

POLINI ITALIAN CUP 2020
TROFEO POLINI SCOOTER BIG EVOLUTION 100 CC OPEN
REGOLAMENTO TECNICO

APERTO A TUTTE LE MARCHE DI SCOOTER E PREPARATORI ANCHE CONCORRENTI POLINI

Art. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 Sono ammessi alla classe SCOOTER BIG EVOLUTION 100 cc scooter a due ruote, equipaggiati con motori 2T, con diametro massimo dei cerchi ruota di 14" e pedana poggiapiedi del tipo a piattaforma lunga almeno mm. 250, omologati come ciclomotore con Verbale del Ministero dei Trasporti o Certificato di Conformità dei paesi del MEC.
- 1.2 Ad eccezione di quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire gli scooter devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore.
- 1.3 È obbligatorio rimuovere dagli scooter i seguenti elementi:
 - ° cavalletto (sia laterale che centrale)
 - ° portapacchi, bauletto posteriore e borse laterali
 - ° specchietti
 - ° porta targa e luce targa
 - ° poggia schiena e maniglie laterali posteriori
 - ° pedane poggia piedi del passeggero (anche se richiudibili)
 - ° indicatori di direzione (qualora non inclusi nella carrozzeria degli scooter)
 - ° avvisatore acustico

Art. 2 - ALIMENTAZIONE

- 2.1 Il tipo di ammissione deve rimanere originale.
- 2.2 I carburatori devono avere il diffusore a sezione circolare. Il diametro massimo ammesso per il diffusore del carburatore è di mm 30. Il diametro del diffusore viene rilevato a valle della valvola del carburatore. La tolleranza ammessa sulla misura del diffusore è di mm. 0.1. L'uso di boccole al fine di ridurre il diametro del diffusore del carburatore non è ammesso.
- 2.3 Il comando del gas deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola.
- 2.4 È consentito interporre un distanziale tra collettore di ammissione e pacco lamellare.
- 2.5 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.

Art. 3 – MOTORE

- 3.1 Per l'elaborazione del motore è ammesso l'utilizzo di qualunque kit di preparazione (anche non Polini).
- 3.2 La cilindrata massima consentita è di 100cc.



- 3.3 Nel cilindro e nei carter motore, è consentito apportare modifiche sia per asportazione che per riporto di materiale (di qualsiasi tipo).
- 3.4 Il rapporto di compressione è libero.
- 3.5 I carter motore sono liberi, possono essere utilizzati carter originali modificati, carter prototipo o carter facenti parte di kit di preparazione (anche non Polini). Non è consentito montare un motore con attacchi motore Piaggio su di uno scooter equipaggiato in origine con un motore Minarelli e viceversa.
- 3.6 Fatto salvo quanto specificato negli articoli precedenti, non esistono vincoli per quello che riguarda il modello o l'anno di produzione del motore.

Art. 4 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

- 4.1 L'impianto di raffreddamento (radiatori, circuito acqua) è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

Art. 5 - IMPIANTO DI SCARICO

- 5.1 Il tubo di scarico ed il silenziatore possono essere di qualunque marca e modello disponibile in commercio.
- 5.2 È vietato l'uso di valvole di parzializzazione nel condotto di scarico (nel cilindro o nel tubo di scarico).
- 5.3 La parte finale del silenziatore non può oltrepassare il piano verticale tangente alla ruota posteriore.
- 5.4 Il massimo livello fonometrico ammesso è di 98 dB/A a 8.000 giri/min.

Art. 6 - TRASMISSIONE E AVVIAMENTO

- 6.1 La frizione è libera purché di tipo automatico (ossia attuata mediante masse centrifughe).
- 6.2 La campana frizione deve essere di tipo rinforzato.
- 6.3 Il variatore deve essere del tipo attuato mediante masse centrifughe, i rapporti finali, la cinghia di trasmissione e le masse centrifughe (rullini o massette), sono liberi.
- 6.4 Salvo per quanto specificato nell'articolo a seguire, i coperchi del variatore e della frizione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore del motore, ed essere fissati al carter mediante tutte le viti previste in origine. È tollerata l'assenza di una sola vite di fissaggio.
- 6.5 È consentito modificare i coperchi del variatore e della frizione al solo fine di favorire il raffreddamento degli organi interni, la modifica deve essere effettuata senza apporto di materiale (mediante saldatura) e non deve compromettere l'integrità strutturale del pezzo. Gli organi della trasmissione all'interno del coperchio devono comunque essere schermati da possibili contatti accidentali.
- 6.6 La leva di messa in moto deve essere di tipo rientrante, con molla di ritorno efficiente.

