



TROFEO KAWASAKI ZX-4RR TROPHY 2024

REGOLAMENTO TECNICO

La S.R.L. organizza in collaborazione con KAWASAKI Motor Europe N.V., Filiale Italia, sotto l'égida della Federazione Motociclistica Italiana, il trofeo denominato Kawasaki Ninja ZX-4RR Trophy 2024, più brevemente Kawasaki Trophy 2024. I partecipanti, firmando la richiesta d'iscrizione al trofeo Kawasaki Trophy 2024 assumono l'impegno di prendere visione del presente Regolamento Tecnico e accettandolo integralmente.

Fermo restando quanto stabilito nel vigente Regolamento Manifestazioni Motociclistiche della FMI e nelle norme del vigente Regolamento Velocità FMI, i motocicli che partecipano al Kawasaki Trophy 2024. (di seguito anche il "Trofeo") devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.

Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti i motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS. Per quanto non specificato nel presente Regolamento e nel RTGS, tutti i componenti del motociclo devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore.

ART. 1 - NORME GENERALI

- 1.1. Al Kawasaki Trophy 2024 è ammesso esclusivamente l'utilizzo dei motocicli Kawasaki Ninja ZX-4RR 4 cilindri 2024 preparati in conformità a quanto stabilito dal presente Regolamento e corredati dai documenti di proprietà o concessione in uso. I numeri di telaio e motore devono essere conformi alla scheda d'omologazione europea chiaramente leggibili e non manomessi.
- 1.2. Le verifiche tecniche vengono effettuate dal Responsabile Tecnico del Trophy, congiuntamente ai Commissari di Gara FMI. Conformemente a quanto indicato nel RTGS il Responsabile Tecnico del Trophy può richiedere ai Commissari di Gara FMI di sigillare, ispezionare, analizzare, trattenere, sostituire qualsiasi componente o dato presente sul motociclo, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste dei Commissari di Gara è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 1.3. In fase di verifica i motori devono essere smontati a cura del pilota e/o del proprio meccanico. Questi devono essere muniti di propria attrezzatura atta allo scopo e di recipienti atti a contenere liquidi e parti smontate. Le operazioni di montaggio e smontaggio dei motocicli sono a carico del Pilota. Non è possibile in alcun modo rivalersi sulla FMI, sulla Kawasaki Motor o sull'organizzatore per ottenere un rimborso dei costi sostenuti per gli smontaggi a seguito di verifiche tecniche (sia d'ufficio che a seguito di reclamo).
- 1.4. Il peso del motociclo in ordine di marcia non è oggetto di verifica. Il Responsabile Tecnico del Trophy, in accordo con il Primo Commissario Tecnico, può richiedere ai piloti di sottoporsi e di sottoporre i loro motocicli ad una misura del peso a titolo di indagine. Il rifiuto a sottoporsi alla verifica del peso è considerato una inosservanza degli obblighi dei piloti.
- 1.5. Tutti i Motocicli partecipanti al Trophy, quando sono in pista, devono montare obbligatoriamente (salvo diversamente specificato negli articoli a seguire) ed esclusivamente tutti i componenti inclusi nel kit Kawasaki Trophy fornito con l'iscrizione al Trophy stesso (si veda Allegato A per maggiore dettaglio) e/o parti ammesse marchiate KRS ed acquistate presso l'organizzatore. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come irregolarità tecnica. Eventuali deroghe al presente articolo, dovute ad eventuali indisponibilità di componenti del kit obbligatorio, devono essere autorizzate dall'Organizzatore del Trophy e comunicate per iscritto al Primo Commissario Tecnico.
- 1.6. I ricambi originali KAWASAKI, gli accessori originali KAWASAKI ed i componenti facenti parte del Kit Kawasaki Trophy devono essere acquistati presso la rete dei concessionari Ufficiali KAWASAKI (salvo diversamente specificato nel presente regolamento). È responsabilità del pilota approvvigionarsi di tutti i ricambi necessari per lo svolgimento della manifestazione. Nessuna responsabilità può essere addebitata all'organizzatore del Trofeo Kawasaki Trophy e a Kawasaki Motor in caso di indisponibilità delle parti di ricambio.



- 1.7. Salvo diversamente specificato nel presente regolamento, o vietato nel RTGS, i componenti specificati in allegato A, parti opzionali specifici per il motociclo Kawasaki ZX-4RR, sono ammessi in sostituzione degli originali. I componenti devono essere mantenuti come forniti dal costruttore, nessuna modifica è ammessa.

ART. 2 – CICLISTICA

2.1 - TELAIIO

- 2.1.1 Salvo quanto è quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il telaio deve essere mantenuto originale.
- 2.1.2 Forare il telaio per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi è vietato. L'unico intervento ammesso sul telaio è quello di rimozione del telaietto reggisella per sostituzione con quello kit (Allegato B).
- 2.1.3 La verniciatura del telaio è libera, purché sia dello stesso colore del telaio originale, la lucidatura del telaio è vietata.
- 2.1.4 I supporti o le piastre di supporto del motore devono essere mantenuti originali.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

- 2.2.1 Il telaietto posteriore reggisella deve essere mantenuto originale o sostituito con il telaietto menzionato kit (Allegato B). La verniciatura del telaietto reggisella è libera.

