASSI: 600-1000 MES, 125 SP, 250 SP OPEN, 300 SS

ARTICOLO 1 - ORGANIZZAZIONE

Il Moto Club Ducale promuove e organizza il Trofeo Motoestate. Il Trofeo si articola su 5 prove su 5 weekend. La vittoria finale andrà al pilota che avrà collezionato il maggior numero di punti. A parità di vittorie, a colui che avrà ottenuto il maggior numero di piazzamenti migliori. Nel caso di parità anche nel caso dei piazzamenti, il risultato verrà attribuito secondo le norme vigenti della fmi

Calendario:

- 29 aprile Franciacorta
- 27 maggio Varano
- 17 giugno Cervesina
- 22 luglio Franciacorta
- 9 settembre Varano

Eventuali variazioni al regolamento e al calendario saranno immediatamente comunicate a tutti i partecipanti che accettano incondizionatamente le modifiche apportate. Le comunicazioni saranno inviate per e-mail all'indirizzo indicato nel modulo d'iscrizione al trofeo.

ARTICOLO 2 - PARTECIPAZIONE

Alle classi 600, 1000, Supermono, 300 SS, 125 Sp, 250 SP Open, possono partecipare tutti i piloti in possesso di licenza Velocità, Elite e One Event rilasciata dalla F.M.I. nell'anno in corso, nonché i piloti in possesso di licenza equivalente rilasciata da Federazioni di Paesi Membri FIM Europe con relativo Nulla Osta e i piloti Extra FIM Europe con licenza CONU (Continental Unions) e relativo Nulla Osta.

ARTICOLO 3: CLASSI E MOTOCICLI AMMESSI

Il trofeo prevede le categorie: Supermono, 125 Sp Mes Cup, 250 Sp Open, 300 SS, 600 e 1000

Sono previste:

- n. 1 griglia per la classe 600
- n. 1 griglia per la classe 1000
- n.1 griglia 125 SP Mes Cup
- n.1 griglia 250 Sp Open
- n.1 griglia Supermono
- n.1 griglia 300 SS
- n.1 griglia Carburatori Regolarità 600-1000

Per carenza di iscritti possono essere formate griglie miste composte da:

n. 1 griglia per la classe Supermono più la classe 250 sp Open

n.1 griglia per la classe 300 ss più la classe 125 SP Mes Cup

ARTICOLO 4 - SVOLGIMENTO DELLE GARE

Le gare si svolgeranno su 2 giornata.

Il weekend di gara prenderà il via il sabato mattina, con prove libere facoltative a pagamento. Sabato pomeriggio un turno di prove libere (per le sole classi 600, 1000, Supermono), uno di prove ufficiali compresi nell'iscrizione, domenica mattina prove ufficiali e domenica pomeriggio le gare. Il programma per esigenze organizzative potrebbe subire variazioni, portando tutte le prove ufficiali al sabato.

Gli schieramenti di partenza avverranno in base alla classifica dei tempi di qualifica delle prove ufficiali.

La partenza alle gare è garantita a tutti i partecipanti: non viene applicata la percentuale discriminatoria sulla pole position e dunque non ci sono limiti di tempo per la qualifica.

ARTICOLO 6 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Si svolgeranno sabato dalle ore 9 alla 18, domenica mattina alle ore 8. I piloti prima di entrare in pista per le qualifiche devono avere passato le Operazioni Preliminari.

ARTICOLO 7 - PROGRAMMA

Il programma verrà esposto in bacheca ad ogni singola manifestazione. Verrà fornito tramite e mail ai piloti iscritti alla manifestazione almeno 4 gg prima dell' evento

Il programma di gara sarà pubblicato sul sito www.trofeimoto.it entro 4 giorni dallo svolgersi dell' evento.

Il programma potrebbe variare a seconda di ritardi o esigenze organizzative quindi si rammenta ai piloti di visionare almeno due volte al giorno la bacheca a fianco della segreteria di gara.

ARTICOLO 8 - PUNTEGGI E CLASSIFICHE

Per ogni gara del Campionato le classifiche, suddivise per tutte le classi, saranno redatte in base all'ordine della classifica di giornata di ciascuna prova.

Per le classifiche finali saranno valide tutte e cinque le prove in programma.

