

TROFEO MOTOESTATE 2018

REGOLAMENTO TECNICO

Art. 1 - CLASSI AMMESSE

Il trofeo prevede le classi: Supermono Stock e Open, 300 SS, 600 Aperta, 1000 Open, 125 Mes Cup Sp e Open, 250 sp Open.

1.1 - CLASSE SUPERMONO

1.1.1 - Alla classe Supermono, suddivisa per categorie Stock e Open, sono ammessi: motocicli prototipi o derivati di serie, conformi a quanto indicato negli articoli a seguire. Per quanto non indicato nel presente regolamento, i motocicli appartenenti alla classe Supermono devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS).

1.1.2 - Categoria Supermono Stock: motori 4T monocilindrico con cilindrata massima 450cc. motori 2T monocilindrici con cilindrata massima 250 cc. Sulla misura della cilindrata non è ammessa alcuna tolleranza di metodo e di misura.

- Il peso del motociclo in ordine di marcia non può essere inferiore a Kg.90. 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 ad 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 motocicli possono avere telai prototipi o derivati dalla serie.
- Il massimo livello fonometrico ammesso è 107 dB/A misurati ad una velocità media del pistone di 13m/s per i motocicli equipaggiati con motori 2T e di 11 m/s per i motocicli equipaggiati con motori 4T.

1.1.3 - Categoria Supermono Open: motori 4T monocilindrici con cilindrata massima oltre 450cc fino a 800cc. motori 2T monocilindrici con cilindrata massima oltre 250cc fino a 500 cc. Sulla misura della cilindrata non è ammessa alcuna tolleranza di metodo e di misura.

- Il peso del motociclo in ordine di marcia non può essere inferiore a:
 - Kg 80 per i motocicli 2T
 - Kg 90 per i motocicli 4T

Il peso del motociclo viene misurato in ordine di marcia, ossia 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.
- Il massimo livello fonometrico ammesso è 107 dB/A misurati ad una velocità media del pistone di 13m/s per i motocicli equipaggiati con motori 2T e di 11 m/s per i motocicli equipaggiati con motori 4T.

1.2 - CLASSE 600 APERTA

1.2.1 - Sono ammessi alla classe 600 Aperta motocicli prototipi e derivati di serie, con motore 4T, prodotti a partire dall'anno 2000, conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la classe SuperOpen 600.

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

- 2 cilindri oltre 400 cc fino a 850cc.
- 3 cilindri oltre 400 cc fino a 675cc.
- 4 cilindri oltre 400 cc fino a 636cc.

1.3 - CLASSE 1000 OPEN

1.3.1 - Sono ammessi alla classe 1000 Open motocicli prototipi e derivati di serie, con motore 4T, prodotti a partire dall'anno 2000, conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la classe SuperOpen 1000.

Sono ammessi alla classe 1000 Open motocicli con le seguenti configurazioni di motore:

- 2 cilindri e cilindrata oltre 850cc fino a 1300cc.
- 3 e 4 cilindri e cilindrata oltre 850cc fino a 1110cc.

1.4 - CLASSE 300 SUPERSPORT

1.4.1 - Sono ammessi alla classe 300 SS motocicli derivati di serie, conformi al vigente Regolamento Tecnico Open (RTOPN) per la classe Open 300.

1.5 - CLASSE 250 SP OPEN

1.5.1 - Sono ammessi alla classe 250 SP Open motocicli prototipi e derivati di serie, con motori 2 tempi monocilindrici e bicilindrici con cilindrata oltre i 125cc fino a 250 cc conformi al vigente regolamento Open 2T per la classe 250 Open 2T.

1.5.2 - Sono ammessi alla classe 250 SP Open motocicli con motori quadricilindrici 4T, con cilindrata fino a 400 cc conformi agli articoli a seguire. Per quanto non indicato nel presente regolamento, i motocicli devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza.

- Il peso minimo ammesso in ordine di marcia è di Kg 120.
- Il massimo livello fonometrico ammesso è 107 dB/A misurati ad una velocità media del pistone di 11 m/s.

1.6 - CLASSE 125 SP MES CUP

1.6.1 - Sono ammessi alla classe 125 SP Mes Cup motocicli derivati dalla serie, con motore monocilindrico 2 tempi con cilindrata fino a 125cc conformi agli articoli a seguire.

1.6.2 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire, i motocicli devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Open 2T.

1.6.3 - Il peso del motociclo in ordine di marcia non deve essere inferiore a Kg. 115 per la classe SP.

CICLISTICA

1.6.4 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il telaio e il forcellone devono essere mantenuti originale.

1.6.5 - Forare il telaio è ammesso solo per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.). Nient'altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.

1.6.6 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.

1.6.7 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.

1.6.8 - Il telaietto reggisella può essere modificato o sostituito con altro realizzato in lega di ferro o lega di alluminio.