2.3 TELAIETTO PORTA STRUMENTI E SUPPORTI CARENATURA

- 2.3.1 Il telaietto porta strumenti deve essere mantenuto originale o sostituito con il telaietto kit (Allegato B). La verniciatura del telaietto porta strumenti è libera.

2.4 - FORCELLONE

- 2.4. Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone ed il perno forcellone devono essere mantenuti originali.
- 2.4.2 I registri tendicatena originali non possono essere modificati, ma possono essere sostituiti con quelli del kit registri tendicatena forcellone (Allegato B)

2.5 PIASTRE DI STERZO

- 2.5.1 Salvo quanto autorizzato nel RTGS la piastra di sterzo inferiore ed il canotto di sterzo devono essere mantenuti originali.

2.6 MANUBRI E COMANDI

- 2.6.1 Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, i manubri ed i comandi manuali devono essere mantenuti originali o sostituiti con quelli indicati nel kit manubri e comandi manubri Racing Bike (Allegato B). Le leve freno e frizione devono essere mantenute originali o sostituite con quelle indicate nel kit manubri e comandi manubri Racing Bike (Allegato B).
- 2.6.2 Il comando del gas originale può essere sostituito con un comando menzionato nel kit, conforme a quanto indicato nel RTGS.

2.7 PEDANE E COMANDI

- 2.7.1 Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale devono essere obbligatoriamente sostituite con le pedane Racing Bike (Allegato A).
- 2.7.2 Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere riposizionati unicamente utilizzando le regolazioni previste in origine dal costruttore.

ART. 3 – SOSPENSIONI

3.1 SOSPENSIONE ANTERIORE

- 3.1.1 Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire la forcella deve essere mantenuta originale.
- 3.1.2 La forcella deve essere mantenuta originale come prodotta dal costruttore negli steli, nei foderi e nei piedini.
- 3.1.3 Le modifiche consentite sulla forcella originale sono quelle indicate nei punti a seguire.
- Sostituzione cartucce e molle
 - Posizione dei registri idraulici
 - Sostituzione olio forcella
 - Rimozione tamponi fine corsa
- 3.1.4 L'uso di cartucce after-market, è permesso. Le uniche cartucce after-market ammesse sono quelle del kit cartucce YSS C0208 racing Z1 (Allegato B).



3.1.5 La posizione della forcella rispetto alle piastre di sterzo è libera a condizione che l'accoppiamento venga fatto sfruttando tutta l'altezza delle superfici di serraggio della piastra di sterzo superiore. È ammesso utilizzare i tappi forcella per l'accoppiamento con la piastra di sterzo superiore.

3.2 AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 È ammesso l'utilizzo di un ammortizzatore di sterzo. L'unico ammortizzatore di sterzo consentito è quello indicato nel kit ammortizzatore sterzo (Allegato B). L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni e dell'ammortizzatore di sterzo è vietato. In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata (vedi RTGS).

3.3 SOSPENSIONE POSTERIORE

3.3.1 È permesso l'utilizzo dell'ammortizzatore posteriore originale.

3.3.2 È permessa la sostituzione dell'ammortizzatore posteriore originale esclusivamente con l'ammortizzatore YSS MU 456 Racing TDS (Allegato B).

3.3.3 La molla dell'ammortizzatore posteriore ed il sistema di precarico molla sono liberi*

3.3.4 I registri, e gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone, ed il link devono essere mantenuti originali.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 GENERALITÀ IMPIANTO FRENANTE

4.1.1 Non è ammesso aggiungere condotti d'aria allo scopo di migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante.

4.2 DISCHI FRENO

4.2.1 I dischi freno (anteriori e posteriori) ed i loro componenti (pista frenante, flangia, nottolini) devono essere mantenuti originali o sostituiti con dischi freno anteriore e posteriore Braking (Allegato B).

4.3 PINZE FRENO

4.3.1 Salvo quanto autorizzato nel RTGS, le pinze freno anteriori e posteriori, così come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio, devono essere mantenuti originali. È obbligatoria la legatura delle spine reggi pastiglie freno e il fissaggio delle pinze freno, è ammessa unicamente bulloneria (viti, perni, dadi) in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8. La bulloneria in alluminio e/o titanio non è consentita per quest'applicazione (vedi RTGS).

4.3.2 La scelta dell'utilizzo delle pastiglie dei freni è libera.

4.4 POMPE FRENO

4.4.1 Salvo quanto autorizzato nel RTGS le pompe dei freni anteriori e posteriori devono essere mantenute originali.

4.5 ELETTRONICA FRENI

4.5.1 L'uso di sistemi antibloccaggio (ABS) è vietato.

4.5.2 È permesso sostituire la centralina dell'ABS con l'emulatore fornito dalla Jet Prime (Allegato B). È obbligatorio rimuovere i restanti componenti del sistema ABS montati in origine sul motociclo.

4.5.3 È obbligatorio sostituire le tubazioni dei freni originali con quelle racing treccia in acciaio (tubi aeronautici).

