

MES | TROFEI MOTOESTATE

REGOLAMENTO TECNICO MES MOTO4

Art. 1 - CLASSI AMMESSE E NORMATIVA TECNICA

Il trofeo prevede la classe Moto4. Salvo quanto esplicitamente riportato nel seguente regolamento, i motocicli devono essere conformi a quanto previsto nel RTGS. La preparazione dei motocicli è libera nei limiti dei vincoli previsti nel presente regolamento e nel RTGS.

1.1 - GENERALITÀ

- 1.1.1 - Sono ammessi alla classe Moto4 i motocicli con cerchi ruota da 17 pollici e motori monocilindrici 4 Tempi 4 valvole raffreddati a liquido Zongshen NC 250.
- 1.1.2 - Sono ammessi alla classe Moto4 unicamente motocicli il cui prezzo, pubblicato sul listino ufficiale del costruttore, sia inferiore ad euro 9.000 iva esclusa.
- 1.1.3 - La somma dei pesi del motociclo in ordine di marcia e del pilota in tenuta da gara deve essere uguale o superiore a Kg. 145. A parziale deroga di quanto previsto nel RTGS, sulla misura del peso è ammessa una tolleranza di Kg 1.

1.2 - CICLISTICA

- 1.2.1 - Il telaio, il forcellone e tutte le infrastrutture del motociclo, sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

1.3 - SOSPENSIONI

- 1.3.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, le sospensioni anteriori e posteriori sono libere, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 1.3.2 - Le molle delle sospensioni (anteriori e posteriori) devono essere di tipo elicoidale in lega di ferro.
- 1.3.3 - Sospensioni attive o semi-attive e/o sistemi elettronici per il controllo delle sospensioni, inclusa la loro lunghezza, non sono ammessi.
- 1.3.4 - La regolazione meccanica ed idraulica della forcella e dell'ammortizzatore deve essere obbligatoriamente di tipo manuale.

1.4 - IMPIANTO FRENANTE

- 1.4.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, l'impianto frenante è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 1.4.2 - L'impianto frenante anteriore deve essere monodisco.
- 1.4.3 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico di assistenza alla frenata è vietato.

1.5 - CERCHI RUOTA

- 1.5.1 - I cerchi ruota sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS e negli articoli a seguire.
- 1.5.2 - L'uso di materiali compositi e del magnesio per la costruzione dei cerchi delle ruote è vietato.

1.6 - SERBATOIO CARBURANTE

- 1.6.1 - La forma, il criterio costruttivo e la capacità del serbatoio, sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
- 1.6.2 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

1.7 - ALIMENTAZIONE

- 1.7.1 - L'impianto di alimentazione è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS e negli articoli a seguire.
- 1.7.2 - L'unico carburatore ammesso è il Polini cod.2010171, con diametro del diffusore di mm. 34. Le sole modifiche consentite al carburatore sono la sostituzione degli elementi costituenti la modifica della carburazione. L'uso di getti variabili è vietato. È vietato modificare il condotto principale del carburatore nel tratto compreso tra le sezioni di ingresso e di uscita. L'uso di inserti fissi o amovibili (inclusi cornetti o filtri), al fine di aggirare la presente norma è vietato.

1.8 - KIT TROFEO

- 1.8.1 - Gli unici motocicli ammessi al trofeo MES Moto4 sono quelli equipaggiati con il Kit Trofeo acquistato presso l'organizzatore del trofeo stesso.

1.8.2 - Il Kit Trofeo è composto componenti elencati nei punti a seguire:

- Motore completo
- Scarico completo Sb
- Cablaggio principale
- Regolatore di tensione
- Centralina di controllo motore

1.8.3 - Ad eccezione di quanto consentito negli articoli a seguire i componenti del Kit Trofeo devono rimanere come originariamente prodotti. Nessuna modifica è consentita.

