

MES | TROFEI MOTOESTATE

TROFEO MOTOESTATE 2019 REGOLAMENTO TECNICO



Art. 1 - CLASSI AMMESSE

Il trofeo prevede le classi: Supermono (Fino a 450 e Open), 300 SS, 600 Aperta, 600 Stock, 1000 Open, 1000 Stock, 125 Mes Cup SP e Open, 250 SP Open.

1.1 - CLASSE SUPERMONO

1.1.1 - Alla classe Supermono, suddivisa per categorie Fino a 450 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 Fino a 450: motori 4T monocilindrico con cilindrata oltre 200 cc fino a 450cc. motori 2T monocilindrici con cilindrata oltre 100 cc fino a 250 cc. Sulla misura della cilindrata non è ammessa alcuna tolleranza di metodo e di misura.

I motocicli partecipanti alla categoria Supermono Fino a 450 devono essere conformi a quanto indicato nei punti successivi. Per quanto non indicato di seguito i motocicli devono essere conformi a quanto prescritto nel vigente RTGS.

Il peso del motociclo in ordine di marcia non può essere inferiore a:

- Kg 70 per i motocicli 2T
- Kg 90 per i motocicli 4T

Il peso del motociclo viene misurato in "Ordine di marcia" come definito nel RTGS.

- L'uso di leghe di titanio e di magnesio su qualsiasi componente dei motocicli è vietato ad eccezione di cerchi ruota, impianto di scarico, bulloneria.
- A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, si stabilisce che sono ammessi serbatoi con tappi che sporgano dal profilo dello stesso e serbatoi in materiale composito, purché conformi a quanto indicato nel RTGS.
- Il massimo livello fonometrico ammesso è 105 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.

I motocicli partecipanti alla categoria Supermono Open devono essere conformi a quanto indicato nei punti successivi. Per quanto non indicato di seguito i motocicli devono essere conformi a quanto prescritto nel vigente RTGS.

Il peso del motociclo in ordine di marcia non può essere inferiore a:

- Kg 80 per i motocicli 2T
- Kg 95 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'uso di leghe di titanio e di magnesio su qualsiasi componente dei motocicli è vietato ad eccezione di cerchi ruota, impianto di scarico, bulloneria.
- Il massimo livello fonometrico ammesso è 105 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 300 SUPERSPORT
- 1.2.1 - Sono ammessi alla classe 300 SS motocicli derivati di serie, conformi al vigente Regolamento Tecnico Open (RTOPN) per la classe Open 300.
- 1.3 - CLASSE 600 APERTA
- 1.3.1 - 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.
- 1.4 - CLASSE 600 STOCK
- 1.4.1 - Sono ammessi alla classe 600 Stock motocicli derivati di serie con motore 4T, prodotti a partire dall'anno 2000, conformi al vigente Regolamento Tecnico Stock (RTSTK) per la classe Stock 600.
A parziale deroga di quanto previsto nel RTSTK i cornetti di aspirazione possono essere modificati.
- 1.4.2 - Sono ammessi alla classe 600 Stock motocicli Naked (sprovvisti in origine di carenature laterali che coprano totalmente o parzialmente la vista del motore) con motore 4T, prodotti a partire dall'anno 2000, conformi al vigente Regolamento Tecnico Naked (RTSTK) per la classe Naked 650, con le seguenti cilindratae:
- 2 cilindri oltre 600 cc fino a 850 cc
 - 3 cilindri oltre 500 cc fino a 765 cc
 - 4 cilindri oltre 400 cc fino a 650 cc
- 1.5 - CLASSE 1000 OPEN
- 1.5.1 - 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 cilindratae:
- 2 cilindri oltre 850 cc fino a 1300 cc
 - 3 e 4 cilindri oltre 749 cc fino a 1110 cc
- 1.6- CLASSE 1000 STOCK
- 1.6.1 - Sono ammessi alla classe 1000 Stock motocicli derivati di serie con motore 4T, prodotti a partire dall'anno 2000, conformi al vigente Regolamento Tecnico Stock (RTSTK) per la classe Stock 1000, con le seguenti cilindratae:
- 2 cilindri oltre 850cc fino a 1200cc
 - 3 e 4 cilindri oltre 749 cc fino a 1000cc
- A parziale deroga di quanto previsto nel RTSTK i cornetti di aspirazione possono essere modificati.
- 1.6.2 - Sono ammessi alla classe 1000 Stock motocicli Naked (sprovvisti in origine di carenature laterali che coprano totalmente o parzialmente la vista del motore) con motore 4T, prodotti a partire dall'anno 2000, conformi al vigente Regolamento Tecnico Naked (RTSTK) per la classe Naked 1000, con le seguenti cilindratae:
- 2 cilindri oltre 850 cc fino a 1300 cc
 - 3 cilindri oltre 765 cc fino a 1150 cc
 - 4 cilindri oltre 650 cc fino a 1110 cc
- 1.7 - CLASSE 125 SP MES CUP
- 1.7.1 - Sono ammessi alla classe 125 SP Mes Cup motocicli derivati dalla serie, con motore monocilindrico 2 tempi con cilindrata oltre 100 cc fino a 125 cc conformi agli articoli a seguire.
- 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. 115 per la classe SP.
CICLISTICA
- 1.7.4 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il telaio ed il forcellone devono essere mantenuti originali.
- 1.7.5 - 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.
- 1.7.6 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 1.7.7 - La verniciatura del telaio è libera, è ammessa la lucidatura del telaio.
- 1.7.8 - Il telaietto reggisella può essere modificato o sostituito con altro realizzato in lega di ferro o lega di alluminio.