ART. 5 CERCHI RUOTA

5.1 Salvo quanto autorizzato nel RTGS, i cerchi ruota anteriori e posteriori devono essere mantenuti originali. Il colore dei cerchi è libero. Le boccole sono libere.

5.2 Il mozzo della trasmissione finale deve essere mantenuto originale. I gommini parastrappi devono essere mantenuti originali.

5.3 I perni ruota (anteriore e posteriore) devono essere mantenuti originali. Come riportato nel RTGS: l'uso di ruote lenticolari e/o l'uso di coperchi solidali ai cerchi ruota è vietato. È ammesso, oltre che raccomandato, inserire 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.

Art. 6 – PNEUMATICI



- 6.1 Il Trofeo è "mono-gomma" Pirelli, gli unici pneumatici ammessi sono quelli indicati di seguito:
Anteriore: Pirelli Diablo Supercorsa SC1 - 120/70 SC1 INTAGLIATO V3 3309100
Posteriore: Pirelli Diablo Supercorsa SC1 - 160/60 SC1 INTAGLIATO V3 3309500
Nel caso le prove o le gare siano dichiarate bagnate dal Direttore di Gara, gli unici pneumatici da bagnato ammessi sono quelli indicati di seguito:
Anteriore: Pirelli Diablo Rain - 120/70 SCR1 - 2243800
Posteriore: Pirelli Diablo Rain - 160/60 SCR1 - 1602600
I Gli pneumatici rain possono essere usati unicamente se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal DdG (vedi RTGS Regolamento Velocità).
L'utilizzo di pneumatici di marca, modello, misure o mescole diversi da quelli indicati è considerato una irregolarità tecnica.
- 6.2 Tutti gli pneumatici necessari per ogni manifestazione devono essere obbligatoriamente acquistati presso il Racing Service Pirelli presente sul campo gara. Il Racing Service comunicherà al Commissario Delegato entro il termine delle qualifiche l'elenco dei piloti che non avessero rispettato il presente articolo. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una irregolarità tecnica. È responsabilità del pilota, o suo incaricato, conservare la documentazione inerente all'avvenuto acquisto da mostrare in caso di richiesta da parte del Racing Service.
- 6.3 Durante le operazioni preliminari, il pilota o un suo incaricato dovrà ritirare presso l'organizzatore n°4 bollini di contingentamento da applicare sugli pneumatici anteriori e posteriori del proprio motociclo esclusivamente durante i turni di qualifiche. Il mancato rispetto di tale norma sarà punito con un'ammenda di € 200,00. Le prove libere e la gara non sono soggette a contingentamento delle gomme. In caso di utilizzo delle gomme rain le stesse non dovranno mai essere bollinate. Lo scambio dei bollini di contingentamento tra i piloti, anche dello stesso team, è assolutamente vietato. Il mancato rispetto di tale norma sarà sanzionato con l'esclusione dalla manifestazione.
- 6.4 È consigliato a tutti i piloti di dotarsi di una coppia di cerchi ruota di scorta già equipaggiati con pneumatici Rain conformi agli articoli precedenti in quanto, in caso di sessioni dichiarate bagnate dal DdG, il Race Service non può garantire che le operazioni di montaggio degli pneumatici rain possano avvenire nei tempi utili con l'inizio delle sessioni stesse. Come riportato nel RTGS: gli pneumatici devono essere sostituiti quando l'usura eccede il valore minimo fissato dal costruttore.
- 6.5 Conformemente a quanto indicato nel RTGS, l'uso di generatori e termocoperte in griglia di partenza è consentito.

ART. 7 SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 SERBATOIO
- 7.1.1 Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il serbatoio deve essere mantenuto originale e deve essere riempito con apposita spugna Explosafe.
- 7.1.2 Il tappo del serbatoio originale deve essere obbligatoriamente sostituito con un tappo after-market che garantisca una tenuta tale da prevenire eventuali fuoriuscite di carburante in caso di caduta del motociclo.
- 7.2 CIRCUITO CARBURANTE
- 7.2.1 Il circuito del carburante compreso tra il serbatoio ed il flauto iniettori deve rimanere come sul motociclo originale.
- 7.3 CARBURANTE
- 7.3.1 L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti", vigente Regolamento Velocità "utilizzo carburante" vedi allegato A. Il carburante deve essere contenuto in un unico serbatoio. La sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato, è vietata. Gli sfiati del serbatoio devono obbligatoriamente confluire in un apposito contenitore di raccolta della capienza minima di 200 ml.



ART. 8 – ALIMENTAZIONE

8.1 SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

- 8.1.1 Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il sistema di alimentazione come definito nel RTGS, deve essere mantenuto originale. L'unica modifica ammessa è quella per eliminare il galleggiante della pompa benzina originale.
- 8.1.2 I cornetti di aspirazione devono rimanere come originali inclusa la loro posizione.
- 8.1.3 Gli iniettori devono essere mantenuti originali.
- 8.1.4 La pressione in uscita dalla pompa benzina deve essere conforme a quella indicata nel manuale d'officina.
- 8.1.5 L'aria, o la miscela aria carburante, può entrare nella camera di combustione unicamente passando attraverso i condotti dei corpi farfallati. Non sono ammessi sistemi di bypass d'aria (o miscela aria carburante) all'infuori dei sistemi di regolazione del minimo presenti sul motociclo omologato.
- 8.1.6 – Il comando gas deve rimanere originale così come prodotto dal costruttore. In alternativa, può essere montato un comando Jet Prime (Allegato B).

