

TROFEO RACALMUTO TROPHY CUP 2018

REGOLAMENTO TECNICO

"MONSTER CUP OPEN" "MONSTER CUP (STOCK)"



Il presente trofeo è organizzato dal Motoclub FMI Autodromo Valle dei Templi di Racalmuto.

Art. 1 NORME GENERALI

1. Tutti i partecipanti al Trofeo s'impegnano a prendere visione del presente Regolamento Tecnico, ad accettarlo integralmente. Agli iscritti è richiesto di sottoscriverne l'accettazione alle O.P. della prima gara.
2. I motocicli devono essere conformi al presente regolamento, per quanto non esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire i motocicli devono essere mantenuti originali.
3. I controlli vengono effettuati secondo le norme della F.M.I. e le decisioni del Commissario Tecnico sono inappellabili salvo i casi stabiliti dalle Norme Sportive FMI 2018. I motori smontati a seguito di verifica tecnica devono essere rimontati a cura del pilota o dei suoi meccanici per lui.
4. Sono ammessi unicamente pneumatici di marca Pirelli e/o Metzeler, salvo eventuali cambiamenti che verranno comunicati dall'organizzatore del trofeo il Motoclub Autodromo Valle dei Templi FMI ai piloti all'atto dell'iscrizione.

Art. 2 CLASSE MONSTER OPEN

2.1 - MOTOCICLI AMMESSI

2.1.1 - Sono ammessi alla classe Monster Open, unicamente motocicli Ducati Monster 600, alimentati a carburatori, prodotti dal 1993 al 2003.

2.2 - PESO MINIMO

2.2.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere di kg. 161.

2.3 - CICLISTICA

2.3.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il telaio deve essere mantenuto originale in ogni sua parte inclusi gli attacchi delle sospensioni e quelli del motore.

2.3.2 - La parte posteriore del telaio (telaietto reggisella) è libera. È consentito modificare il telaietto reggisella originale al fine di montare una sella monoposto.

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

2.3.4 - È consentito sostituire il manubrio originale con un manubrio o una coppia di semimanubri after-market purché conformi a quanto specificato nel RTGS.

2.3.5 - È consentito sostituire i supporti pedane e le pedane originali con materiale after-market conforme a quanto specificato nel RTGS.

2.4 - SOSPENSIONI

2.4.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, la forcella deve essere mantenuta originale.

2.4.2 - L'ammortizzatore posteriore è libero.

2.5 - IMPIANTO FRENANTE

2.5.1 - Le pompe dei freni ed tubi freno sono liberi.

2.5.2 - È consentito trasformare l'impianto frenante da "monodisco" a "bi-disco" utilizzando materiale montato in origine su di un modello di Monster "bi-disco".

2.6 - CERCHI RUOTA E PNEUMATICI

2.6.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e nell'articolo precedente i cerchi ruota devono essere mantenuti originali.

2.6.2 - Gli pneumatici da asciutto sono liberi purché di marca Pirelli e/o Metzeler e conformi a quanto specificato nel RTGS con particolare riferimento a quanto indicato nell'allegato 4 (ETRT) dell'Annesso Velocità FMI 2018.

2.6.3 - Gli pneumatici rain possono essere utilizzati unicamente nel caso il D.d.G. dichiari la gara o la prova bagnate. In caso di pista bagnata, possono essere usati pneumatici rain di qualsiasi marca e modello purché conformi a

quanto specificato nel RTGS con particolare riferimento a quanto indicato nell'allegato 4 (ETRTO) dell'Annesso Velocità FMI 2018.