ARTICOLO 9 - PREMI E PREMIAZIONI

Coppa ai primi tre classificati della 125 SP under 33, Coppa ai primi tre della 125 Sp Over 33 (con almeno 7 piloti per ogni classifica, altrimenti verrà premiata l'assoluta senza distinzione di età).

Coppa ai primi tre classificati della 125 SP under 33, Coppa ai primi tre della 125 Sp Over 33 con almeno 7 piloti per ogni classifica, altrimenti verrà premiata l'assoluta senza distinzione di età).

Coppa ai primi tre classificati della 250 Sp Open

Coppa ai primi tre classificati della 300 SS.

Coppa ai primi tre della 600 Aperta 213, Coppa ai primi tre della 600 Aperta 212.

*Coppa ai primi tre della classifica 600 Aperta Moto ante 2008

Coppa ai primi tre della classe 1000 Open, Coppa ai primi tre della classe 1000 Open 213K

*Coppa ai primi tre Over 50

*Con almeno 4 piloti e fino a 7 piloti le classifiche speciali premieranno solo il primo.

Premiazione finale:

Trofeo ai primi tre classificati della 125 SP, Trofeo ai primi tre della 125 Open.

Trofeo ai primi tre classificati della 250 Sp Open

Trofeo ai primi tre classificati della 300 SS.

Trofeo ai primi tre della 600 Aperta 213, Trofeo ai primi tre della 600 Aperta 212.

*Trofeo ai primi tre della classifica 600 Aperta Moto ante 2008

Trofeo ai primi tre della classe 1000 Open, Trofeo ai primi tre della classe 1000 Open 213K

*Trofeo ai primi tre della classe 1000 Open Carburatori 150 cv

I premi della classifica finale verranno decisi dall' organizzazione che ne darà comunicazione ai piloti alla prima gara di campionato, mediante pubblicazione di un documento su proprio sito web www.trofeimoto.it

Ai premi della classifica finale avranno accesso i soli iscritti al trofeo. Sarà possibile effettuare anche un'iscrizione tardiva al trofeo, ma sarà possibile concorrere per i premi della classifica finale disputando almeno 3 gare delle 5 previste in calendario

I premi potranno essere ritirati solo durante la premiazione finale.

ARTICOLO 10 - ISCRIZIONI

Il modulo di iscrizione, scaricabile dal sito www.trofeimoto.it dovrà essere compilato in ogni sua parte, firmato dal pilota o per i minori dal genitore che esercita la patria potestà e spedito via fax allo 0521/983744 oppure via mail: motoclubducale@libero.it, segreteria@trofeimoto.it

La quota d'iscrizione al Trofeo Motoestate (tranne 125 SP Mes Cup, 250 Sp, 300 SS) è fissata in 300,00 Euro a pilota fino al 21 gennaio 2018. Dal 22 gennaio l'iscrizione al trofeo costerà 400 euro. Per le classi 125 SP Mes Cup, 250 Sp, 300 SS, La quota d'iscrizione è fissata in 250,00 Euro a pilota fino al 21 gennaio 2018. Dal 22 gennaio l'iscrizione al trofeo costerà 350 euro.

All'iscrizione al trofeo andranno aggiunte le tasse d'iscrizione a ogni singola gara (250 euro per 600, 1000, Supermono, mentre per 125 Mes Cup, 250 Sp, 300 SS, il costo è di 200 euro)

I soli iscritti al trofeo avranno diritto al welcome kit. La sua composizione sarà pubblicata sulle pagine del sito www.trofeimoto.it

Per i pagamenti:

Moto club Ducale Banca Popolare dell'Emilia Romagna agenzia 4 Parma Iban:

IT51Y053871270100000687679

Copia del bonifico va inviata obbligatoriamente a mezzo e- mail o fax agli indirizzi sopra riportati.

La mancata partecipazione alle gare previste in calendario da addebitare a problemi del pilota, di qualsiasi natura essi siano, non comporterà la restituzione della tassa d'iscrizione al Trofeo o della tassa d'iscrizione alla gara.

L'iscritto si assume ogni responsabilità sulla veridicità dei dati forniti e dichiara di osservare il regolamento della Trofeo, i regolamenti F.MI e la polizza assicurativa F.M.I. con relativi risarcimenti in caso di infortunio e decesso.