8.2 CASSA FILTRO

- 8.2.1 Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire e nel RTGS, la cassa filtro e la guarnizione di accoppiamento della cassa filtro devono essere mantenute originali.
- 8.2.2 È vietato fissare sulla cassa filtro schermi termici (pellicole adesive incluse) non presenti in origine sul motociclo omologato.
- 8.2.3 Il filtro dell'aria che deve essere obbligatoriamente utilizzato è e deve rimanere nella sua posizione originale. Il solo filtro ammesso è il filtro aria Sprint Filter (Allegato A).
- 8.2.4 I condotti di ammissione dell'aria in cassa filtro devono essere mantenuti originali, nessuna modifica è ammessa ad eccezione della rimozione delle griglie o reti presenti nel condotto. Conforme a quanto riportato nel RTGS: 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. Essendo un motore 4 tempi i gas di sfiato del motore devono scaricare attraverso un serbatoio di recupero intermedio e tornare nella cassa filtro. 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.

ART. 9 MOTORE

9.1 GENERALITÀ MOTORE

- 9.1.1 Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il motore deve essere mantenuto originale.
- 9.1.2 La corsa e l'alesaggio devono rimanere come omologati.
- 9.1.3 Sul motore è ammessa la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, purché vengano mantenute le quote originali nei limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate" del vigente Regolamento Velocità FMI.
- 9.1.4 La guarnizione di testa e base cilindro devono rimanere originali, anche nel numero, nulla può essere rimosso o aggiunto dalle guarnizioni, così come originariamente fornite dal costruttore.

9.2 TESTA

- 9.2.1 Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica alla testa è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.
- 9.2.2 È ammesso rettificare il piano della testa dal lato del blocco cilindri, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate" del vigente Regolamento Velocità FMI ± 0.1 mm.
- 9.2.3 I condotti di ammissione e di scarico devono essere mantenuti originali. Qualsiasi modifica inclusa la lucidatura, sono vietate.
- 9.2.4 Le sedi e le guide valvola devono essere mantenute originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina.

9.3 DISTRIBUZIONE



- 9.3.1 Ad eccezione di quanto autorizzato negli articoli a seguire, il sistema di distribuzione deve essere mantenuto originale.
- 9.3.2 Gli ingranaggi della distribuzione montati sugli alberi a camme, devono rimanere originali. Le viti di fissaggio degli ingranaggi agli alberi a camme devono essere conformi alle originali per quanto riguarda materiale e dimensioni. Non sono ammesse le asole sulle coroncine.
- 9.3.3 Gli alberi a camme devono rimanere originali.
- 9.3.4 Le valvole devono essere mantenute originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina.
- 9.3.5 Le molle, i semi-coni ed i piattelli delle valvole devono rimanere originali. Lo spessoramento delle molle delle valvole è vietato.
- 9.4 CILINDRI
- 9.4.1 Qualsiasi modifica ai cilindri, ad eccezione della normale manutenzione prevista dal manuale d'officina, è vietata.
- 9.4.2 È ammesso rettificare il piano dei cilindri dal lato della testa, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate" del vigente Regolamento Velocità FMI ± 0.1 mm.
- 9.4.3 Non è consentito effettuare nessun tipo di riporto all'interno della canna dei cilindri.
- 9.5 PISTONI
- 9.5.1 Qualsiasi modifica ai pistoni, inclusi lucidatura ed alleggerimento, è vietata.
- 9.5.2 Qualsiasi modifica a fasce di tenuta, spinotti e relativi fermi, è vietata.
- 9.6 BIELLE
- 9.6.1 Qualsiasi modifica alle bielle, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.
- 9.7 ALBERO MOTORE
- 9.7.1 L'albero motore deve essere mantenuto originale, qualsiasi modifica, inclusi alleggerimento, bilanciatura e lucidatura, è vietata.
- 9.7.2 Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, alleggerire o appesantire qualsiasi elemento solidale all'albero motore (es. rotor del generatore, masse volaniche, ruote foniche, ingranaggi di primaria) è vietato.
- 9.7.3 Il contralbero di bilanciamento, deve essere mantenuto originale.
- 9.8 CARTER MOTORE
- 9.8.1 I carter motore devono essere mantenuti originali, anche per quanto riguarda gli sfiati motore (numero e dimensioni) il colore e la finitura superficiale.
- 9.8.2 I coperchi laterali del carter motore devono rimanere originali. È consentita la verniciatura dei coperchi laterali motore purché sia dello stesso colore del coperchio originale.
- 9.9 COPPA DELL'OLIO
- 9.9.1 La coppa dell'olio ed il relativo sistema di pescaggio, devono essere mantenuti originali.
- 9.10 LUBRIFICANTI
- 9.10.1 È raccomandato l'utilizzo di lubrificanti MOTUL.
- 9.11 SOSTITUZIONE MOTORE
- 9.11.1 Nel caso di sostituzione del motore (o dei carter motore) equipaggiante in origine il motociclo, ed associato al telaio, il pilota ha l'obbligo di comunicare ai tecnici del Kawasaki Trophy il nuovo numero del motore presentando i documenti fiscali che ne attestino la provenienza. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come irregolarità tecnica. È permesso l'utilizzo di tamponi para-telaio e protezione carenatura. Tutti i coperchi laterali dei carter motore contenenti olio, che in caso di caduta potrebbero entrare in contatto con il terreno, devono obbligatoriamente essere protetti dalle cover della GB Racing (Allegato A). Le protezioni che presentano evidenti segni di abrasioni devono essere sostituite con altre nuove. Il mancato rispetto di tale norma sarà sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti.



