

TROFEO RACE ATTACK 2019 BOZZA REGOLAMENTO SPORTIVO

ARTICOLO 1 - ORGANIZZAZIONE

Il Moto Club Ducale promuove e organizza il 5° trofeo Race Attack.

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:

- 14 aprile Franciacorta
- 19 maggio Varano
- 23 giugno Cervesia
- 21 luglio Franciacorta
- 15 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

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

È vietata la partecipazione:

- a discrezione dell'organizzazione è vietato la partecipare a piloti che già sono iscritti ad altri trofei nazionali e CIV nell'anno 2019, ai piloti che in carriera hanno conquistato punti nei campionati mondiali velocità I primi 5 classificati del campionato europeo (negli ultimi 5 anni) I primi 10 della classifica finale nelle categorie del campionato italiano negli ultimi 10 anni. I primi 5 classificati nella classifica assoluta dei trofei (negli ultimi 3 anni): Motoestate, Yamaha R1, Amatori Pro, RR Cup, Bridgestone Cup, Pirelli Cup.
- È inoltre vietata la partecipazione alla Race Attack 2018, in base alla categoria di appartenenza, al vincitore assoluto 2017. Il vincitore della Race Attack 600 o Race Attack 1000 potrà correre nella Race Attack solo cambiando classe rispetto all'anno precedente.

ARTICOLO 3 - CLASSI AMMESSE

Il trofeo prevede la classe 600 OPEN e 1000 OPEN, NAKED.

ARTICOLO 4 - SVOLGIMENTO DELLE GARE

Le gare si svolgeranno su 1 giornata.

Le prove e le gare saranno suddivise in due gruppi di prove divisi per classe (600 e 1000 Naked): due griglie di partenza da due manche cadauna suddivise in base ai gruppi di prove. Gli schieramenti avverranno tramite classifica delle prove ufficiali.

Nella mattinata di domenica ogni gruppo di prove avrà a disposizione almeno 1 turni di prove ufficiali, e massimo due turni. Il pomeriggio ogni partenza avrà 2 manche di gara. Ad ogni manche verrà assegnato un punteggio e la classifica di gara sarà stabilita mediante la somma dei punti ottenuti in entrambe le manche effettuate. In caso di parità sarà discriminante il miglior

risultato ottenuto nella seconda manche.

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.

In caso ci sia un eccesso di iscrizioni in uno dei due gruppi di prove, i piloti eccedenti prenderanno parte al gruppo di prove con meno iscritti indipendentemente dalla cilindrata della loro moto.

In caso vi sia carenza d'iscritti possono essere formate griglie miste formate da 600 e 1000, con premiazione però divisa per categoria.

ARTICOLO 7 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Si svolgeranno sabato dalle ore 13 fino alle 18 domenica mattina alle ore 8.

ARTICOLO 8 - 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 9 - 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.

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

Il punteggio è quello vigente secondo le norme FMI.

Punteggio in base alla posizione ottenuta in ogni manche. Ogni manche attribuisce punti che vengono sommati per la classifica di giornata

Punteggi per manche e per categoria:

POSIZIONE	PUNTEGGIO	POSIZIONE	PUNTEGGIO
1°	25	9°	7
2°	20	10°	6
3°	16	11°	5
4°	13	12°	4
5°	11	13°	3
6°	10	14°	2
7°	9	15°	1
8°	8		

ARTICOLO 10 - PREMI E PREMIAZIONI

Coppa ai primi 3 classificati assoluti della 600 e ai primi 3 classificati della 1000. Coppa ai primi 3 della classifica Challenge
Il podio verrà completato attraverso la classifica assoluta di giornata, ovvero sommando i punti conquistati nelle due manche.

CHALLENGE RACE ATTACK: è riservato a tutti i piloti che nel 2018 sono arrivati oltre la decima posizione nel campionato della RTK e oltre la decima nelle altre categorie Mes e in altri trofei, ai piloti che corrono con moto Naked (indistintamente dal risultato in classifica) e piloti Over 45 (indistintamente dal risultato in classifica).

ROOKIES: riservata ai piloti al 1° anno di licenza

Premiazione finale: Trofeo ai primi 3 classificati assoluti della 600, Trofeo ai primi 3 classificati della 1000, trofeo Challenge ai primi 3 classificati di ogni categoria (con almeno sette piloti iscritti). Rookies ai primi tre classificati di ogni categoria (con almeno sette piloti iscritti).

I premi della classifica finale verranno decisi dall'organizzazione che ne darà comunicazione ai piloti, 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 11 - 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: segreteria@trofeimoto.it e iscrizioni al Trofeo saranno chiuse al raggiungimento dei 34 piloti per categoria.