Con l'iscrizione il pilota autorizza il moto club Ducale all'utilizzo, in via esclusiva, dei dati personali ai fini logistici e fiscali relativi all'organizzazione del Trofeo Motoestate nel rispetto del D.L. nr. 196/03. Il pilota cede in via esclusiva al moto club organizzatore delle gare, al Moto Club Ducale, agli sponsor del trofeo ufficiali il diritto all'utilizzo della sua immagine da sola, o con altri piloti, in foto e video o con i suoi dati anagrafici, senza limite di luogo, di tempo e di mezzi in via puramente gratuita.

Art. 11.1 Wild Card: A ogni gara, a seconda dei posti liberi per ogni categoria sarà possibile partecipare come wild card. Il costo della wild card è fissata in 300 euro, 250, per 125 Sp Mes Cup e 250 Sp e 300 SS. Le wild card non prendono punti per la classifica di campionato

Per i pagamenti: bonifico bancario a:

Moto club Ducale Banca Popolare dell'Emilia Romagna agenzia 4 Parma

Iban: IT51Y053871270100000687679

Copia del bonifico va inviata obbligatoriamente a mezzo e- mail o fax agli indirizzi sopra riportati

ARTICOLO 12 - SANZIONI E MODALITÀ DI ACCERTAMENTO.

12.1- SANZIONI SPORTIVE.

Qualunque violazione alle nuove norme FMI riportate sull'Annesso Velocità 2018 e sul RRM 2018, può portare dall'esclusione dalla gara, dalla classifica di gara o l'annullamento dei tempi. Nel caso di irregolarità tecnica accertata al termine o durante il 1° o 2° turno di prove ufficiali, al pilota saranno cancellati i tempi ottenuti nel corso di quel turno di prove. Qualora l'irregolarità venga accertata durante o al termine del Warm-up il pilota verrà escluso dalla gara. Se l'irregolarità verrà accertata dopo la fine della gara, il pilota sarà escluso dalla classifica.

REGOLAMENTO TECNICO TROFEI MOTOESTATE

Art. 1 - CLASSI AMMESSE

Il trofeo prevede le classi: Supermono, 300 SS, 600, 1000 Open, 125 Mes Cup, 250 Open.

1.1 - Sono ammessi alla classe **300 ss** motocicli derivati di serie, conformi al vigente Regolamento Tecnico Generale della categoria 300 ss e Sicurezza (RTGS), con le seguenti caratteristiche:

a) Per la 300 ss vale il regolamento FMI a esclusione dell'obbligo del data logger.

1.2 - Sono ammessi alla classe **600** motocicli derivati di serie, prodotti a partire dall'anno 2000, conformi al vigente Regolamento Tecnico Open (RTOPN) e Superstock. A parziale deroga di quanto stabilito dal RTOPN si stabilisce che sono ammessi alla classe 600 Aperta motocicli con telai prototipo (si intende "prototipo" un telaio prodotto in serie ridotta per un motociclo non omologato per uso stradale. È considerato "prototipo" anche un telaio ottenuto modificando un telaio appartenente in origine ad un motociclo omologato per uso stradale) e motocicli conformi al vigente regolamento tecnico Moto2 (RTM2).

Sono ammessi alla classe **600** motocicli con le seguenti configurazioni di motore:

- 2 cilindri oltre 4°1 cc fino a 850cc.
- 3 cilindri oltre 401 cc fino a 675cc.
- 4 cilindri oltre 401 cc fino a 636cc.

1.3 - Sono ammessi alla classe **1000 Open** motocicli derivati di serie, a preparazione libera purché conformi al vigente.

Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS), prodotti a partire dall'anno 2000, con motori 4T nelle seguenti configurazioni:

- 2 cilindri e cilindrata fino a 1300cc.
- 3 e 4 cilindri e cilindrata fino a 1100cc.

A parziale deroga di quanto stabilito dal RTOPN si stabilisce che sono ammessi alla classe 1000 Open motocicli con telai prototipo. Per quanto concerne il peso delle moto ci si rifà al regolamento FMI SuperOpen.