ART. 10 – TRASMISSIONE

10.1 TRASMISSIONE PRIMARIA

10.1.1 Gli ingranaggi della trasmissione primaria (sull'albero motore e sulla frizione) devono essere mantenuti originali. Nessun trattamento di finitura superficiale è consentito.

10.2 FRIZIONE

10.2.2 La frizione ed il comando frizione, ivi compresi i dischi frizione condotti e conduttori devono essere mantenuti originali. È possibile sostituire la frizione originale con la frizione antisaltellamento STM (Allegato B).

10.3 CAMBIO

10.3.1 Qualsiasi modifica al cambio, inteso come l'insieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forcelle, albero primario e secondario ed i relativi ingranaggi di trasmissione, è vietata. Nessun trattamento di finitura superficiale è consentito.

10.4 TRASMISSIONE FINALE

10.4.1 La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia materiali e dimensioni, nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS. Possibile utilizzare il passo 428 o 520.

10.4.2 Il coperchio copri-pignone può essere modificato, sostituito o rimosso.

10.4.3 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 deve essere quella fornita nel kit, della GB Racing (Allegato A).

ART. 11 IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 RADIATORE ACQUA

11.1.1 Il radiatore acqua deve essere mantenuto originale. È consentito, in aggiunta al radiatore originale, l'utilizzo di un radiatore acqua aggiuntivo after-market FEBUR marcato KRS (Allegato B), oppure un unico radiatore acqua grande after-market FEBUR marcato KRS (Allegato B). In alternativa, è possibile sostituire il radiatore dell'acqua originale con un radiatore acqua e olio after-market FEBUR marcato KRS (Allegato B).

11.2 CIRCUITO ACQUA

11.2.1 Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire qualsiasi modifica al circuito dell'acqua è vietata. Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura. 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 (vedi RTGS).

11.2.2 Qualsiasi modifica alla pompa dell'acqua è vietata.

11.3 CIRCUITO OLIO

11.3.1 Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, qualsiasi modifica al circuito dell'olio è vietata. Sono ammesse esclusivamente modifiche sul circuito dell'olio per il montaggio del radiatore olio.

11.3.2 Qualsiasi modifica alla pompa dell'olio è vietata. In conformità con quanto riportato nel RTGS, tutti i componenti esterni del circuito dell'olio, i tappi d'immissione e scarico, i filtri, gli scambiatori (acqua olio 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. Nella parte di circuito olio esterna al motore è obbligatorio l'uso di terminali o bulloni in acciaio con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o in titanio di grado 5. Il radiatore dell'olio deve essere montato in maniera che eventuali perdite di olio vengano raccolte dalla vasca di recupero.

11.3.3 È consentito un radiatore acqua-olio FEBUR marcato KRS (Allegato B).