- 1.7.9 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone deve essere mantenuto originale.
SOSPENSIONI
- 1.7.10 - La sospensione anteriore e la sospensione posteriore sono libere.
CERCHI RUOTA
- 1.7.11 - 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
- 1.7.12 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, il serbatoio deve essere mantenuto originale.
ALIMENTAZIONE
- 1.7.13 - Il carburatore deve essere Dell'Orto PHBH con diametro del diffusore di mm. 28 per i motori Rotax 122. Mentre può essere montato un carburatore con diametro massimo del diffusore fino a 34 mm 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.
- 1.7.14 - 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, in spugna o realizzati con una rete metallica i cui fori abbiano una superficie massima di mm² 2.
MOTORE
- 1.7.15 - Le fusioni dei carter motore devono essere quelle del motore equipaggiante in origine il motociclo omologato per uso stradale. Il cilindro e la testa sono liberi nel rispetto del limite massimo consentito di cilindrata e del massimo valore di rapporto di compressione ammesso.
- 1.7.16 - La corsa del pistone e l'interasse della biella devono essere mantenuti originali. L'albero motore può essere modificato ma deve essere quello equipaggiante in origine il motociclo omologato.
- 1.7.17 - Il massimo rapporto di compressione ammesso è di 13.5:1.
IMPIANTO ELETTRICO
- 1.7.18 - Il circuito di ricarica della batteria non può essere disattivato.
- 1.7.19 - La batteria può essere sostituita e/o riposizionata ma non rimossa.
CARROZZERIA
- 1.7.20 - 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.
- 1.7.21 - 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
- 1.7.22 - Il collettore di scarico ed il tubo di scarico devono essere realizzati in lega di ferro.
- 1.7.23 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per il silenziatore e la relativa staffa di fissaggio è ammesso.
MATERIALI
- 1.7.24 - Ad esclusione di quanto indicato nel presente regolamento e dei petali del pacco lamellare, l'uso del titanio, del magnesio e di fibra di carbonio e/o kevlar come materiali costruttivi per i componenti non originali del motociclo è vietato.
- 1.8 - CLASSE 125 OPEN MES CUP
- 1.8.1 - Sono ammessi alla classe 125 SP Mes Cup motocicli derivati dalla serie, con motore monocilindrico 2 tempi, aventi cilindrata oltre 100 cc fino a 125cc (Es. Cagiva Mito 125, Aprilia RS125, Gilera SP01 125, Honda NSR125 etc.).
- 1.8.2 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire, i motocicli devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Open 2T.
- 1.8.3 - Il peso del motociclo in ordine di marcia non deve essere inferiore a Kg. 105, per la classe 125 Open.
CICLISTICA
- 1.8.4 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il telaio e il forcellone devono essere mantenuti originali.



- 1.8.5 - 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.
- 1.8.6 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 1.8.7 - La verniciatura del telaio è libera, è ammessa la lucidatura del telaio.
- 1.8.8- Il telaietto reggisella può essere modificato o sostituito con altro realizzato in lega di ferro o lega di alluminio.
- 1.8.9 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone devono essere mantenuto originale.