1.4 - Sono ammessi alla classe **250 SP Open** tutti i motocicli 250 cc con motore 2 tempi derivati dalla serie e motocicli fino a 400 cc 4 Tempi derivati dalla serie. Tutti i motocicli devono essere conformi al vigente regolamento tecnico generale e sicurezza (RTGS).

1.5- Alla classe **125 SP Mes Cup** sono ammessi, tutti i motocicli 125cc con motore monocilindrico 2 tempi derivati dalla serie (Es. Cagiva Mito 125 , Aprilia RS 125 , Gilera sp01 125, Honda nsr 125 etc.). Possono partecipare motocicli con preparazione Open senza distinzione di anni di fabbricazione. Nella 125 Sp possono partecipare motocicli con preparazione SP tutti i motocicli senza distinzione di anni di fabbricazione.

Per quanto non specificato nel presente regolamento tutti i motocicli partecipanti alla classe 125 Mes Cup devono essere conformi al vigente regolamento tecnico Generale e Sicurezza FMI.

1.5.1- L'uso di cerchi ruota in materiale composito o rinforzati con materiale composito (carbonio kevlar o simile è vietato per tutte le categorie.

1.5.2- Gli pneumatici sono liberi per tipologia marca e modello purché modello intagliato dalla casa costruttrice e l'intaglio non può essere modificato. L'uso di pneumatici slick è vietato per tutte le categorie 125 Mes Cup. Gli pneumatici rain possono essere utilizzati solo in caso di pioggia, o che la pista sia dichiarata bagnata. È responsabilità dei piloti approvvigionarsi di pneumatici rain.

1.5.3- Le moto della classe 125 Sp devono avere la batteria e questa deve essere ricaricata da statore originale o equiparabile e deve essere presente il faro posteriore funzionante con accensione separata a cruscotto.

1.5.3- La centralina di accensione e regolazione valvola di scarico possono essere sostituite.

1.5.4- E' permesso sostituire cerchi anteriori o posteriori con altri di misura differente, purché derivati da modelli 125cc ammessi dal regolamento. Sono vietati modelli sp, es cerchi marchesini ecc.

Tali modifiche devono essere eseguite per ricercare un aumento della sicurezza propria e di altri pilota , pertanto saranno valutate in sede di verifica tecnica.

- Tutte le parti SP prodotte dalle case costruttrici per i suoi Modelli SP sono vietate (es. cerchi marchesini , cilindri cagiva serie9 dedicati alle gare , accensioni a rotore o volani piccoli , mono a gas regolabili e forcelle SP doppia molla regolabili con lamelle interne ecc.)

- Il blocco motore, albero motore e cilindro devono essere quelli originali della moto e non di altre moto anche se ammesse alla categoria.

1.5.5- Telaio e carter motore della 125 sp devono essere modelli stradali o SP montanti e prodotti per ogni tipo di marca di moto. Il carter motore, l'albero motore e cilindro devono essere quelli originali della moto e non di altre moto, anche se ammesse alla categoria.

1.5.6- Il carburatore deve essere Dellorto PHBH 28 per i motori Rotax 122 cc. Mentre può essere montato un carburatore fino a 34 PHBH per tutte le altre tipologie di motore.

1.5.7- Il peso della moto non deve essere inferiore ai 115kg. Il peso viene rilevato in sede di verifica pre-gara e all'arrivo nel parco chiuso per i piloti a podio e a campione.

1.5.8- Il rapporto di compressione non deve superare 13.5:1

1.5.9- Sono vietate benzine speciali. È consentito l'uso di benzine secondo norme FMI.

1.5.6- Le moto della **classe 125 Open** devono avere le seguenti caratteristiche: La cilindrata massima è di 125cc, i carter motore devono essere quelli di primo equipaggiamento o modelli SP ma prodotti per quel modello e marca di Motociclo.

Il telaio centrale, il forcellone devono essere quelli di primo equipaggiamento in base al modello del Motociclo.

Tutto il resto è Libero se non specificato sulle regole generali.

1.6- Alla classe Supermono, suddivisa per categorie Stock e Open, sono ammessi: motocicli prototipi o derivati di serie, conformi al vigente Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS), con le seguenti caratteristiche:

1.6.1- Categoria Supermono Stock: motori 4T monocilindrico con cilindrata massima fino 450cc. motori 2T monocilindrici con cilindrata massima 250 cc..

