



Federazione
Motociclistica
Italiana



Moto Club PMRACING a.s.d.



CAMPIONATO REGIONALE VELOCITÀ PUGLIA 2017

REGOLAMENTO TECNICO

Il presente regolamento tecnico è valido per la stagione agonistica 2017. Tutti i partecipanti al campionato, o alla singola gara, si impegnano a prendere visione del presente Regolamento Tecnico e ad accettarlo integralmente. Tutti i motocicli devono essere conformi al presente regolamento.

ART. 1. CLASSI AMMESSE

1.1 - Generalità

1.1.1 - Il Campionato Regionale Velocità Puglia prevede le classi 2TEMPI, OPEN 400, OPEN 600 e OPEN.

1.1.2 - Nel caso una classe o una categoria abbia meno 5 partenti, verrà accorpata con la classe o categoria più vicina in termini di prestazione.

1.2 - Classe 2TEMPI

1.2.1- Sono ammessi alla classe 2TEMPI motocicli prototipo o derivati di serie con motore 2 tempi, aspirati, con le seguenti cilindrata:

Categoria 125 fino a 125cc.

Categoria 250 oltre i 125cc fino a 250cc.

Categoria 500 oltre i 250cc fino a 500cc.

1.2.2 - La preparazione dei motocicli appartenenti alla classe 2TEMPI è libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

1.2.3 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A ad un regime corrispondente ad una velocità media del pistone di m/s 13. Per maggiori informazioni riguardo alle prove fonometriche si faccia riferimento all'Allegato "Controlli fonometrici gare di velocità" vigente Annesso Velocità.

1.3 - Classe OPEN 400

1.3.1 - Sono ammessi alla classe OPEN 400, motocicli derivati di serie e prototipi con motori 4 tempi, monocilindrici e bicilindrici, con cilindrata fino a 390cc.

1.3.2 - La preparazione dei motocicli appartenenti alla classe OPEN 400 è libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

1.3.3 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 107 dB/A ad un regime corrispondente ad una velocità media del pistone di m/s 11. Per maggiori informazioni riguardo alle prove fonometriche si faccia riferimento all'Allegato "Controlli fonometrici gare di velocità" vigente Annesso Velocità.

1.4 - Classe OPEN 600

1.4.1 - Sono ammessi alla classe OPEN 600 motocicli derivati di serie, prodotti a partire dal anno 2000, con

motori 4 tempi nella seguenti configurazioni:

- 4 cilindri con cilindrata oltre 401cc fino a 636cc.
- 3 cilindri con cilindrata oltre 401cc fino a 675cc.
- 2 cilindri con cilindrata oltre 401cc fino a 850cc.

1.4.2 - Motocicli dotati in origine di carenatura integrale, devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Open (RTOPN) per la classe open 600, mentre quelli che sono ne sono sprovvisti devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Naked (RTNKD) per la classe Naked 650.

1.5 - **Classe OPEN**

1.5.1 - Sono ammessi alla classe classe OPEN motocicli derivati di serie, prodotti a partire dal anno 2000, con motori 4 tempi con cilindrata oltre 850cc fino a 1300cc.

1.5.2 - Motocicli dotati in origine di carenatura integrale, devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Open (RTOPN) per la classe Open 1000, mentre quelli che sono ne sono sprovvisti devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Naked (RTNKD) per la classe Naked 1000.

ART. 2 – DEROGHE

A parziale deroga di quanto stabilito nei regolamenti di classe si stabilisce che:

2.1 - Pneumatici

2.1.1 - In tutte le classi gli pneumatici sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS, l'uso di pneumatici slick è ammesso. Si autorizza per la classe Open 400 l'uso di pneumatici anteriori nelle misure 110/70 e 120/70.

2.2 - Colori e Sponsor

2.2.1 - Gli adesivi degli sponsor ufficiali devono essere obbligatoriamente posizionati secondo lo schema fornito dall'Organizzatore del Campionato. L'organizzatore si riserva il diritto di verificare in qualsiasi momento dell'evento la presenza ed il corretto posizionamento adesivi degli sponsor ufficiali nonché, lo stato d'uso generale del motociclo. I motocicli giudicati non conformi non saranno fatti accedere in pista durante le prove ufficiali e la gara. I premi gara verranno erogati unicamente ai piloti con motocicli conformi al presente articolo.

2.2.2 - Ai piloti è consentito esporre il loghi degli sponsor personali, purché non in diretta concorrenza con quelli del Campionato e solo negli spazi liberi dagli adesivi degli sponsor del Campionato.

2.3 - Numeri di Gara e Tabelle Porta-Numero

2.3.1 - I motocicli partecipanti al Campionato Regionale Velocità Puglia, ad eccezione delle Wild Card, devono avere numeri di gara e tabelle porta-numero dei seguenti colori:

Classe	Tabella Porta-Numero	Numeri di gara
2TEMPI	Nero	Bianchi
OPEN 400	Rossa	Bianchi
OPEN 600	Bianca	Neri
OPEN	Gialla	Neri

2.3.2 - Per quanto non specificato nel presente articolo i numeri devono essere conformi a quanto specificato nel RTGS. Alle O.P. il C.T. preposto ha la facoltà di respingere i motocicli giudicati non conformi al presente articolo, in caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al C.T., tale decisione è inappellabile.

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 2017, 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 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. L'air-box ed i serbatoi di raccolta devono essere ispezionati ed eventualmente vuotati completamente prima dell'inizio di ogni prova o gara.

- 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.

05-04-2017



VISTO SI APPROVA

IL PRESIDENTE DEL

STS – Settore Tecnico Sportivo - Area Sportiva
Giovanni Copioli
Giovanni Copioli