MOTORE

- 1.8.10 - Le fusioni dei carter motore devono essere quelle del motore equipaggiante in origine il motociclo omologato per uso stradale.
- 1.9 - CLASSE 250 SP OPEN
- 1.9.1 - 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. A parziale deroga di quanto indicato nel RTGS, si stabilisce che sono ammessi serbatoi con tappi che sporgano dal profilo dello stesso e serbatoi in materiale composito, purché conformi a quanto indicato nel RTGS.
- 1.9.2 - Sono ammessi alla classe 250 SP Open motocicli con motori quadricilindrici 4T, con cilindrata oltre 200 cc 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 105 dB/A misurati ad una velocità media del pistone di 11 m/s.



Art. 2 - **NORMATIVA TECNICA TROFEO**

2.1 - PNEUMATICI SUPERMONO

- 2.1.1 - Nella classe Supermono Fino a 450 cc 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 | S- M |
| 95/75R 17 | MOTO3 | M | 115/75R 17 | MOTO3 | M |

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

2.2 - PNEUMATICI CLASSE 600 STOCK E 1000 STOCK

- 2.2.1 - Nelle classi 600 Stock e 1000 Stock sono ammessi unicamente pneumatici di marca Dunlop di seguito elencati.

| ANTERIORE CLASSE 600 STOCK | | | POSTERIORE CLASSE 600 STOCK | | |
|----------------------------|------------|-----------|-----------------------------|-------------|-----------|
| Misura | Modello | Mescola | Misura | Modello | Mescola |
| 120/70R 17 | D213 GPPRO | MS1 o MS2 | 180/60R 17 | D213 GP PRO | MS2 o MS0 |

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

| ANTERIORE CLASSE 1000 STOCK | | | POSTERIORE CLASSE 1000 STOCK | | |
|-----------------------------|------------|-----------|------------------------------|-------------|-----------|
| Misura | Modello | Mescola | Misura | Modello | Mescola |
| 120/70R 17 | D213 GPPRO | MS1 o MS2 | 200/60R 17 | D213 GP PRO | MS2 o MS0 |

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

2.3 - PNEUMATICI CLASSI 600 APERTA E 1000 OPEN

- 2.3.1 - Nella classe 600 Aperta e 1000 Open gli pneumatici sono liberi per quantità, marca, modello e mescola. Gli pneumatici utilizzati devono essere conformi a quanto indicato nel RTGS.

- 2.4. - OBBLIGO ACQUISTO PNEUMATICI CLASSI SUPERMONO – 600STOCK – 1000STOCK
- 2.4.1 - I piloti partecipanti alle classi Supermono, 600 Stock e 1000 Stock 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 - 600 STOCK – 1000 OPEN – 1000 STOCK
- 2.5.1 - Nelle classi Supermono, 600 Aperta, 600 Stock, 1000 Open e 1000 Stock 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 600 STOCK | 4 PNEUMATICI |
| - CLASSE 1000 OPEN | 4 PNEUMATICI |
| - CLASSE 1000 STOCK | 4 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. La mancata osservanza del presente articolo è considerata una irregolarità tecnica,

Art. 3 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nel vigente Regolamento Velocità, 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 O.P. ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. Lo stesso motociclo può essere punzonato per un massimo di due Classi differenti, nell'ambito della stessa manifestazione, a condizione che vengano rispettate le norme tecniche di entrambe le Classi ed i tempi di permanenza al parco chiuso. 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 generalmente vicino al canotto di sterzo, a discrezione del Commissario Tecnico (C.T.) preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. In qualsiasi momento dell'evento il motociclo può essere controllato per verificare che la punzonatura sia in buone condizioni e/o che il motociclo sia punzonato a nome del pilota che lo guida.
- I motocicli che dovessero essere presentati alle O.P. non conformi alle norme di sicurezza, possono essere esclusi dalla partecipazione alla manifestazione a giudizio inappellabile del 1° C.T., qualora non venissero adeguati entro il termine prestabilito.
- 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.
- È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista, durante le prove, il warm-up e la gara.
- 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.
- Il 1° C.T. ha la facoltà di rimuovere la punzonatura sul telaio di un motociclo coinvolto in un incidente. Tale motociclo deve essere sottoposto ad una nuova verifica tecnica (ed essere ripunzonato) qualora il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione. In qualsiasi momento dell'evento, il 1° C.T. ha facoltà di richiamare un pilota per la verifica di un motociclo ritenuto non conforme e, qualora necessario, rimuovere la punzonatura sul telaio fino all'adeguamento del motociclo alle richieste 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 consentito montare dei tamponi di protezione con una lunghezza massima di mm. 50 dal punto di fissaggio o con una sporgenza massima di mm. 50 dalla superficie della carenatura (se presente). I tamponi di



protezione devono avere i bordi arrotondati e devono essere fissati utilizzando i punti di ancoraggio presenti in origine sul telaio.