Art. 7 - CICLISTICA

- 7.1 Salvo per quanto autorizzato negli articoli a seguire e nel RTGS, il telaio (in tutte le sue parti) deve essere mantenuto originale.
- 7.2 È consentito rinforzare il telaio mediante l'aggiunta di fazzoletti di rinforzo e/o barre di acciaio inserite tra la culla del telaio ed il canotto di sterzo.
- 7.3 Qualora presenti le barre di rinforzo di cui sopra, l'area tra la pedana e la barra deve essere chiusa da una paratia ben fissata (a barra e pedana), resistente agli urti, in modo da evitare che il pilota possa rimanere agganciato allo scooter in caso di caduta.



- 7.4 È ammesso aggiungere delle pedaline poggiapiedi a condizione che abbiano le estremità arrotondate e che siano del tipo ribaltabile (in modo da ripiegarsi in caso di caduta) con una molla di ritorno che le riporti automaticamente alla posizione normale.
- 7.5 Il manubrio deve rimanere originale (anche nella posizione).
- 7.6 Il comando del gas deve rimanere all'interno dei terminali manubrio di cui all'articolo 16.
- 7.7 È consentito applicare supporti per permettere l'uso di cavalletti da officina. Tali supporti non devono sporgere dalla sagoma dello scooter e devono essere conformi a quanto indicato nel RTGS.

Art. 8 - SOSPENSIONI

- 8.1 Lo schema di articolazione e gli attacchi della sospensione posteriore devono rimanere come l'originale.
- 8.2 Il sistema di biellette antivibranti che sostiene e/o congiunge il motore al telaio, può essere modificato. Gli snodi originali possono essere sostituiti con altri sistemi di articolazione.
- 8.3 L'ammortizzatore posteriore e anteriore può essere sostituito.
- 8.4 Salvo quanto indicato negli articoli a seguire, la forcella anteriore può essere sostituita o modificata purché rimanga della medesima tipologia di quella equipaggiante in origine lo scooter omologato.
- 8.5 Sugli scooter Piaggio Zip è obbligatorio sostituire la forcella anteriore con quella Polini cod. 050.2655. Su tutti gli altri scooter (con forcella telescopica) la forcella è libera (purché della medesima tipologia di quella originale).
- 8.6 La taratura idraulica e le molle dell'ammortizzatore posteriore, della forcella o dell'ammortizzatore anteriore, sono libere.
- 8.7 I perni ruota, le piastre ed il perno di sterzo devono essere costruiti in lega di ferro.

Art. 9 - IMPIANTO FRENANTE

- 9.1 L'impianto frenante (pompa, tubi, pinze, dischi e pastiglie) è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 9.2 Le piste frenanti devono essere realizzate in lega di ferro conformemente a quanto indicato nel RTGS.

Art. 10 - CERCHI RUOTA

- 10.1 I cerchi ruota sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS, purché realizzati in lega di alluminio.
- 10.2 Per tutti gli scooter vige l'obbligo di montare cerchi ruota di diametro 10" o 12", anche qualora i documenti di omologazione dello scooter prevedano cerchi ruota di diametro superiore.