La quota d'iscrizione al Trofeo Race Attack è fissata in 300 euro (fino al 20 gennaio 2019, dal 21 gennaio 2019 la quota passerà a 400 euro).

All'iscrizione al trofeo andranno aggiunte le tasse d'iscrizione a ogni singola gara (200 euro).

I soli iscritti al trofeo avranno diritto al welcome kit (La sua composizione sarà pubblicata sulle pagine del sito www.trofeimoto.it) e all'attribuzione del punteggio per la classifica di campionato.

Per i pagamenti:

Moto club Ducale Banca Popolare dell'Emilia Romagna agenzia 4 Parma Iban: IT51Y0538712701000000687679

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 Race Attack 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.

Le wild card in caso di podio prenderanno coppa della classifica assoluta, ma non prenderanno punti per il campionato.

Per i pagamenti bonifico bancario a: Moto club Ducale Banca Popolare dell'Emilia Romagna agenzia 4 Parma Iban: IT51Y0538712701000000687679

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 2019 e sul RRM 2019, 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.

12.2 - VERIFICHE TECNICHE PRE-GARA.

I motocicli saranno sottoposti alle operazioni preliminari (negli orari indicati nei regolamenti particolari delle singole manifestazioni) per verificare l'idoneità dei requisiti di sicurezza. Tale verifica verrà effettuata dal Commissario Tecnico F.M.I.

12.3 VERIFICHE POST- GARA.

Tutti i mezzi che avranno preso parte alla gara ed alle qualifiche dovranno rimanere in parco chiuso per eventuali reclami e/o controlli tecnici.

12.4 SANZIONI PECUNIARIE E COSTI DI VERIFICA.

Come da regolamento della Federazione Motociclistica Italiana.

TROFEO RACE ATTACK 2019 BOZZA REGOLAMENTO TECNICO

Sono ammessi al presente Trofeo motocicli, derivati di serie o prototipi (carenati o Naked), con motore 4T. Tutti i componenti non esplicitamente menzionati negli articoli a seguire e nei regolamenti F.M.I. di riferimento devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore.

ART. 1 - CLASSI AMMESSE

1.1 - Sono ammessi alla classe **600 OPEN** motocicli con le seguenti cilindrata:

- 2 cilindri oltre 401cc fino a 850cc.
- 3 cilindri oltre 401cc fino a 675cc.
- 4 cilindri oltre 401cc fino a 636cc.
- 4 cilindri privi di carenatura integrale (Naked) oltre 401cc fino a 756 cc

Per quanto non esplicitamente specificato nel presente regolamento i motocicli partecipanti alla classe 600 OPEN devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la classe 600.

1.2 - Sono ammessi alla classe **1000 OPEN** motocicli con motore 4T conformi al Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN), con le seguenti cilindrata:

- 2 cilindri oltre 850cc fino a 1300cc.
- 3 cilindri oltre 675cc fino a 1300 cc.
- 4 cilindri oltre 636cc fino a 1100cc.
- 4 cilindri privi di carenatura integrale (Naked) oltre 636cc fino a 1100 cc.

Per quanto non esplicitamente specificato nel presente regolamento i motocicli partecipanti alla classe 1000 OPEN devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la classe 1000.

1.1 - Sono ammessi alla classe **NAKED** motocicli, privi di carenatura integrale, con le seguenti cilindrata:

- 2 cilindri con cilindrata oltre 401 cc, fino a 850cc.

- 3 Cilindri con cilindrata oltre 401 cc fino a 675cc.

- 4 cilindri con cilindrata oltre 401 cc fino a 636cc.

Per quanto non esplicitamente specificato nel presente regolamento i motocicli partecipanti alla classe NAKED devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico NAKED (RTNKD) per la classe 600.

ART. 2 - **NORMATIVA TECNICA TROFEO**

2.1 - PNEUMATICI

2.1.1 - È obbligatorio montare pneumatici anteriori e posteriori di marca Dunlop, modello "GP RACER D212" mescola M, nelle misure:

	Anteriore	Posteriore
600 OPEN:	120/70/ZR17	180/55/ZR17 e 190/55/ZR17
1000 OPEN*:	120/70/ZR17	190/55/ZR17
NAKED:	120/70/ZR17	180/55/ZR17 e 190/55/ZR17

*Nella classe 1000 Open (comprese anche le Naked 1000) i piloti potranno richiedere il posteriore 200/55/ZR17 e dovranno comunicarlo 10 giorni prima della gara per permettere al racing service l'approvvigionamento. Il costo della gomma e del treno sarà superiore (di circa 20 euro) a quanto indicato nel presente regolamento.

2.1.2 - Per ogni evento i piloti hanno l'obbligo di acquistare in pista, presso il Racing Service Dunlop, almeno un treno di pneumatici (un anteriore ed un posteriore) al prezzo di 296 euro (iva compresa).