- 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.
- Il sistema ride by wire deve essere mantenuto originale, ossia come originariamente progettato e prodotto dal costruttore, conformemente a quanto stabilito nei punti a seguire.



* Tutte le parti elettroniche, elettro-meccaniche e meccaniche devono essere mantenute originali, anche nel montaggio sul motociclo e nelle connessioni elettriche. Fanno eccezione le parti non funzionali (es. involucri, gusci e protezioni).

* Non è ammessa alcuna modifica a sistemi di controllo e strategie di sicurezza.

- 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.
- È ammesso, oltre che raccomandato, piantare alle estremità dei perni ruota dei tamponi di protezione con i bordi arrotondati e con una sporgenza massima dalle estremità dei perni ruota di mm. 30.
- Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe").
- In tutte le Classi tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare attraverso un elemento filtrante (filtro/i) che impedisca l'ingresso di corpi estranei all'interno del motore. La superficie massima degli eventuali fori di passaggio aria attraverso l'elemento filtrante deve essere di mm² 2.
- 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 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. La pinna para-catena può essere costruita utilizzando materiale metallico, plastico o composito, purché abbia uno spessore sufficiente a garantirne la funzione protettiva. 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. Non sono ammessi fissaggi mediante incollaggio e/o fascette in nylon o in metallo.
- 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. Il radiatore dell'olio deve essere montato in maniera che eventuali perdite di olio vengano raccolte dalla vasca di recupero. È raccomandato sostituire le tubazioni in gomma contenenti olio in pressione con altre del tipo rinforzato con treccia esterna.
- Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.
- Sui motocicli è obbligatorio montare una luce con le seguenti caratteristiche:
 - * Avere un fascio luminoso di colore rosso con una potenza di 10-15 Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8 Watt, per le lampade a led.
 - * Quando il motociclo è in pista il fascio luminoso deve essere continuo (non intermittente), il fascio luminoso intermittente è ammesso (ma non obbligatorio) unicamente quando è attivato il dispositivo elettronico per limitare la velocità del motociclo nella corsia box (pit-limiter).
 - * Essere saldamente montata sotto o sopra il codino, nella parte posteriore, vicino alla mezzeria del motociclo ed essere orientata in modo da essere ben visibile per chi si trovi dietro il motociclo in un angolo di 15° a destra e sinistra rispetto al piano longitudinale del motociclo.
 - * Deve essere connessa all'impianto elettrico del motociclo ed attivabile mediante un interruttore posizionato preferibilmente sul manubrio o semi-manubrio in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella alla moto. Ad insindacabile giudizio del 1°C.T. possono essere ammesse luci posteriori alimentate da una batteria interna con interruttore attivabile dal pilota quando è in sella al motociclo.
 - * Avere un involucro stagno che impedisca all'acqua di penetrare compromettendone il funzionamento.

La luce deve essere accesa unicamente quando il D.d.G dichiara la prova o la gara bagnate e in caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del D.d.G.

- 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 250 cc e 6,0lt per i motocicli con cilindrata superiore a 250 cc. 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.
- Tutti i piloti devono indossare dispositivi di protezione individuale (DPI) omologati, conformemente a quanto indicato nel RTGS e nell'allegato DPI del vigente Regolamento Velocità. Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dei capi protettivi è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia i C.T. preposti possono effettuare delle verifiche durante il corso della manifestazione. Tutti i DPI devono essere in ottimo stato di conservazione privi di strappi, abrasioni e/o rotture tali da pregiudicarne la funzione protettiva.

Art. 4 - NORMA TRANSITORIA

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il vigente Regolamento Manifestazioni Motociclistiche (RMM), il vigente Regolamento Velocità ed il vigente 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

15-03-2019



VISTO SI APPROVA

**IL PRESIDENTE DEL
STS - Settore Tecnico Sportivo - Area Sportiva
Giovanni Copelli**