- Il peso del motociclo in ordine di marcia non può essere inferiore a Kg.95. Sulla misura del peso minimo non è ammessa alcuna tolleranza, il peso viene misurato nelle condizioni in cui il motociclo termina le prove o la gara.
- L'uso di leghe di titanio e di magnesio su qualsiasi componente dei motocicli appartenenti alla classe Supermono Stock è vietato a eccezione di cerchi ruota, impianto di scarico, bulloneria. L'uso di motori con carter o coperchi motore ricavati dal pieno, è ammesso.
- L'uso di cerchi ruota in materiale composito, o rinforzati con materiale composito, è vietato.
- I motori devono avere cilindrata massima di 450 cc. e non vi è tolleranza sulla cilindrata. Le uniche modifiche al motore consentite sono: biella after market, pistone ad alta compressione.
- L'utilizzo del titanio e del magnesio per la costruzione del telaio è vietato.
- I motocicli possono avere telai prototipi o derivati dalla serie.

1.7- Categoria Supermoto Open: motori 4T monocilindrici con cilindrata massima fino 800cc. motori 2T monocilindrici con cilindrata massima 500 cc.

Non è consentita alcuna tolleranza sulla cilindrata

- Il peso del motociclo in ordine di marcia non può essere inferiore a Kg.80 fino a 250 cc, 90 Kg da 250 cc fino a 500 cc, 90 Kg da 500 cc. fino a 800 cc. Sulla misura del peso minimo è ammessa una tolleranza di 1 kg, il peso viene misurato nelle condizioni in cui il motociclo termina le prove o la gara.
- L'utilizzo del titanio e del magnesio per la costruzione del telaio è vietato.
- I motocicli possono avere telai prototipi o derivati dalla serie.

Art. 2 - PNEUMATICI

2.1- Nella classe Supermono sono ammessi unicamente pneumatici Dunlop di seguito elencati:

Anteriore Modello Mescola Misura	Posteriore Modello Mescola Misura
120/70R 17 KR106 MS2 o MS3	165/55R 17 KR451
95/70R 17 KR149 M	115/70R17 KR133 C
95/75R 17 MOTO3 M	115/75R 17 MOTO3 M

2.2- Nella classe 600 sono ammessi unicamente pneumatici Dunlop di seguito elencati:

Anteriore Modello Mescola Misura	Posteriore Modello Mescola Misura
120/70R 17 D213 GPPRO MS2 o MS3	180/60R 17 D213 GP PRO MS2 o MS0
120/70R 17 D212 GP RACER M	180/55R 17 o 190/55R 17 D212 GP RACER M

2.3- Nella classe 1000 gli pneumatici sono liberi. Al suo interno viene indetto un challenge per chi utilizza pneumatici Dunlop. I piloti che aderiscono al challenge, devono obbligatoriamente acquistare un treno di gomme presso il Racing Service Dunlop presente in pista. Si possono utilizzare gomme intagliate e slick nelle seguenti misure e modelli

Anteriore Modello Mescola Misura	Posteriore Modello Mescola Misura
120/70R 17 D213 GPPRO MS2 o MS3	200/60R 17 D213 GP PRO MS2 o MS0
120/70R 17 KR106 MS2 o MS3	195/65R 17 KR108 MS2 o MS0