Art. 11 - PNEUMATICI

- 11.1 Tutti gli scooter partecipanti al Trofeo Polini Italian Cup devono utilizzare esclusivamente gli pneumatici del fornitore MITAS marchiati POLINI, della tipologia e nelle misure (10" e 12") acquistabili presso il racing service dell'Organizzatore. Fanno eccezione, gli pneumatici rain, per i quali non vige l'obbligo di acquisto presso il racing service a condizione che marca, modello, misure e mescole siano quelli indicati dall'organizzatore. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come irregolarità tecnica.
- 11.2 Durante ogni evento, nelle prove ufficiali cronometrate (qualifiche) e nella/e gara/e, è ammesso utilizzare un massimo di 3 pneumatici. Gli pneumatici ammessi sono resi riconoscibili dalla presenza di un codice alfanumerico apposto sulla spalla dello pneumatico. È obbligo del pilota recarsi dal 1°CT al fine di registrare il codice degli pneumatici ed associarlo al pilota per l'evento. In caso di utilizzo di



- pneumatici acquistati durante un evento precedente, è responsabilità del pilota recarsi presso 1° CT al fine di provvedere alla registrazione ed associazione degli pneumatici per l'evento in corso. Vengono abbinati unicamente pneumatici il cui codice sia conforme, integro e leggibile. Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è previsto l'uso di codici.
- 11.3 I pilota o il suo incaricato, ha il compito di accertare la presenza e la conformità dei codici degli pneumatici all'atto del ritiro e di presentarsi dal 1° CT per la loro registrazione. Il mancato controllo all'atto del ritiro degli pneumatici e/o la mancata presentazione dal 1° CT non vengono accettate come valide giustificazioni per l'utilizzo di pneumatici privi di codici o con codici non conformi. La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli pneumatici punzonati è del pilota.
- 11.4 Il controllo sulla conformità dei codici degli pneumatici è effettuato dai CT o dal personale dell'organizzatore/promotore ed è di norma eseguito all'ingresso della pista. Il mancato arresto dello scooter 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.
- 11.5 In caso di
- a) assenza di uno o di entrambi i codici, 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.
 - b) scambio di pneumatici già abbinati tra piloti anche se appartenenti al medesimo team o comunque di utilizzo di pneumatici con codici diversi da quelli associati al pilota per l'evento, 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.
 - c) manomissione di uno o di entrambi i codici, 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.
- 11.6 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.
- 11.7 Al termine della sessione (turno di prova o gara), 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 questi vengano eliminati dalla lista degli pneumatici a lui associata. Il pilota potrà proseguire la manifestazione con il/gli pneumatici contrassegnati manualmente dal CT o dal personale dell'organizzatore/promotore (purché marca, modello, misure e mescole siano quelli indicati dal Fornitore Esclusivo) . La mancata consegna viene equiparata ad una irregolarità tecnica. Nel caso di esclusione dalla manifestazione il presente articolo non viene applicato.
- 11.8 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. L'eventuale pneumatico sostitutivo deve avere le medesime caratteristiche (marca, modello, mescola e misure) di quello sostituito.

Art. 12 - SERBATOIO CARBURANTE

- 12.1 Il serbatoio deve rimanere originale, è concesso unicamente modificare o sostituire il rubinetto ed i tubi di mandata della benzina.
- 12.2 L'unico carburante ammesso è quello di tipo "verde" conforme alla normativa FMI vigente (Allegato "Carburanti" vigente Regolamento Velocità).

Art. 13 - ACCENSIONE E STRUMENTAZIONE

- 13.1 L'accensione è libera per marca e modello.
- 13.1 Salvo quanto autorizzato nell'articolo a seguire, il coperchio del volano deve rimanere originale ed essere fissato al carter motore mediante tutte le viti previste in origine dal costruttore del motore.
- 13.1 È consentito modificare il coperchio del volano di accensione al solo fine di favorire il raffreddamento degli organi interni, la modifica deve essere effettuata senza apporto di materiale (mediante saldatura) e non deve compromettere l'integrità strutturale del pezzo. Gli organi in movimento all'interno del coperchio devono comunque essere schermati da possibili contatti accidentali.
- 13.1 La strumentazione può essere rimossa o sostituita con altri strumenti purché questi rimangano all'interno dell'alloggiamento di serie. L'utilizzo di dispositivi di acquisizione dati è consentito.
- 13.1 Sul lato destro del manubrio deve essere installato un interruttore o un pulsante, di colore rosso, che consenta di spegnere il motore. Tale interruttore deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola.