1.6.9 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone deve essere mantenuto originale.

SOSPENSIONI

1.6.10 - Sospensione anteriore e sospensione posteriore sono libere.

CERCHI RUOTA

1.6.11 - È consentito sostituire i cerchi ruota originali con altri appartenenti ad un modello di motociclo omologato per uso stradale, purché realizzati in lega di alluminio. Sostituire cerchi ruota originali con diametro da 16" o 18" pollici con altri da 17" è consentito.

SERBATOIO

1.6.13 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, il serbatoio deve essere mantenuto originale.

ALIMENTAZIONE

1.6.14 - Il carburatore deve essere Dellorto PHBH con diametro del diffusore di mm. 28 per i motori Rotax 122. Mentre può essere montato un carburatore fino a 34 mm PHBH per tutte le altre tipologie di motore. La misura del diametro del diffusore è rilevata a valle della valvola a ghigliottina lato cilindro, sulla misura è ammessa una tolleranza di mm. +/- 0,1.

1.6.15 - L'utilizzo di un filtro aria sul condotto di aspirazione o sulla scatola filtro (se presente) è obbligatorio. Sono ammessi unicamente filtri in carta, in fibra di cotone (tipo k&N), in spugna o realizzati con una rete metallica i cui fori abbiano una superficie massima di mm² 2.

MOTORE

1.6.16 - Le fusioni dei carter motore, del cilindro, del blocco motore e albero motore devono essere quelle del motore equipaggiante in origine il motociclo omologato per uso stradale.

1.6.17 - La corsa del pistone e l'interasse della biella devono essere mantenuti originali.

1.6.18 - Il massimo rapporto di compressione ammesso è di 13.5:1.

IMPIANTO ELETTRICO

1.6.19 - Il circuito di ricarica della batteria non può essere disattivato.

1.6.20 - La batteria può essere sostituita e/o riposizionata ma non rimossa.

CARROZZERIA

1.6.21 - I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso. L'uso di componenti realizzati con fibra di carbonio e/o kevlar, non presenti in origine sul modello omologato, è vietato.

1.6.22 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto. Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.

IMPIANTO DI SCARICO

1.6.23 - Il collettore (bocchettone) di scarico ed il tubo di scarico devono essere realizzati in lega di ferro.

1.6.24 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per il silenziatore e la relativa staffa di fissaggio è ammesso.

MATERIALI

1.6.25 - Ad esclusione di quanto indicato nel presente regolamento e dei petali del pacco lamellare, l'uso del titanio, del magnesio e della fibra di carbonio e/o kevlar come materiali costruttivi per i componenti non originali del motociclo è vietato.

1.7 - CLASSE 125 OPEN MES CUP

1.7.1 - Sono ammessi alla classe 125 SP Mes Cup motocicli derivati dalla serie, con motore monocilindrico 2 tempi, aventi cilindrata fino a 125cc (Es. Cagiva Mito 125, Aprilia RS125, Gilera SP01 125, Honda NSR125 etc.).

1.7.2 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire, i motocicli devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Open 2T.

1.7.3 - Il peso del motociclo in ordine di marcia non deve essere inferiore a Kg. 110 per la classe Open.

CICLISTICA

1.7.3 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il telaio e il forcellone devono essere mantenuti originali.

1.7.4 - Forare il telaio è ammesso solo per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.). Nient'altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.

1.7.5 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.

1.7.6 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.

1.7.7 - Il telaietto reggisella può essere modificato o sostituito con altro realizzato in lega di ferro o lega di alluminio.

1.7.8 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone devono essere mantenuto originale.

MOTORE

1.7.9 - Le fusioni dei carter motore devono essere quelle del motore equipaggiante in origine il motociclo omologato per uso stradale.

Art. 2 - **NORMATIVA TECNICA TROFEO**

2.1 - PNEUMATICI SUPERMONO

Nella classe Supermono Stock e Open sono ammessi unicamente pneumatici di marca Dunlop di seguito elencati:

ANTERIORE			POSTERIORE		
Misura	Modello	Mescola	Misura	Modello	Mescola
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

* La mescola sarà quella indicata dall'Organizzazione, per ogni evento in programma.