11.3.4 Il filtro dell'olio deve essere quello originale Kawasaki per il modello di motociclo.

ART. 12 IMPIANTO ELETTRICO

12.1 CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI



- 12.1.1 Il cablaggio principale deve essere mantenuto originale, nessun taglio/modifica può essere effettuato, nessun connettore può essere sostituito o modificato (anche per quanto riguarda i rami inutilizzati).
- 12.1.2 I comandi elettrici (interruttori e pulsanti) sul manubrio sinistro e destro devono essere mantenuti originali o sostituiti con quelli del kit Jet Prime (Allegato B).
- 12.1.3 È obbligatorio montare sul motociclo un interruttore principale ON/OFF della Jet Prime (Allegato B).
- 12.2 ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE
- 12.2.1 L'unica centralina di controllo motore (ECU) consentita è quella originale e deve rimanere inalterata sia nel hardware che nel firmware. Nessuna centralina o sensore aggiuntivo ad eccezione di quelli montati in origine sul motociclo, quelli eventualmente presenti nel Kit e del quick-shifter può essere aggiunto al fine di implementare le strategie di controllo del motore. I sensori montati in origine sul motore e quelli facenti parte del Kit devono essere mantenuti originali.
- 12.2.2 La ECU non può essere riposizionata. Per il fissaggio della ECU al motociclo è obbligatorio utilizzare il supporto originale.
- 12.2.3 In qualunque momento dell'evento, il Responsabile Tecnico del Trofeo ed i Commissari di gara hanno il diritto di connettersi alla ECU per verificarne la conformità, e/o di richiedere la sostituzione della centralina montata sul motociclo. Il rifiuto ad ottemperare alla richiesta di controllo e/o alla sostituzione della ECU è equiparato ad un'irregolarità tecnica.
- 12.2.4 Le uniche candele ammesse sono quelle montate in origine sul motociclo omologato; tutti i rimanenti attuatori dell'impianto di accensione (incluse le bobine) devono essere mantenuti originali ed essere connessi unicamente alla ECU attraverso il cablaggio principale del motociclo (come da schema elettrico).
- 12.3 SENSORI PER IL CONTROLLO DEL MOTORE
- 12.3.1 L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (blipper) è ammesso. Il sistema blipper (sensore) deve essere quello originale o può essere sostituito con il blipper SPD Electronics (Allegato A).
- 12.3.2 L'uso di sistemi di assistenza alla cambiata in scalata (blip) è ammesso.
- 12.3.3 Il sistema lambda originale (sonda) deve essere mantenuto originale e funzionante. La sonda deve essere posizionata ove predisposto sull'impianto di scarico fornito con il Kit.
- 12.3.4 Salvo quando diversamente specificato, gli unici sensori per il controllo del motore ammessi sono quelli montati in origine sul motociclo e previsti nello schema del cablaggio principale del motociclo (sensori OEM).
- 12.4 INFRASTRUTTURE ELETTRICHE
- 12.4.1 L'alternatore (ACG) e la ruota fonica devono essere mantenuti originali. In ogni caso l'alternatore deve essere mantenuto funzionante. Ruotare lo statore o il rotore e spostare il pick-up è vietato. Modificare i relativi bulloni di fissaggio è vietato.
- 12.4.2 La batteria originale può essere sostituita con altra, purché sufficiente ad avviare il motore usando il dispositivo di avviamento originale in qualsiasi momento della manifestazione. Per il fissaggio della batteria al motociclo è obbligatorio utilizzare il supporto originale.
- 12.4.3 La strumentazione originale, le relative staffe di supporto e connessioni elettriche non possono essere modificate o sostituite a meno che non si utilizzi il telaio kit Febur (Allegato B). Fanno eccezione il dispositivo immobilizer, che può essere spostato rispetto alla sua posizione originale a condizione di essere saldamente posizionato in zona idonea e protetta da calore mediante l'ausilio di un supporto idoneo, ed il blocchetto chiave meccanico che può essere rimosso.
- 12.5 EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO
- 12.5.1 Nessun componente elettrico o elettronico (sensore, centralina o sistema) può essere aggiunto sul motociclo ad eccezione di quelli specificati di seguito.
- 12.5.2 È ammesso montare sul motociclo un sistema di acquisizione dati kit AIM (da definire) (Allegato B) che includa, oltre alla centralina di acquisizione, un cablaggio di acquisizione ed uno o più sensori aggiuntivi inclusi nei punti a seguire.:
- Posizione forcella
 - Posizione ammortizzatore
 - Pressione freno anteriore o posizione leva freno anteriore



- d) Traguardo elettronico
 - e) Posizione e velocità (mediante segnale GPS)
 - f) Velocità (ruota anteriore o e posteriore)
 - g) Sonda lambda
- 12.5.3 Ad eccezione della ECU, l'uso di moduli o sensori aggiuntivi che integrino piattaforme inerziali e/o girometri è vietato. I sensori originali presenti sul motociclo (o i loro moduli di controllo se previsti) possono essere acquisiti attraverso la ECU via can-bus.
- 12.5.4 L'unica funzione del cablaggio di acquisizione deve essere quella che permette la connessione del logger con i sensori aggiuntivi non previsti nello schema del cablaggio principale. Sono ammessi cablaggi di acquisizione integrati con il cablaggio principale del motociclo.
- 12.5.5 Il logger AIM (da definire) (Allegato B) deve avere funzioni di controllo motore (ossia non alteri i parametri in ingresso alla ECU).
- 12.5.6 Qualsiasi centralina, sistema o sensore eventualmente montato in origine sul motociclo, non conforme a quanto specificato negli articoli precedenti, deve essere rimosso dal motociclo. La presenza di cavi, sensori, strumenti o componenti elettronici non autorizzati o di natura indeterminata è equiparata ad una irregolarità tecnica.
- 12.5.7 Il servizio Tecnico del Fornitore Ufficiale ed i Commissari di Gara hanno facoltà di prelevare qualsiasi dato o informazione presente nel dispositivo di acquisizione dati. Il mancato rispetto del presente articolo è considerato una irregolarità tecnica. Il Servizio Tecnico, sentito il parere dei Commissari di Gara, ha facoltà di richiedere il montaggio di dispositivi di acquisizione dati ai piloti. Il mancato rispetto del presente articolo è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti.

ART. 13 – CARROZZERIA

13.1 GENERALITÀ CARROZZERIA

13.1.1 A deroga di quanto stabilito nel RTGS le uniche carenature (e parti annesse) ammesse sono quelle fornite dall'organizzatore del trofeo e facenti parte del Kit Plastic Bike marcate KRS (Allegato A). Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la carenatura deve essere mantenuta come fornita dall'organizzatore, è ammessa unicamente la riparazione a seguito di rotture ferma restando la sicurezza del componente.

