



MES | TROFEI MOTOESTATE

TROFEO MES MOTO4 2020

REGOLAMENTO TECNICO

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 dai componenti elencati nei punti a seguire:

- Motore completo
- Scarico completo MP
- 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 - È responsabilità del pilota verificare la conformità dei sigilli motore prima di ogni ingresso in pista. 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 103 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.
- 2.2.3 - Il pilota o il suo incaricato, ha il compito di accertare la conformità degli sticker all'atto del ritiro degli pneumatici. Non verranno accettati reclami per mancate punzonature, se non all'atto della consegna degli pneumatici. La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli pneumatici punzonati è del pilota.
- 2.2.4 - Il controllo sulla conformità degli sticker è effettuato dai CT o dal personale dell'organizzatore/promotore ed è di norma eseguito all'ingresso della pista. Il mancato arresto del motociclo per il tempo necessario al controllo in ingresso pista è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti. I CT ed il personale dell'organizzatore/promotore hanno facoltà di effettuare controlli ulteriori, nei box, nella corsia box e nel parco chiuso. I CT hanno altresì facoltà di ricevere segnalazioni per iscritto da parte del personale dell'organizzatore/promotore inerenti eventuali irregolarità riscontrate durante i controlli.
- 2.2.5 - In caso di
- assenza di uno o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal CT (o dal personale dell'organizzatore/promotore). La punzonatura manuale degli pneumatici viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto indicato nell'articolo a seguire.
 - scambio tra piloti di uno o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal CT (o dal personale dell'organizzatore/promotore). La punzonatura manuale degli pneumatici prevede: un'ammenda, conformemente a quanto indicato nell'articolo a seguire ed in aggiunta l'equiparazione ad irregolarità tecnica (cancellazione dei tempi in prova, esclusione in gara).



- c) manomissione di uno o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal CT (o dal personale dell'organizzatore/promotore). La punzonatura manuale degli pneumatici prevede: un'ammenda, conformemente a quanto indicato nell'articolo a seguire ed in aggiunta l'esclusione dalla manifestazione.
- 2.2.6 - Conformemente a quanto previsto dall'Articolo 15.30 – Capitolo I – vigente Regolamento Velocità, come per la classe PreMoto3, la punzonatura manuale degli pneumatici viene sanzionata con l'applicazione di un'ammenda di euro 200.
- 2.2.7 - Al termine della sessione, il pilota deve consegnare al 1° CT un numero di pneumatici nuovi punzonati a suo nome pari a quello degli pneumatici che gli sono stati contrassegnati come irregolari (punzonati manualmente), affinché da questi venga eliminato lo sticker. La mancata consegna viene equiparata ad una irregolarità tecnica.
- 2.2.8 - 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 al 1° CT. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al 1° CT.
- 2.2.9 - Gli pneumatici Rain non sono soggetti all'apposizione di sticker.
- 2.2.10 - 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. In ogni caso la normativa ufficiale ed applicabile è quella specificata nel vigente RTGS:

- La verifica tecnica pre gara (OP) dei motocicli consiste, di norma, nel controllo visivo da parte dei CT dei requisiti di sicurezza e delle caratteristiche tecniche visibili dei motocicli, prescritte nei Regolamenti Tecnici di Classe o di Trofeo. In nessun caso una mancata contestazione in OP può essere utilizzata dai piloti come valida giustificazione per l'utilizzo di motocicli non conformi ai Regolamenti Tecnici.
- Alle OP 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, rottura etc.) e deve essere preventivamente concordata con il CT 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 sul lato destro del motociclo, a discrezione del Commissario Tecnico (CT) 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.
- Alle operazioni preliminari (OP) il CT preposto ha facoltà di respingere i motocicli giudicati non conformi al vigente RTGS ed ai Regolamenti di Classe o di Trofeo. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al 1° CT, tale decisione è inappellabile.
- 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 dai Commissari di Gara, oltre che durante le OP 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 CT 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 CT o sulla FMI per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.
- Il 1° CT 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° CT 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° CT.
- In sede di verifica tecnica, il CT 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 CT è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del CT 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. L'angolo di rotazione dello sterzo da ambedue i lati della linea mediana deve essere di almeno 15°. In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata. In qualunque posizione dello sterzo e della sospensione anteriore, le leve di comando sul manubrio e la ruota anteriore non devono toccare alcun componente del motociclo.
- Le estremità esposte dei manubri, di tutte le leve di comando sui manubri e delle 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 comando dell'acceleratore (meccanico o elettronico) deve richiudersi automaticamente quando il pilota lo rilascia. I comandi dell'acceleratore meccanici (anche in presenza di un sistema ride by wire) devono prevedere 2 cavi gas, uno per l'apertura ed uno per la chiusura del gas. Fanno eccezione i motocicli con carburatore/i, sui quali il cavo gas sia connesso direttamente ad una valvola a ghigliottina.
- Tutti i motocicli, devono avere almeno un impianto frenante funzionante per asse ruota.
- 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.
 - Tutti gli pneumatici devono essere sostituiti quando l'usura eccede il valore minimo fissato dal costruttore. Gli pneumatici rain possono essere usati unicamente se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal DdG.
 - Il carburante deve essere contenuto in un unico serbatoio. Salvo quando esplicitamente autorizzati nel Regolamento di Classe o di Trofeo, i serbatoi in materiale composito (es. fibra di vetro, carbonio e/o kevlar) sono vietati. Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe"). Il tappo del serbatoio deve garantire una tenuta perfetta.
 - In tutte le Classi, la sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato, è vietata. Mettere in comunicazione la cassa filtro con il serbatoio è consentito.
 - 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.
- La cassa filtro e/o i serbatoi di raccolta degli sfiati motore devono essere ispezionati ed eventualmente vuotati completamente prima dell'inizio di ogni prova o gara.
- 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 lega di ferro (l'uso di adesivi è ammesso solo come sistema di fissaggio aggiuntivo e non alternativo). È consigliato montare coperchi supplementari che coprano almeno 1/3 della superficie dei coperchi laterali, e comunque in ogni caso di spessore sufficiente a garantire un'adeguata resistenza all'abrasione ed agli urti. Le protezioni che presentano evidenti segni di abrasioni devono essere sostituite.
 - 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 componenti esterni del circuito dell'olio, i tappi d'immissione e scarico, i filtri, gli scambiatori (acqua-olio o radiatori), eventuali sensori (di pressione o temperatura) ed i tubi contenenti olio in pressione, devono essere serrati con coppie adeguate. È obbligatorio l'utilizzo di guarnizioni ed assicurare tutti i componenti con un filo da legatura in modo da garantire una perfetta tenuta del circuito. I tubi flessibili esterni al motore contenuti olio in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna e crimpati sulle parti terminali. Il radiatore dell'olio deve essere montato in maniera che eventuali perdite di olio vengano raccolte dalla vasca di recupero.
 - 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° CT 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 DdG dichiara la prova o la gara bagnate e in caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del DdG, ma deve rimanere montata e mantenuta operativa (pronta all'uso) durante tutta la durata dell'evento.

- Il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente ed incolore (non sono ammessi plexi fumé).
- Salvo quando diversamente specificato nel Regolamento di Classe, i profili aerodinamici possono essere montati sui motocicli a condizione che rispettino i criteri costruttivi indicati nei punti a seguire.
 - * Devono essere parte integrante della carrozzeria o saldamente fissati ad essa.
 - * Non devono superare la larghezza del manubrio o dei semimanubri.
 - * Devono avere tutti i bordi arrotondati con un raggio minimo di mm. 4
 - * Devono avere estremità con un raggio minimo di mm. 8 o essere inclusi nel profilo della carrozzeria (profili intubati).

Nelle Classi di motocicli derivati di serie (ad eccezione delle Classi Open), i profili aerodinamici possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo. I profili aerodinamici montati in origine sul motociclo possono essere sostituiti con duplicati estetici conformi a quanto indicato nei regolamenti di Classe, ma non rimossi.

- Ogni componente della carrozzeria deve essere presentato in buono stato di conservazione e con sistemi di fissaggio al motociclo tali da impedire il distacco quando il motociclo si trova in pista, nel rispetto delle norme del vigente RTGS.
- I motocicli equipaggiati 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 mm 25 che deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il DdG dichiara la gara o la prova bagnata. La vasca non deve presentare ulteriori aperture dovute a tagli o abrasioni, tali da permettere la fuoriuscita di eventuali liquidi. 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 l'abbigliamento di protezione conformemente a quanto indicato nel RTGS e nell'allegato "Abbigliamento di protezione" del vigente Regolamento Velocità. Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dell'abbigliamento di protezione è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia i Commissari di Gara preposti (o il personale dell'organizzazione da questi delegato) si riservano di effettuare delle verifiche durante il corso della manifestazione, anche a campione. Il rifiuto da parte del pilota a sottoporre l'abbigliamento di protezione alla verifica richiesta comporta l'esclusione dalla manifestazione. L'abbigliamento di protezione deve essere indossato correttamente secondo le indicazioni del Fabbricante e presentarsi in ottimo stato di conservazione, privo di strappi, abrasioni e/o rotture tali da pregiudicarne 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) ed il vigente Regolamento Velocità (capitolo I “Parte generale”, capitolo II “Specialità” e capitolo III “Regolamenti tecnici” con particolare riferimento al RTGS).

Art. 7 – VARIAZIONI REGOLAMENTARI

Previa autorizzazione da parte del STS della FMI, l’Organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico, anche durante la stagione, dandone tempestiva comunicazione agli iscritti.

VISTO COMITATO TECNICO

Approvato con deliberazione n. 568 assunta dal CF n 18/2020
Publicato sul sito il: 04/05/2020

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