

# MES | TROFEI MOTOESTATE

## **BOZZA REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO CLASSI: 600-1000 MES, MOP, NAKED, 125 SP**

### **ARTICOLO 1 - ORGANIZZAZIONE**

Il Moto Club Ducale promuove e organizza il 4° trofeo Race Attack. Il Trofeo si articola su 6 prove su 6 weekend (ai fini della classifica verranno ritenuti validi i migliori cinque risultati ottenuti da ciascun pilota) e 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:

- 30 aprile Varano
- 28 maggio Franciacorta (tranne 125 Mes Cup)
- 18 giugno Modena
- 16 luglio Cervesia
- 3 settembre Franciacorta
- 1 ottobre 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**

Possono partecipare tutti i piloti di 600, 1000, Naked, MiniOpen, in possesso di licenza Junior, Senior, 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. Per la 125 Mes Cup possono partecipare i piloti : in possesso di licenza Minivelocità, Junior, Senior, 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.

#### **Art. 3 – Classi e motocicli ammessi**

Le classi sono Il trofeo prevede le categorie: 600 e 1000. Tutte le moto ammesse sono quelle costruite dal 2000 a oggi.

Sono previste:

- n. 1 griglia per la classe 600
- n. 1 griglia per la classe 1000
- n.1 griglia per MiniOpen
- n.1 griglia 125 SP Mes Cup

Per carenza di iscritti possono essere formate griglie miste composte da:  
n. 1 griglia per la classe MiniOpen più la classe 125 Sp Mes Cup

### **ARTICOLO 5 - SVOLGIMENTO DELLE GARE**

Le gare si svolgeranno su 2 giornate.

Il weekend di gara prenderà il via il sabato mattina, con prove libere facoltative a pagamento. Sabato pomeriggio un turno di prove libere e 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.

La 125 SP Mes Cup si correrà su due giornate. 1 turno di prove libere sabato pomeriggio, 1 turno di qualifiche domenica mattina, gara domenica pomeriggio

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 alle 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](http://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 cinque prove su sei, con lo scarto del peggior risultato. Si scarta il risultato finale della gara.

Per la 125 Sp Mes Cup saranno validi tutti i risultati ottenuti nelle cinque gare in programma.

#### **ARTICOLO 9 - PREMI E PREMIAZIONI**

Coppa ai primi 3 classificati assoluti di ogni categoria, per la 125 si premiano i primi tre della Sp e i primi tre della Open.

Per la categoria 600 sarà indetta la classifica Under 25 (al raggiungimento di almeno 7 piloti), per la 1000 la Over 45 (al raggiungimento di almeno 7 piloti). Per la Naked classifica Over 45 (al raggiungimento di almeno 7 piloti).

Con meno di 7 piloti le classifiche speciali premieranno solo il primo.

**Premiazione finale:** Trofeo ai primi 3 classificati assoluti della 600 e della Under 25, Trofeo ai primi 3 classificati della 100 e della Over 45, Naked over 45, 125 Mes Cup primi 3 sp, primi 3 Open.

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](http://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 6 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](http://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](mailto:motoclubducale@libero.it), [segreteria@trofeimoto.it](mailto:segreteria@trofeimoto.it)

La quota d'iscrizione al Trofeo Motoestate (tranne 125 SP Mes Cup) è fissata in 300,00 Euro a pilota fino al 22 gennaio 2017. Dal 23 gennaio l'iscrizione al trofeo costerà 400 euro. Per la 125 SP Mes Cup la quota d'iscrizione è fissata in 250,00 Euro a pilota fino al 22 gennaio 2017. Dal 23 gennaio l'iscrizione al trofeo costerà 350 euro.

All'iscrizione al trofeo andranno aggiunte le tasse d'iscrizione a ogni singola gara (250 euro, mentre per la 125 Mes Cup 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](http://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.M.I 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 la 125Sp Mes Cup. 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 2017 e sul RRM 2017, 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: Mini Open, 600 Aperta, 1000 Open, 125 Mes Cup Naked.