13.1.2 Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi della carrozzeria possono essere modificati o sostituiti, le viti di fissaggio degli elementi che compongono la carrozzeria possono essere sostituiti con attacchi rapidi.

13.2 COLORAZIONE DEL MOTOCICLO E GRAFICHE PUBBLICITARIE

13.2.1 La colorazione della carenatura e del parafango anteriore devono essere conformi nella grafica e nei colori indicati nell'Allegato B C.

13.2.2 La grafica (colorazione e parte adesiva) del motociclo completo sono libere. L'unico vincolo è la parte della vasca che deve essere di colore verde Kawasaki (cod. colore) RAL da definire.

13.2.3 È vietato applicare qualsiasi tipo di adesivo sui cerchi ruota e/o fuori dalle zone segnalate nell'allegato C.

13.2.4 Obbligatorio apporre sulla carenatura delle moto logo del main sponsor NUOVA ELETTRA, i loghi degli sponsor personali del pilota, devono essere approvati dall'organizzatore e possono essere apposti unicamente nelle zone previste come indicato nell'allegato C.

13.2.5 Non è consentito esporre sul motociclo loghi di aziende in concorrenza con gli sponsor del trofeo.

13.2.6 L'organizzatore ha la facoltà di disporre controlli per verificare la conformità delle grafiche e la corretta collocazione dei loghi degli sponsor sui motocicli utilizzati per le prove ufficiali cronometrate e per la gara.

13.2.7 La sanzione applicata dal Commissario Delegato per il mancato rispetto, anche di uno solo dei punti degli articoli sopra elencati, va dall'ammenda per l'inosservanza degli obblighi dei piloti, all'esclusione dalla classifica.

13.3 NUMERI DI GARA

13.3.1 Salvo quanto indicato negli articoli a seguire, in numeri di gara devono essere conformi a quanto previsto nel RTGS.

13.3.2 Le tabelle porta numero devono essere posizionate come indicato nell'allegato C del presente regolamento.



- 13.3.3 Il colore delle tabelle porta-numero deve essere bianco ed i numeri di gara devono essere verdi - I caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere chiaramente leggibili, di colore verde ed avere un fondo bianco, non riflettere la luce solare.
- 13.4 CARENATURA
- 13.4.1 Il vetrino del cupolino (plexi) deve essere costruito obbligatoriamente in materiale trasparente, sarà fornito nel kit Racing Bike (Allegato A).
- 13.4.2 L'uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso d'aria ai radiatori è consentito mediante l'utilizzo esclusivo di convogliatori acquistabili presso la società organizzatrice KRS (Allegato B).
- 13.5 PARAFANGHI
- 13.5.1 Il parafango anteriore può essere sostituito con altro parafango Plastic Bike marcato KRS come indicato nell'allegato C.
- 13.4.2 Il parafango posteriore è libero nei limiti di quanto indicato nel RTGS.
- 13.5 SELLA
- 13.5.1 La sella è libera.
- 13.5.2 L'altezza della spugna sella è libera. Possono essere apportate modifiche per ottimizzare la posizione del pilota a bordo del motociclo a condizione che non vengano alterate le viti di fissaggio e la forma del motociclo.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 Per impianto di scarico si intende l'insieme dei tubi di scarico, dei silenziatori e dei relativi elementi di fissaggio.
- 14.2 L'impianto di scarico deve essere unicamente quello fornito nel Kit ARROW (Allegato A), nessuna modifica è ammessa ed eccezione della sostituzione del materiale fonoassorbente del terminale.
- 14.3 Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato, ad esclusione delle parti in contatto con la carenatura e delle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.
- 14.4 Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A. Il regime di rotazione del motore al quale viene effettuata la misura è 6.000 rpm.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale purché conformi a quanto stabilito nel RTGS.
- 15.2 L'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar è vietato, se non presenti in origine sul motociclo o facenti parte del kit specifico per il modello di motociclo in uso.

Art. 16 - 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 compito del pilota assicurarsi che il proprio motociclo sia conforme al presente Regolamento in ogni momento della manifestazione; su di lui ricadrà pertanto ogni responsabilità per l'utilizzo di un motociclo non conforme. In nessun caso la mancata contestazione di non conformità da parte dei Commissari di Gara potrà essere considerata valido motivo per l'utilizzo di un motociclo non conforme.
- 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 ritenuto pericoloso. 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 qualunque momento della manifestazione il 1° CT ha la facoltà di effettuare marcature, anche a mezzo di punzoni e sigilli, su un qualsiasi componente del motociclo. È obbligo del pilota (o del suo meccanico per lui) assicurarsi che le marcature siano integre ed in buone condizioni prima di ogni ingresso in pista.
- 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 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.

- 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.

* Nessun modulo aggiuntivo può essere utilizzato per alterare le strategie di funzionamento del sistema ride by wire ad eccezione dell'eventuale quick-shifter al solo fine di implementare l'assistenza alla scalata (blip).