- 2.6.4 - La disponibilità di pneumatici Rain sui campi di gara non sarà garantita a meno che questi non vengano ordinati, almeno venti giorni prima della gara, al Racing Vendor indicato ai piloti all'atto dell'iscrizione.
- 2.6.5 - L'inosservanza degli articoli riguardanti gli pneumatici è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 2.7 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE
 - 2.7.1 - La scatola filtro originale deve essere mantenuta è consentito unicamente rimuoverne il coperchio superiore. Le parti interne alla scatola filtro inclusi i cornetti di aspirazione e il filtro dell'aria sono liberi. L'uso di kit "Dynojet" o di altre marche è ammesso.
 - 2.7.2 - I carburatori (Mikuni da 38mm) devono essere mantenuti originali, le sole modifiche consentite sono la sostituzione degli elementi costituenti la modifica della carburazione. L'uso di pompe di ripresa è vietato.
- 2.8 - MOTORE
 - 2.8.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire il motore deve essere mantenuto originale.
 - 2.8.2 - Sul motore è consentito effettuare lavorazioni meccaniche per asportazione di materiale.
 - 2.8.3 - I valori originali dell'alesaggio del cilindro (di mm. 80) e della corsa del pistone (di mm. 58) devono essere mantenuti.
 - 2.8.4 - Sostituire le valvole con altre anche aventi dimensioni differenti è ammesso.
- 2.9 - TRASMISSIONE
 - 2.9.1 - La frizione è libera
 - 2.9.2 - Il cambio, inteso come l'insieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed relativi ingranaggi di trasmissione (primaria e marce), è libero.
 - 2.9.3 - La trasmissione finale (pignone catena e corona) è libera nei limiti stabiliti nel RTGS.
- 2.10 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE
 - 2.10.1 - Il tipo di raffreddamento originale (aria/olio) deve essere mantenuto.
 - 2.10.2 - Il radiatore olio ed il relativo circuito sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 2.11 - IMPIANTO ELETTRICO
 - 2.11.1 - La centralina di controllo motore (ECU) deve essere mantenuta originale sia nell'hardware che nel software interno.
 - 2.11.2 - Il volano deve essere mantenuto originale. L'impianto di ricarica della batteria non può essere disattivato.
 - 2.11.3 - La batteria può essere sostituita ma non riposizionata né rimossa.
 - 2.11.4 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.
- 2.12 - CARROZZERIA
 - 2.12.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono apparire come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
 - 2.12.2 - I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate.
 - 2.12.3 - Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi della carrozzeria possono essere modificati o sostituiti. Gli attacchi carenatura possono essere sostituiti con attacchi rapidi.
 - 2.12.4 - Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.
 - 2.12.5 - Colori numeri di gara e le tabelle porta-numero sono liberi.
Devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS.
 - 2.12.6 - Il vetrino della carenatura superiore (plexi) è libero purché conforme a quanto specificato nel RTGS.
 - 2.12.7 - La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.
 - 2.12.8 - Il parafango posteriore e la protezione del ramo superiore della catena possono essere modificati, sostituiti o rimossi.
 - 2.12.9 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella mono-posto.
 - 2.12.10 - Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.



2.13 - IMPIANTO DI SCARICO

2.13.1 - L'impianto di scarico è libero.

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

2.13.3 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 107 dB/A, la misurazione viene effettuata a 5500 giri/min.

2.14 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

2.14.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale purché conformi a quanto stabilito nel RTGS.

2.14.2 - Salvo per quanto autorizzato negli articoli precedenti, è vietato l'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar.

Art. 3 CLASSE MONSTER (STOCK)

3.1 - MOTOCICLI AMMESSI

3.1.1 - Sono ammessi alla classe Monster Stock, unicamente motocicli Ducati Monster 600, alimentati a carburatori, prodotti dal 1993 al 2003. Salvo quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire i motocicli devono essere mantenuti completamente originali.

3.2 - PESO MINIMO

3.2.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere di kg. 161.

3.3 - CICLISTICA

3.3.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS il telaio ed il forcellone devono essere mantenuti originali.

3.3.2 - È consentito sostituire il manubrio originale con un manubrio o una coppia di semimanubri after-market purché conformi a quanto specificato nel RTGS.

3.3.3 - È consentito sostituire i supporti pedane e le pedane originali con materiale after-market conforme a quanto specificato nel RTGS.

3.3.4 - La parte posteriore del telaio (telaietto reggisella) è libera. È consentito modificare il telaietto reggisella originale al fine di montare una sella monoposto.

3.4 - SOSPENSIONI

3.4.1 - La forcella e l'ammortizzatore posteriore devono essere mantenuti originali in ogni loro componente ad eccezioni degli elementi costituenti la taratura idraulica.

3.5 - IMPIANTO FRENANTE

3.5.1 - Le pompe dei freni ed tubi freno sono liberi.

3.6 - CERCHI RUOTA E PNEUMATICI

3.6.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e nell'articolo precedente i cerchi ruota devono essere mantenuti originali.

3.6.2 - Sono ammessi unicamente pneumatici da asciutto di marca Pirelli, la misura è libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGS con particolare riferimento a quanto indicato nell'allegato 4 (ETRTO) dell'Annesso Velocità FMI 2018.