2.1.3 - Durante ogni evento è ammesso utilizzare un massimo di 4 pneumatici, sui quali devono essere applicati gli sticker forniti dall'organizzazione all'atto dell'iscrizione all'evento.

2.1.4 - Gli sticker devono essere applicati sulla spalla destra dello pneumatico, lato comando gas.

2.1.5 - Il controllo sulla presenza e sulla regolarità degli stickers può essere eseguito in qualsiasi momento dell'evento. Motocicli con sticker non conformi in ingresso pista non saranno fatti accedere in pista.

2.1.6 - La riscontrata assenza degli sticker durante i controlli di fine turno/gara in parco chiuso o durante altri controlli è equiparata ad una irregolarità tecnica.

2.1.7 - Lo scambio di pneumatici e/o di stickers tra piloti viene equiparata ad un'irregolarità tecnica.

2.1.8 - 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.

- 2.1.9 - 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, qualora presente in circuito, può autorizzarne la sostituzione. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al C.T.
- 2.1.10 - Gli pneumatici Rain non sono soggetti all'apposizione di sticker.
- 2.1.11 - In caso il Direttore di Gara dichiari 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. È responsabilità dei piloti approvvigionarsi di pneumatici rain, l'Organizzatore declina ogni responsabilità nel caso la disponibilità in pista degli pneumatici rain non sia sufficiente a far fronte alle richieste di tutti i piloti.
- 2.2 - NUMERI DI GARA
- 2.2.1 - 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.
- 2.3 - CARROZZERIA
- 2.3.1 - Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi. I piloti hanno libertà di esporre i marchi dei propri sponsor sulla carenatura del motociclo. Qualora richiesto dall'Organizzatore, i piloti sono tenuti ad apporre sulla carenatura del motociclo il loghi degli sponsor del Trofeo.

Art. 3 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nell'Annesso Velocità 2018, si invitano pertanto i piloti ed i team a prenderne visione. A titolo esemplificativo ma non esaustivo si ricordano alcune delle norme fondamentali relative alla sicurezza dei motocicli durante l'uso in pista:

- 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 e 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.
- 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.
- 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.
- È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista.
- I motocicli devono essere conformi al RTGS ed al regolamento di classe o di trofeo in ogni momento dell'evento, sono pertanto suscettibili di essere ispezionati, oltre che durante le O.P. e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova. I Commissari di Gara sono autorizzati a dare supporto alle attività di ispezione su incarico del 1° C.T.

- In sede di verifica tecnica, il C.T. preposto ha la facoltà di richiedere, ispezionare, analizzare, trattenere qualsiasi componente o dato presente sul motociclo, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste del C.T. è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del C.T. preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato nel RTGS e nei regolamenti di classe o di trofeo sulle misure effettuate non viene applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.
- 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. In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe").
- I motocicli con motori 4T equipaggiati di air-box, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:
 - ° I tubi di spurgo o di sfiato dell'air-box devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
 - ° Gli sfiati motore devono fatti terminare e scaricare nell'air-box, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.
- Sui motocicli 2T o 4T privi di air-box, tutti i tubi di sfiato del motore devono terminare in uno o più serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati al motociclo. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 250 cc. per i motocicli 2T e di 500 cc. per i motocicli 4T.
- 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. È consigliato montare coperchi supplementari che coprano almeno 1/3 della superficie dei coperchi laterali.
- 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.
- Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.
- 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. Le tubazioni contenenti olio in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna ed avere terminali crimpati o filettati. È raccomandato l'uso di terminali, banjo e bulloni di fissaggio realizzati in lega di ferro o, dove ammesso, in titanio.

- Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.
- 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. La luce deve essere accesa unicamente quando il D.d.G. dichiara la prova o la gara bagnata e in caso di ridotta visibilità a discrezione del D.d.G. In caso di ridotta visibilità, l'obbligo di accensione della luce posteriore viene segnalato ai piloti mediante l'esposizione dell'apposito cartello.
- Il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente ed incolore (non sono ammessi plexi fumé).
- 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. dichiara la gara o la prova bagnata. Sui motocicli privi in origine di carenatura integrale (Naked), è ammesso montare una vasca di contenimento che careni la parte inferiore del motociclo al fine di ottemperare a questo obbligo, a condizione che l'altezza di tale vasca non superi il piano passante per gli assi ruota anteriore e posteriore.
- 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.
- 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).
- L'uso del para-schiena è obbligatorio in tutte le classi.

Art. 4 - NORMA TRANSITORIA

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Velocità 2017, le Norme Sportive Supplementari, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

Art. 5 - VARIAZIONI REGOLAMENTARI

Previa autorizzazione da parte del S.T.S. 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.