Art. 14 - CARROZZERIA

- 14.1 La carrozzeria originale dello scooter può essere sostituita da un duplicato estetico after-market. Sulla carrozzeria sono ammesse unicamente piccole modifiche funzionali elencate negli articoli a seguire.
- 14.2 È consentito modificare le plastiche del manubrio al fine di montare un comando del gas rapido.
- 14.3 Tutti gli scooter devono avere un'apertura davanti al gruppo termico, tale apertura non può avere dimensioni superiori a mm. 150x150. Sugli scooter Aprilia SR, Yamaha Aerox, MBK Nitro, Malaguti F12, è consentito rimuovere lo sportello di ispezione batteria.
- 14.4 È consentito praticare dei fori sullo scudo e sul fanale anteriore dello scooter. Detti fori possono avere un diametro massimo di mm. 14 e una superficie totale massima pari a quella frontale della massa radiante.
- 14.5 Sugli scooter Piaggio Zip è consentito rimuovere il guscio esterno (vetrino) del faro anteriore ma il porta faro deve essere mantenuto.
- 14.6 Lo scudo interno dello scooter e la pedana possono essere modificati per alloggiare eventuali radiatori, barre di rinforzo telaio - canotto di sterzo e forcelle.
- 14.7 Il parafango posteriore deve essere tagliato per rientrare nella sagoma della ruota posteriore.
- 14.8 Il parafango anteriore è libero nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
- 14.9 Per motivi di sicurezza i gusci esterni (vetrini) del gruppo ottici (anteriore e posteriore) e degli indicatori di direzione (qualora inclusi nella carrozzeria dello scooter) devono essere nastrati.



- 14.10 Fa eccezione all'articolo precedente il gruppo ottico posteriore che può essere mantenuto scoperto e funzionante, unicamente nel caso venga utilizzato come luce posteriore 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.
- 14.11 La forma ed il rivestimento della sella sono liberi, a condizione che siano mantenuti il sottosella ed il sistema di chiusura originali. Il sistema di chiusura deve essere funzionante in modo da prevenire l'apertura accidentale della sella.

Art. 15 - PESO MINIMO

- 15.1 Il minimo peso complessivo (scooter + pilota) deve essere di Kg. 150 per gli scooter con motore raffreddato a liquido e di Kg. 137 per gli scooter con motore raffreddato ad aria.
- 15.2 Il peso dello scooter è misurato in "ordine di marcia", come definito nel RTGS.
- 15.3 Il peso del pilota viene misurato in "tenuta da gara" ossia con tutto l'equipaggiamento obbligatorio (es. tuta, casco, guanti, stivali e para-schiena). È vietato aumentare il peso del pilota mediante l'uso di zavorre ad esso solidali. L'equipaggiamento del pilota può essere oggetto di verifica al fine di assicurare che questa norma venga rispettata.
- 15.4 È consentito l'uso di una zavorra al fine di rispettare il limite di peso. La zavorra deve essere costituita da uno o più pezzi in metallo solido e saldamente fissati allo scooter, preferibilmente al telaio o al motore.
- 15.5 Il fissaggio della zavorra deve essere realizzato a regola d'arte, il C.T. ha la facoltà di respingere scooter con zavorre il cui fissaggio sia ritenuto non sicuro.
- 15.6 Il carburante nel serbatoio può essere usato come zavorra.