1.1 - Sono ammessi alla classe **Mini Open** motocicli prototipi o derivati di serie, conformi al vigente Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS), con le seguenti caratteristiche:

- a) Motori 2T con cilindrata fino a 250cc e 4T con cilindrata fino a 450cc. Vengono inoltre ammesse moto in configurazione 125 gp, Premoto3, Moto3, Moriwaki, 300 sp secondo regolamenti tecnici FMI.
- b) Per la 300 ss vale il regolamento FMI a esclusione dell'obbligo del data logger.
- c) 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. La potenza massima erogata alla ruota non deve essere superiore a CV 55 per moto artigianali e kit 3. Le misure di potenza vengono effettuate sul banco dinamometrico dell'Organizzatore, sulla misura della potenza massima non è ammessa alcuna tolleranza.
- d) L'uso di leghe di titanio e di magnesio su qualsiasi componente dei motocicli appartenenti alla classe Mini Open è vietato, a meno di non essere presente in origine sul motociclo omologato (solo per motocicli derivati dalla serie). L'uso di motori con carter o coperchi motore ricavati dal pieno, è ammesso.
- e) L'uso di cerchi ruota in materiale composito, o rinforzati con materiale composito, è vietato.
- f) I motocicli conformi ai vigenti regolamenti Tecnici Sport 2T (RT1SP), Salita (RTSAL), Sport 4T (RT2SP) sono ammessi alla classe Mini Open anche dove i rispettivi regolamenti siano in contrasto con i punti a) b) c) e d) del presente articolo.

1.2 - Sono ammessi alla classe **600 Aperta** motocicli derivati di serie, prodotti a partire dall'anno 2000, conformi al vigente Regolamento Tecnico Open (RTOPN). 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).

- 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 1000cc.

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 **Naked** motocicli derivati di serie, privi di carenatura integrale, conformi al vigente regolamento tecnico generale e sicurezza (RTGS), prodotti a partire dall'anno 2000, con le seguenti caratteristiche:

- Motore ed elettronica di serie.
- Ciclistica di serie per i motocicli prodotti a partire dall'anno 2005 e libera per motocicli prodotti entro l'anno 2004.

1. 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 e Sp senza distinzione di anni di fabbricazione.

- a) L'uso di cerchi ruota in materiale composito o rinforzati con materiale composito ( carbonio kevlar o simile è vietato per tutte le categorie. Possono essere montati cerchi da 17 su tutte le moto con misure che rispettino l'omologa del cerchio montato..

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.

- Le moto della classe 125 Sp devono avere le seguenti caratteristiche: Tutti i Motocicli devono essere allestiti con parti ciclistiche , meccaniche e elettroniche originali o sostituite con parti equiparabili sia in prestazioni che in costruzione meccanica derivate da Motocicli 125cc stradali derivate di serie ma non da modelli SP anche se stradali. La batteria deve essere ricaricata da statore originale o equiparabile e deve essere presente il faro posteriore funzionante con accensione separata a cruscotto.

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

- E' permesso sostituire (se la moto monta cerchi da 16 o 18) cerchi anteriori o posteriori da 17, oppure sostituire tutto l'avantreno completo o parte purché derivati da modelli 125cc ammessi dal regolamento , anche di marca e modello differenti.

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.

- Il carburatore può essere di qualunque marca e modello purchè sia un 28 phbh.

- Il peso della moto compreso il pilota vestito con casco non deve essere inferiore ai 200kg. Il peso viene rilevato in sede di verifica pregara e all'arrivo nel parco chiuso per i piloti a podio e a campione.

Il rapporto di compressione non deve superare 13.5:1

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

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

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

-

-

### Art. 3 - PNEUMATICI

3.1 - Nella classe MiniOpen sono ammessi unicamente pneumatici Dunlop di seguito elencati:

	Modello / Mescola	Misura
Anteriore:	GP Racer 211 / M	120/70/ZR17 OPPURE Alpha 13 Sp 110/70 R17 per le 300SS
Posteriore:	Dunlop Sportmax Alpha-13	150/60R17

Per le moto che utilizzato pneumatici Slick: 125 gp, Premoto3, Moto3, Moriwaki è obbligatorio l'utilizzo di pneumatici Dunlop di seguito elencati:

anteriore:	KR 149/M	95/70/17
Posteriore:	KR 133/C	115/70/17

3.2 - Nella classe Naked sono ammessi unicamente pneumatici Dunlop di seguito elencati:

	Modello / Mescola	Misura
Anteriore:	GP Racer 212 / M	120/70/ZR17
Posteriore:	GP Racer 212 / M	180/55/ZR17 e 190/55/ZR17

3.3 - Gli pneumatici delle classi MiniOpen e Naked, devono essere acquistati in pista presso il racing service Dunlop e sono resi riconoscibili dalla presenza di un punzone applicato dal Racing Service stesso.