- 2.4- Gli pneumatici delle classi 600, 1000 (solo Challenge Dunlop), Supermono, devono essere acquistati in pista presso il racing service Dunlop e sono resi riconoscibili dalla presenza di un punzone applicato dal Racing Service stesso.
- 2.5- In tutte le categorie le gomme verranno contingentate, attraverso l'apposizione di sticker. Nelle classi 600 e Supermono il massimo di gomme utilizzabili nel weekend di gara, prove ufficiali e gara, è di numero 4 pneumatici. Nella 1000 il numero massimo di gomme utilizzabili per ogni weekend di gara, prove ufficiali e gara, è 5 pneumatici
3. Per le classi 600, Supermono, 1000 Challenge Dunlop è obbligatorio acquistare il primo treno di gomme in pista presso il Racing Service Dunlop, mentre le restanti gomme sono facoltative.
4. Gli pneumatici verranno punzonati attraverso sticker. Gli sticker devono essere ritirati presso la segreteria di gara per i piloti della 1000 che non concorrono al Challenge. I partecipanti al 1000 Challenge e alle categorie 600, Supermono devono ritirare gli sticker presso il service Dunlop al momento dell'acquisto del primo treno obbligatorio. Sarà il fornitore di pneumatici ad apporre gli sticker sul primo treno di gomme e sarà lui a dare i restanti sticker al pilota.
5. Gli sticker devono essere applicati sulla spalla destra del pneumatico (lato comando gas)
6. Il controllo sulla presenza e sulla regolarità degli sticker può essere eseguito in qualsiasi momento dell'evento. Motocicli con sticker non conformi in ingresso pista non saranno fatti accedere in pista.
7. La riscontrata assenza degli sticker durante i controlli di fine turno/gara in parco chiuso o durante altri controlli è equiparata a una irregolarità tecnica.
8. Lo scambio di pneumatici e/o sticker tra piloti viene equiparata a un'irregolarità tecnica.
9. La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli sticker è del pilota. Il mancato ritiro o la perdita di parte o di tutti gli sticker non vengono accettati come valida giustificazione per la mancata apposizione degli sticker sugli pneumatici.
10. Nel caso uno pneumatico con sticker già apposto presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso il C.T., sentito il parere del Fornitore dello pneumatico, può autorizzarne la sostituzione. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al C.T.
11. Gli pneumatici Rain non sono soggetti all'apposizione di sticker.
12. In caso il Direttore di Gara dichiarerà la gara o le prove bagnate, è ammesso l'uso di pneumatici rain, di qualsiasi marca, modello e dimensioni purché conformi a quanto specificato nel RTGS.
- 2.6- Nelle classi 125 Mes Cup, 250 Sp Open, 300 SS, gli pneumatici sono liberi per quantità, marca e modello, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 2.7- In caso la gara o le prove siano dichiarate bagnate, è consentito l'utilizzo di pneumatici rain di qualsiasi marca e tipo.

Art. 3 - NUMERI DI GARA

- 3.1 - I numeri di gara sono assegnati dal Moto Club Ducale al momento dell'iscrizione. I piloti possono esprimere una preferenza sul numero assegnato, il numero richiesto viene assegnato se ancora disponibile. I numeri di

gara a 3 cifre vengono assegnati solo qualora non siano più disponibili numeri a 2 cifre.

- 3.2 - I colori delle tabelle porta numero e dei numeri di gara sono liberi, purché le tonalità scelte siano in forte contrasto. Le dimensioni di numeri e tabelle e la loro posizione devono essere conformi a quanto stabilito nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS). IL Commissario Tecnico ha la facoltà di respingere i motocicli con numeri e/o tabelle porta-numero giudicati poco leggibili o non conformi al RTGS, la decisione del Commissario Tecnico è inappellabile.

Art. 4 - LOGHI E GRAFICHE MOTOCICLO

- 4.1 - La colorazione e la grafica del motociclo sono libere. I piloti hanno libertà di esporre i marchi dei propri sponsor sulla carenatura del motociclo.
- 4.2 - Su richiesta dell'Organizzatore del Trofeo i piloti sono tenuti ad apporre sulla carenatura del motociclo il loghi degli sponsor del Trofeo nella posizione specificata dall'Organizzatore.

Art. 5 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nell'Annesso Velocità 2017, si invitano pertanto i piloti ed i team a prenderne visione. A titolo esemplificativo ma non esaustivo si ricordano di seguito alcune delle norme fondamentali per assicurare la sicurezza dei motocicli durante l'uso in pista.