Gli pneumatici rain sono liberi per marca, modello, mescola e misura nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

2.2 - PNEUMATICI CLASSE 600 APERTA

Nella classe 600 Aperta sono ammessi unicamente pneumatici di marca Dunlop di seguito elencati:

ANTERIORE			POSTERIORE		
Misura	Modello	Mescola	Misura	Modello	Mescola
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	D212 GP RACER	M
			O		
			190/55R 17		

Gli pneumatici rain sono liberi per marca, modello, mescola e misura nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

2.3 - PNEUMATICI CLASSE 1000 OPEN

Nella classe 1000 gli pneumatici sono liberi per marca e modello. Gli pneumatici utilizzati devono essere conformi a quanto indicato nel RTGS. All'interno della classe 1000 Open viene indetto un challenge per chi utilizza pneumatici di marca Dunlop. I partecipanti al Challenge possono utilizzare unicamente pneumatici di marca Dunlop di seguito elencati:

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

Gli pneumatici rain sono liberi per marca, modello, mescola e misura nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

2.4. - OBBLIGO ACQUISTO PNEUMATICI CLASSI SUPERMONO – 600 APERTA – 1000 OPEN (SOLO CHALLENGE)

2.4.1 - I piloti partecipanti alle classi Supermono, 600 Aperta e 1000 Open (solo challenge), devono obbligatoriamente acquistare un treno di gomme presso il Racing Service Dunlop presente in pista entro l'inizio del primo turno di qualifica. La mancata osservanza dell'obbligo di acquisto è sanzionata come irregolarità tecnica da scontarsi al termine del primo turno di qualifica.

2.5 - CONTINGENTAMENTO PNEUMATICI CLASSI SUPERMONO – 600 APERTA – 1000 OPEN (TUTTE LE CATEGORIE)

2.5.1 - Nelle classi Supermono, 600 Aperta e 1000 Open (tutte le categorie) è stabilito un numero massimo di pneumatici utilizzabili durante i turni di qualifica e la gara, gli pneumatici contingentati vengono resi riconoscibili e conteggiati mediante l'applicazione di sticker. Gli sticker forniti dall'organizzazione devono essere ritirati dal pilota, o da suo incaricato.

Il numero massimo di pneumatici utilizzabili durante i turni di qualifica e la gara è:

- CLASSE SUPERMONO 4 PNEUMATICI
- CLASSE 600 APERTA 4 PNEUMATICI
- CLASSE 1000 OPEN 5 PNEUMATICI

2.5.2 - La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli sticker è del pilota. Lo scambio di sticker tra piloti, anche se appartenenti al medesimo team, è vietato.

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

2.5.4 - Il controllo sulla presenza e sulla regolarità degli stickers è effettuato dal personale incaricato dall'organizzazione e può essere eseguito in qualsiasi momento dell'evento. Il mancato arresto del motociclo per il tempo necessario al controllo in ingresso pista è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti. Motocicli con sticker assenti o non conformi in ingresso pista non saranno fatti accedere in pista.

2.5.5 - 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.

2.5.6 - Lo scambio tra piloti, la non conformità e la manomissione degli sticker sono sanzionati come irregolarità tecnica.

- 2.5.7 - Nel caso uno pneumatico con sticker già apposto presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso il Fornitore dello pneumatico, può richiederne la sostituzione. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al 1° CT.
- 2.5.8 - Gli pneumatici Rain non sono soggetti all'apposizione di sticker.
- 2.6 - PNEUMATICI 125 MES CUP SP E OPEN - 250 SP OPEN - 300 SS
- 2.6.1 - Nelle classi 125 Mes Cup (SP e Open), 250 Sp Open e 300 SS, gli pneumatici sono liberi per quantità marca, modello e miscela, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. L'uso di pneumatici slick è vietato.
- 2.6.2 - In caso la gara o le prove siano dichiarate bagnate, in tutte le classi è consentito l'utilizzo di pneumatici rain di qualsiasi marca e modello purché conformi a quanto specificato nell'RTGS.
- 2.7 - NUMERI DI GARA
- 2.7.1 - 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.
- 2.7.2 - 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.
- 2.8 - CARROZZERIA
- 2.8.1 - La colorazione e la grafica del motociclo sono libere. I piloti hanno libertà di esporre i marchi dei propri sponsor sulla carenatura del motociclo.
- 2.8.2 - 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. 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 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.
- Alle O.P. ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. La punzonatura di un motociclo sostitutivo è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, frattura etc.) e deve essere preventivamente concordata con il C.T. preposto. Il motociclo deve essere della stessa marca e dello stesso modello di quello sostituito. Nelle classi di motocicli con telaio prototipo, per la definizione del modello del motociclo, fanno riferimento la marca ed il modello del motore.
- 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 cassa filtro, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:
 - ° I tubi di spurgo o di sfiato della cassa filtro devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
 - ° Gli sfiati motore devono fatti terminare e scaricare nella cassa filtro, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.
- Sui motocicli 2T o 4T privi di cassa filtro, 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.
- Il tappo di carico del radiatore dell'acqua deve garantire una tenuta perfetta e deve essere assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale.

- 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.
- L'uso di un casco protettivo integrale, omologato, di misura adatta, in perfette condizioni, indossato correttamente e allacciato con l'apposito cinturino sottogola è obbligatorio. 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 omologato secondo le norme EN1621-2:2010 (e successive) 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 2018, 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.

VISTO COMITATO TECNICO