3.4 - Per le classi MiniOpen e Naked durante ogni evento è ammesso utilizzare un massimo di 2 pneumatici anteriori e 2 pneumatici posteriori, l'acquisto del primo treno (1 anteriore ed 1 posteriore) è obbligatorio mentre l'acquisto di ulteriori pneumatici è facoltativo. Per la classe MiniOpen l'obbligo di acquisto è di un posteriore, mentre per la classe Naked di un treno.

4 3.3 - È consentito utilizzare un massimo di 2 treni di pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori) per evento. Il primo treno è obbligatorio (per la MiniOpen l'obbligo di acquisto in pista è di un posteriore) e va acquistato in pista presso il Racing Service Dunlop mentre il secondo è facoltativo.

5 Gli pneumatici verranno punzonati attraverso sticker. Gli sticker devono essere ritirati presso la segreteria di gara.

6 Gli sticker devono essere applicati sulla spalla destra del pneumatico (lato comando acceleratore), a cura del pilota o del suo incaricato per lui, prima di entrare in pista.

7 Il controllo sulla conformità degli sticker è di norma eseguito all'ingresso della pista. Il mancato arresto del motociclo per il tempo necessario al controllo in ingresso pista è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti. I C.T. hanno la facoltà di effettuare controlli ulteriori, nei box, nella corsia box e nel parco chiuso.

8

9 In caso di mancata applicazione di uno o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal C.T. preposto.

La punzonatura manuale degli pneumatici viene sanzionata con

10 un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive.

11 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

12 apposizione degli sticker sugli pneumatici.

13 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.

14 Gli pneumatici da bagnato non vengono punzonati.

15 Il pilota, o il suo incaricato per lui, ha il compito di accertare la presenza del contrassegno sugli pneumatici prima di entrare in pista. L'utilizzo di pneumatici privi del punzone viene sanzionato come irregolarità tecnica e quindi squalificato dal turno di prove o dalla gara ( a seconda di quando sia stata commessa l'infrazione)

15.1 -

3.5 - Nella classe 600 Aperta gli pneumatici sono liberi per quantità, marca e modello, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS. A parziale deroga di quanto stabilito dal RTOPN si stabilisce che nella classe 600 Aperta gli pneumatici slick sono ammessi unicamente per eventuali motocicli con telaio prototipo e motocicli Moto2 partecipanti alla classe.

3.6 - Nella classe 1000 Open gli pneumatici sono liberi per quantità marca e modello, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS. L'uso di pneumatici slick è ammesso

3.7- Nella classe 125 Mes Cup gli pneumatici sono liberi per quantità marca e modello, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

15.2 - In caso la gara o le prove siano dichiarate bagnate, è consentito l'utilizzo di pneumatici rain di qualsiasi marca e tipo.

#### **Art. 4 - NUMERI DI GARA**

4.1 - 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.

4.2 - 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. 5 - LOGHI E GRAFICHE MOTOCICLO**

5.1 - La colorazione e la grafica del motociclo sono libere. I piloti hanno libertà di esporre i marchi dei propri sponsor sulla carenatura del motociclo.

5.2 - 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. 6 - 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.

6.1 - 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.

6.2 - 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.

6.3 - 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.

6.4 - È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista.

6.5 - 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.

6.6 - 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.

6.7 - 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.

6.8 - In tutte le classi è obbligatorio l'uso di un dispositivo (para-leva) che protegga la leva del freno anteriore da

eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli.

- 6.9 - 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.
- 6.10 - Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe").
- 6.11 - 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.
- 6.12 - 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.
- 6.13 - 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.
- 6.14 - Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.
- 6.15 - 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.
- 6.16 - Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.
- 6.17 - 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.
- 6.18 - Il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente ed incolore (non sono ammessi plexi fumé).
- 6.19 - 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.
- 6.20 - 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.
- 6.21 - 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).
- 6.22 - L'uso del para-schiena è obbligatorio in tutte le classi.

#### **Art. 7 – NORMA TRANSITORIA**

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Velocità 2016, le Norme Sportive Supplementari, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

#### **Art. 8 – 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.