- 5.1 - Alle operazioni preliminari (O.P.) il commissario tecnico (C.T.) preposto ha la facoltà di respingere i motocicli giudicati non conformi al RTGS, al regolamento di trofeo ed ai regolamenti di classe in esso citati. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al 1° C.T., tale decisione è inappellabile.
- 5.2 - La punzonatura del motociclo consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio del motociclo in una zona ben visibile ed accessibile vicino al canotto di sterzo, a discrezione del C.T. preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata, priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. L'uso in pista di motocicli non punzonati o con punzoni in cattive condizioni è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 5.3 - Il C.T. ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del motociclo ritenuti non sicuri, al fine simulare gli effetti di contatti violenti, cadute o altre possibili sollecitazioni derivanti dall'uso sui campi di gara. In nessun caso il pilota potrà rivalersi sul C.T. o sulla F.M.I. per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.
- 5.4 - È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista.
- 5.5 - È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino uno spazio libero minimo di mm 30 tra il serbatoio ed i manubri comprensivi degli eventuali accessori ad esso fissati.
- 5.6 - Le estremità esposte dei manubri, tutte le leve di comando sui manubri e le pedane devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica.
- 5.7 - Sul semi-manubrio destro o sul lato destro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante di colore rosso (kill-switch) che consenta di spegnere il motore. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.
- 5.8 - In tutte le classi è obbligatorio l'uso di un dispositivo (para-leve) che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli.
- 5.9 - L'uso di cerchi ruota in materiale composito come carbonio e/o kevlar, inclusi quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro, non è ammesso.
- 5.10 - Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe").
- 5.11 - I tubi di sfiato del carter motore, della testa o del cambio, devono terminare in un serbatoio di raccolta posto in

posizione facilmente accessibile e ben fissato al motociclo. La capacità minima di detto serbatoio deve essere di 250cc per il recupero degli sfiati cambio e di 500cc per il recupero degli sfiati motore. I motocicli con motori 4T equipaggiati di air-box, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, ossia gli sfiati motore devono terminare e scaricare tutti nell'air-box, in tal caso quest'ultimo è considerato serbatoio di raccolta.

- 5.12 - Anche in presenza di tamponi para-telaio e carenatura integrale, tutti i coperchi laterali dei carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possano entrare in contatto con il terreno, devono essere protetti da un coperchio supplementare avente funzione protettiva. Tali coperchi devono essere fissati ai carter motore mediante almeno 3 bulloni in acciaio, l'uso di viti in alluminio o titanio per quest'applicazione è vietato.
- 5.13 - È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra il ramo inferiore della catena e la corona. Nel caso non sia parte integrante del forcellone, la pinna para-catena deve essere saldamente fissata ad esso, mediante saldatura o mediante l'uso di viti.
- 5.14 - Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.
- 5.15 - Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, i tubi di mandata e ritorno al radiatore olio, i filtri dell'olio e gli scambiatori (acqua olio) esterni al motore, devono avere una tenuta perfetta ed essere assicurati con un filo da legatura in modo tale da impedirne l'apertura accidentale.
- 5.16 - Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.
- 5.17 - Sui motocicli è obbligatorio montare saldamente sotto o sopra il codino, nella parte posteriore una luce (con involucro stagno) con un fascio luminoso continuo di colore rosso con una potenza di 10-15Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8Watt, per le lampade a led. Tale luce deve essere attivabile mediante un interruttore posizionato in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella alla moto.
- 5.18 - Il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente ed incolore (non sono ammessi plexi fumé).
- 5.19 - I motocicli con motori 4T devono montare una vasca, posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore. La capienza minima della vasca di contenimento deve essere di 2,5lt per i motocicli con cilindrata fino a 250cc e 6,0lt per i motocicli con cilindrata superiore a 250cc. Nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato un foro con diametro minimo di 25mm che deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il D.d.G. dichiari la gara o la prova bagnata.
- 5.20 - I caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere chiaramente leggibili, di colore omogeneo ed avere un fondo possibilmente opaco, tale da non riflettere la luce solare.
- 5.21 - Il casco deve riportare al suo interno un'etichetta che ne certifichi l'omologazione secondo lo standard europeo (ECE 22-05 'P'), giapponese (JIS T 8133 2007 e successivi) o statunitense (SNELL M 2010 e successivi).
- 5.22 - L'uso del para-schiena è obbligatorio in tutte le classi.

Art. 6 – NORMA TRANSITORIA

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Velocità 2018, le Norme Sportive Supplementari, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

Art. 7 – VARIAZIONI REGOLAMENTARI

Previa autorizzazione da parte della C.S.N. della F.M.I., l'Organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico, anche durante la stagione, dandone tempestiva comunicazione agli iscritti.