Art. 16 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti gli scooter 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 degli scooter 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) degli scooter consiste, di norma, nel controllo visivo da parte dei CT dei requisiti di sicurezza e delle caratteristiche tecniche visibili degli scooter, 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 scooter non conformi ai Regolamenti Tecnici.
- Alle OP ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico scooter. Lo stesso scooter 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 uno scooter sostitutivo è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, rottura etc.) e deve essere preventivamente concordata con il CT preposto. Lo scooter deve essere della stessa marca e dello stesso modello di quello sostituito.
- La punzonatura dello scooter consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio dello scooter in una zona ben visibile ed accessibile, 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 lo scooter può essere controllato per verificare che la punzonatura sia in buone condizioni e/o che lo scooter sia punzonato a nome del pilota che lo guida.
- Alle operazioni preliminari (OP) il CT preposto ha facoltà di respingere gli scooter giudicati non conformi al vigente RTGS ed ai Regolamenti di Classe o di Trofeo. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità degli scooter spetta al 1° CT, tale decisione è inappellabile.
 - Gli scooter 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 lo scooter 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 dello scooter 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 uno scooter coinvolto in un incidente. Tale scooter 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 uno scooter ritenuto non conforme e, qualora necessario, rimuovere la punzonatura sul telaio fino all'adeguamento dello scooter 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 sullo scooter, 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.
 - L'angolo di rotazione dello sterzo da ambedue i lati della linea mediana deve essere di almeno 15°. È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi 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, la ruota anteriore non deve toccare alcun componente dello scooter.
 - 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 gli scooter con carburatore/i, sui quali il cavo gas sia connesso direttamente ad una valvola a ghigliottina.
 - Tutti gli scooter, 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 scooter.
- 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, è raccomandato, ma non obbligatorio, riempire il serbatoio con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe[®]").
- 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.
- Sugli scooter 2T 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 allo scooter. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 250 cc.
- 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 dell'olio 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.
- Sugli scooter 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 lo scooter è in pista il fascio luminoso deve essere continuo (non intermittente).
 - * Essere saldamente montata sotto o sopra il codino, nella parte posteriore, vicino alla mezzeria dello scooter ed essere orientata in modo da essere ben visibile per chi si trovi dietro lo scooter in un angolo di 15° a destra e sinistra rispetto al piano longitudinale dello scooter.
 - * Deve essere connessa all'impianto elettrico dello scooter 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 allo scooter. 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 allo scooter.
 - * 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.

- Ogni componente della carrozzeria deve essere presentato in buono stato di conservazione e con sistemi di fissaggio allo scooter tali da impedire il distacco quando lo scooter si trova in pista, nel rispetto delle norme del vigente RTGS.
- 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 pregiudicare la funzione protettiva.

Art. 17 – DISPOSITIVI DI REGISTRAZIONE VIDEO

A parziale deroga di quanto previsto nel RTGS, l'utilizzo di dispositivi di registrazione video è consentito a condizione che vengano rispettate le norme indicate nei punti a seguire:

- L'organizzatore o il promotore della manifestazione, possono richiedere al DdG l'autorizzazione per alcuni piloti al montaggio e all'uso di tali dispositivi a scopo commerciale e/o promozionale. Il DdG ha facoltà di rifiutare il montaggio e l'uso di suddetti dispositivi.
- Il DdG deve trasmettere per mezzo della Segreteria di Gara, al 1°CT elenco degli eventuali piloti autorizzati al montaggio dei dispositivi, affinché i CT possano procedere alle verifiche specificate nei punti successivi.
- I piloti che abbiano ottenuto dal DdG l'autorizzazione al montaggio ed uso dei dispositivi video, devono portare in visione al CT preposto gli scooter con i dispositivi nel loro montaggio definitivo, affinché ne sia verificata la sicurezza. I dispositivi video possono essere montati unicamente sugli scooter, in posizioni che non rappresentino ostacolo alla visuale del pilota o pericolo in caso di contatto con altri scooter, dispositivi montati sull'equipaggiamento del pilota (tuta, casco etc.) sono pertanto vietati. Il CT ha facoltà di rifiutare montaggi reputati non sicuri.
- Qualunque sia il tipo di fissaggio principale, i dispositivi video devono essere assicurati in almeno un punto mediante un filo di sicurezza.
- Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video non autorizzati dal DdG e/o non verificati dal CT è sanzionabile con: l'applicazione dell'ammenda prevista dalle Norme Sportive per l'inosservanza degli obblighi dei piloti, o come irregolarità tecnica per i casi reiterati o giudicati più gravi da un punto di vista della sicurezza del montaggio. La decisione ultima sul tipo di sanzione da applicare spetta al Commissario di Gara Delegato sentito il parere del 1°CT.
- I dispositivi di registrazione o trasmissione video (inclusi eventuali supporti di memoria), devono rimanere montati sugli scooter per tutto il tempo di permanenza degli stessi in parco chiuso.
- Il DdG ha facoltà di requisire i supporti di memoria e/o cancellare le immagini registrate.



Art. 18 – 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. 19 – 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 D'URGENZA N. 355

PUBBLICATO IL 09.07.2020