3.6.3 - Gli pneumatici rain possono essere utilizzati unicamente nel caso il D.d.G. dichiari la gara o la prova bagnate. In caso di pista bagnata, possono essere usati pneumatici rain di qualsiasi marca e modello purché conformi a quanto specificato nel RTGS con particolare riferimento a quanto indicato nell'allegato 4 (ETRTO) dell'Annesso Velocità FMI 2018.

3.6.4 - La disponibilità di pneumatici Rain sui campi di gara non sarà garantita a meno che questi non vengano ordinati, almeno venti giorni prima della gara, al Racing Vendor indicato dall'organizzatore all'atto dell'iscrizione del pilota.

3.6.5 - L'inosservanza degli articoli riguardanti gli pneumatici è equiparato ad una irregolarità tecnica.

3.7 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

3.7.1 - La scatola filtro e le sue parti interne devono essere mantenute originali, è consentito unicamente rimuoverne il coperchio superiore e sostituire il filtro dell'aria. L'uso di kit "Dynojet" o di altre marche è ammesso.

3.7.2 - I carburatori (Mikuni da 38mm) devono essere mantenuti originali, le sole modifiche consentite sono la sostituzione degli elementi costituenti la modifica della carburazione. L'uso di pompe di ripresa è vietato.

3.8 - MOTORE

3.8.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire il motore deve essere mantenuto originale.

3.9 - TRASMISSIONE



- 3.9.1 - La frizione deve essere mantenuta originale, è ammesso sostituire unicamente i dischi e le molle frizione.
- 3.9.2 - Il cambio, inteso come l'insieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed relativi ingranaggi di trasmissione (primaria e marce) deve essere mantenuto originale.

- 3.9.3 - La rapportatura interna del cambio deve essere mantenuta originale:

Rapporto della primaria	1,85.
I ^a	16/40
II ^a	21/36
III ^a	24/32
IV ^a	27/29
V ^a	29/28



- 3.9.4 - La trasmissione finale (pignone catena e corona) è libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 3.10 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE
- 3.10.1 - Il tipo di raffreddamento originale (aria/olio) deve essere mantenuto.
- 3.10.2 - Il radiatore olio ed il relativo circuito sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 3.11 - IMPIANTO ELETTRICO
- 3.11.1 - La centralina di controllo motore (ECU) deve essere mantenuta originale sia nell'hardware che nel software interno.
- 3.11.2 - Il volano deve essere mantenuto originale ma è consentito l'alleggerimento dello stesso. L'impianto di ricarica della batteria non può essere disattivato.
- 3.11.3 - La batteria può essere sostituita ma non riposizionata né rimossa.
- 3.11.4 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.
- 3.12 - CARROZZERIA
- 3.12.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono apparire come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 3.12.2 - I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate.
- 3.12.3 - Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi della carrozzeria possono essere modificati o sostituiti. Gli attacchi carenatura possono essere sostituiti con attacchi rapidi.
- 3.12.4 - Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.
- 3.12.5 - I colori numeri di gara e le tabelle porta-numero sono liberi. I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito dal RTGS.
- 3.12.6 - Il vetrino della carenatura superiore (plexi) è libero purché conforme a quanto specificato nel RTGS.
- 3.12.7 - La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.
- 3.12.8 - Il parafango posteriore e la protezione del ramo superiore della catena possono essere modificati, sostituiti o rimossi.
- 3.12.9 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella mono-posto.
- 3.12.10 - Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.
- 3.13 - IMPIANTO DI SCARICO
- 3.13.1 - L'impianto scarico deve essere mantenuto originale, è consentito unicamente sostituire i collettori di scarico ed i silenziatori.
- 3.13.2 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per il silenziatore e la relativa staffa di fissaggio è ammesso.
- 3.13.3 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 107 dB/A, la misurazione viene effettuata a 5500 giri/min.
- 3.14 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO
- 3.14.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale purché conformi a quanto stabilito nel RTGS.

3.14.2 - Salvo per quanto autorizzato negli articoli precedenti, è vietato l'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar.

Art. 4 - 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. dichiari 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. 5 – 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. 6 – 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.

Informazioni

Autodromo valle dei templi di Racalmuto (AG)

Tel: 0922949462 - 3287292008 - 3287292004

www.autodromovalledeitempli.com

Pirata Racing Team

www.pirataracingteam.it

Tel: 349.8507846 Pirata

VISTO COMITATO TECNICO

23-04-2018



VISTO SI APPROVA

IL PRESIDENTE DEL

STS – Settore Tecnico Sportivo - Area Sportiva

Giovanni Copioli