1.9 - MOTORE

1.9.1- Gli unici motori ammessi sono quelli del Kit Trofeo acquistati presso l'organizzatore del trofeo. I motori sono sigillati dall'organizzatore del trofeo. La sigillatura del motore consiste nell'apposizione di sigilli (legature, sticker o vernici) tra il carter motore/cilindro/testa/coperchio punterie, e tra i due semi-carter ed il coperchio lato volano, in modo che questi non possano essere separati. Detta sigillatura ha lo scopo di garantire l'uniformità di prestazione dei motori. È responsabilità del pilota verificare la conformità delle sigillature all'atto del ritiro del motore.

1.9.2 - L'utilizzo in pista di un motore privo di sigilli o con sigilli danneggiati/manomessi è equiparato ad una irregolarità tecnica.

1.9.3 - I motori vengono sigillati a nome di un pilota, è quindi vietato lo scambio di motori già sigillati tra piloti anche all'interno dello stesso team. Lo scambio di motori tra piloti è equiparato ad una irregolarità tecnica.

1.9.4 - Nel caso un pilota cambi di team durante la stagione, il conteggio dei motori viene effettuato tenendo conto dei motori già sigillati a suo nome.

1.9.5 - Un pilota che sostituisca (per uno o più eventi) un altro pilota, può richiedere di utilizzare, quindi aggiungere ai motori eventualmente già sigillati a proprio nome, uno o più motori già sigillati a nome del pilota sostituito.

CONTINGENTAZIONE DEI MOTORI

1.9.6 - Durante la stagione ogni pilota ha diritto ad utilizzare un massimo di due motori, venduti e sigillati dall'organizzatore del trofeo. Non è pertanto possibile sigillare un motore revisionato (privo di sigilli) anche se acquistato dall'organizzatore del trofeo.

1.9.7 - Non è consentito durante la stagione l'uso di ulteriori motori (terzo, quarto etc.). Unicamente nel caso un pilota cambi di team, è consentito l'uso un terzo motore (l'uso di ulteriori motori non è consentito).

1.9.8 - I componenti interni ad un motore sigillato, ossia che non possano essere sostituiti senza rimuovere i sigilli, non possono essere oggetto di reclamo.

MANUTENZIONE DEI MOTORI

1.9.9 - Gli unici interventi ammessi sui motori sigillati, sono quelli di "manutenzione ordinaria", ossia gli interventi che possono essere effettuati senza rimuovere i sigilli.

1.9.10 - La frizione deve rimanere originale.

1.10 - TRASMISSIONE FINALE

1.10.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

1.11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

1.11.1 - Gli impianti di raffreddamento e lubrificazione (radiatori e tubi) sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

1.12 - IMPIANTO ELETTRICO

1.12.1 - Il cablaggio deve essere quello fornito nel Kit Trofeo. Nessuna modifica al cablaggio è consentita.

1.12.2 - La centralina di controllo motore deve essere quella fornita nel Kit Trofeo. Nessuna modifica è consentita.

1.12.3 - Il regolatore di tensione deve essere quello fornito nel Kit Trofeo. Nessuna modifica al regolatore di tensione è consentita.

1.12.4 - Tutti i motocicli devono essere dotati di un pulsante di accensione. In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.

1.12.5 - In qualunque momento dell'evento, il primo C.T., sentito il parere dell'organizzatore del trofeo, ha il diritto di richiedere la sostituzione della centralina e/o del regolatore di tensione e/o del cablaggio montati sul motociclo. Il rifiuto di procedere alla sostituzione è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

1.12.6 - Dispositivi aggiuntivi per l'acquisizione e/o la visualizzazione dei dati sono ammessi, purché non svolgano ulteriori funzioni oltre quelle di visualizzazione e/o acquisizione dei dati. Dispositivi aggiuntivi che implementino strategie di controllo motore sono vietati. L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.

1.13 - CARROZZERIA

1.13.1 - La carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS e negli articoli a seguire.

1.14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - L'impianto di scarico deve essere quello fornito nel Kit Trofeo. Qualunque modifica all'impianto di scarico è vietata, ad esclusione della sostituzione del materiale fonoassorbente del silenziatore.

14.2 - Il massimo limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A. Il regime al quale viene effettuata la misura è 5.500 giri/min.

1.15 - MATERIALI ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

1.15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS e nel presente regolamento.

1.15.2 - È vietato l'uso di titanio e magnesio come materiale costruttivo per qualunque componente del motociclo (anche per la bulloneria).

Art. 2 – PNEUMATICI

2.1 - PNEUMATICI CLASSE MOTO 4

2.1.1 - Nella classe Moto 4 gli unici pneumatici ammessi sono quelli indicati di seguito:

ANTERIORE: DUNLOP KR149 M 90/80/17

POSTERIORE: DUNLOP KR133 M 115/75R17

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

2.2 - CONTINGENTAMENTO ED OBBLIGO DI ACQUISTO PNEUMATICI

2.2.1 - Per ogni evento i piloti hanno l'obbligo di acquistare in pista, presso il Racing Service Dunlop, entro l'inizio del primo turno di prove ufficiali cronometrate, almeno un treno di pneumatici (un anteriore ed un posteriore). Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato con una irregolarità tecnica comminata al termine del primo turno di prove ufficiali cronometrate.

2.2.2 - Durante ogni evento (prove ufficiali cronometrate e gara) è ammesso utilizzare un massimo di 2 pneumatici (1 anteriore ed 1 posteriore). Gli pneumatici ammessi sono resi riconoscibili mediante l'apposizione di uno sticker da parte del Racing service stesso.

2.1.3 - Il pilota (o il Team per lui) è tenuto a verificare la presenza degli sticker al momento dell'acquisto. Non verranno accettati reclami per mancate punzonature, se non all'atto della consegna degli pneumatici.

2.1.4 - 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.

2.1.5 - 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.

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

2.1.7 - Nel caso uno pneumatico con sticker già apposto presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso il C.T., sentito il parere del fornitore dello pneumatico, qualora presente in circuito, può autorizzarne la sostituzione. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al C.T.

2.1.8 - Gli pneumatici Rain non sono soggetti all'apposizione di sticker.

2.1.9 - In caso il Direttore di Gara dichiari la gara o le prove bagnate, è ammesso l'uso di pneumatici rain, di qualsiasi marca, modello e dimensioni purché conformi a quanto specificato nel RTGS. È responsabilità dei piloti approvvigionarsi di pneumatici rain, l'Organizzatore declina ogni responsabilità nel caso la disponibilità in pista degli pneumatici rain non sia sufficiente a far fronte alle richieste di tutti i piloti.

Art. 3 - NUMERI DI GARA

- 3.1 - 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.
- 3.2 - 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.

Art. 4- LOGHI E GRAFICHE MOTOCICLO

- 4.1 - La colorazione e la grafica del motociclo sono libere. I piloti hanno libertà di esporre i marchi dei propri sponsor sulla carenatura del motociclo.
- 4.2 - 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. 5 - 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. 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.
 - 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 lasciato 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 pregiudicare la funzione protettiva.

Art. 6 - 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. 7 - 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.

Allegato A

Misure caratteristiche del motore. Le tolleranze di produzioni sono quelle indicate nell'allegato "Tolleranze applicate", vigente Regolamento velocità.

ALESAGGIO	mm. 77,0
CORSA	mm. 53,5
ALTEZZA PIANO TESTA	mm. 75,5
GUARNIZIONE TESTA-CILINDRO	mm. 1,1
GUARNIZIONE CILINDRO-CARTER	mm. 0,8
CAMME ASPIRAZIONE alzata massima e cerchio di base	mm. 36,3 e mm. 29,2
CAMME SCARICO alzata massima e cerchio di base	mm. 36,3 e mm. 29,4
ALZATA VALVOLE ASPIRAZIONE spostamento valvola	mm. 7,0
ALZATA VALVOLE SCARICO spostamento valvola	mm. 6,2
DIAMETRO STELO VALVOLA ASPIRAZIONE	mm. 5,0
ALTEZZA VALVOLA ASPIRAZIONE	mm. 100,0
DIAMETRO FUNGO VALVOLA ASPIRAZIONE	mm. 28,0
DIAMETRO STELO VALVOLA SCARICO	mm. 5,0
ALTEZZA VALVOLA SCARICO	mm. 100,0
DIAMETRO FUNGO VALVOLA SCARICO	mm. 24,0

VISTO COMITATO TECNICO

26-03-2019

VISTO SI APPROVA

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