- La posizione della forcella rispetto alle piastre di sterzo è libera a condizione che l'accoppiamento venga fatto sfruttando tutta l'altezza delle superfici di serraggio della piastra di sterzo superiore. È ammesso utilizzare i tappi forcella per l'accoppiamento con la piastra di sterzo superiore.
 - 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.
 - In tutte le Classi per il fissaggio delle pinze freno è ammessa unicamente bulloneria (viti, perni, dadi) in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o, ove ammesso, in titanio di grado 5. La bulloneria in alluminio non è consentita per quest'applicazione.
 - Eventuali condotti o paratie atti a migliorare il raffreddamento delle pinze freno, devono avere i bordi arrotondati, non devono estendersi oltre la circonferenza esterna del cerchio ed essere montati in modo da non entrare in contatto con il terreno durante il normale utilizzo del motociclo.
 - 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.
 - L'uso di ruote lenticolari e/o l'uso di coperchi solidali ai cerchi ruota è vietato.
 - È ammesso, oltre che raccomandato, inserire 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.
 - 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. Nella parte di circuito olio esterna al motore è obbligatorio l'uso di terminali o bulloni in acciaio con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o in titanio di grado 5. Il radiatore dell'olio deve essere montato in maniera che eventuali perdite di olio vengano raccolte dalla vasca di recupero.
 - È consigliato montare un sistema che disconnetta la batteria in caso di cortocircuito (fusibile).
 - 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 al motociclo. 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 dichiari 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 & AdvenTouring), è ammesso montare una vasca di contenimento che careni la parte inferiore del motociclo al fine di ottemperare a questo obbligo.
- 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 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. 17 – NORME FINALI E DI RINVIO

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. 18 – 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.

APPROVATO CON DELIBERAZIONE D'URGENZA DEL PRESIDENTE N. 462 DEL 03.04.2024

PUBBLICAZIONE 03.04.2024



ALLEGATO A

Componenti obbligatorie fornite dall'organizzazione con l'iscrizione

CODICE DESCRIZIONE DELLE PARTI QT

Carena racing in fibra

Sistema di scarico ARROW

Pedane RACING BIKE

Protezione leva freno GB RACING

Protezione catena (pinna) 1 GB RACING

Protezione carter motore 1 GB RACING

Protezione carter pompa acqua 1 GB RACING

Protezione carter frizione 1 GB RACING

CUP STICKER KIT (ordinabile esclusivamente da)

Pneumatici PIRELLI (1 SET KIT)

Filtro aria SPRINT FILTER

ALLEGATO B

Componenti facoltative a cura del Team/a richiesta presso l'organizzazione KRS

Staffette kit o libere

SELLA IN SPUGNA adesiva

ABS EMULATORE JET PRIME

ON OFF interruttore principale JET PRIME

Ammortizzatore posteriore YSS

Cartucce forcella YSS C0208 racing Z1

Ammortizzatore sterzo

Kit ammortizzatore sterzo: realizzazione supporto ancorato sulla piastra sterzo inferiore.

Kit smontaggio rapido ammortizzatore posteriore, bulloni attacco potenziometro e boccole saldate link.

Pastiglie freno libere

Dischi freno anteriore e posteriore BRAKING 310

Tappo serbatoio carburante libero

Tubazione impianto frenante in acciaio 1 libera

Cover serbatoio in gomma DX SX 1 TBA

Kit staffette parafango smontaggio rapido anteriore.

Kit smontaggio rapido ruota anteriore e slitte.

Slitte ruota posteriore smontaggio rapido.

Kit smontaggio rapido serbatoio benzina.

Kit supporto asta leva cambio selettore.

Kit tamponi perno ruota anteriore con tondino filettato.

Kit fissaggio perno ruota posteriore brugola da 6.

Kit 4 spine per misure telaio e forcellone.

Kit tubi freno anteriore e posteriore, predisposto sensore pressione freno.

Filettatura perno ruota posteriore destra e sinistra.

Lucidatura a specchio perno ruota anteriore e posteriore.

Chiave a settore per ghiera canotto sterzo.

Chiave settore per dado forcellone.

Kit staffette carenatura

Kit staffette reggi codone

Convogliatore aria

Kit Staffette reggi convogliatore aria.



Kit bulloni e boccole distanziali pinze freno anteriore.

Kit ammortizzatore sterzo.

Kit boccole cerchi anteriore e posteriore

Registri tendicatena forcellone

Attacchi cavalletto posteriore SBK

Aggiunte:

Manubri e comandi manubri Racing Bike

Comando gas Jet Prime

Frizione antisaltellamento STM

Radiatore aggiuntivo acqua FEBUR

Radiatore acqua grande FEBUR

acqua e olio FEBUR

Blipper SPD Electronics

Kit manutenzione SPD Electronics.

Kit AIM (da definire) (Logger)

Kit telaietto posteriore reggisella + boccole FEBUR

Kit telaietto anteriore portastrumenti FEBUR

ALLEGATO C

Puntuazioni

- 1) La carena racing in fibra fornita con il kit Cup 2024 sarà consegnata grezza da verniciare.
- 2) La verniciatura della carenatura della moto è libera. Unico vincolo vasca carena verde Kawasaki (Cod. colore).
- 3) L'inosservanza delle regole grafiche e colore moto è equiparato ad irregolarità tecnica.
- 4) Gli sponsor personali pilota/team devono possono essere applicate sulla carenatura stessa rispettando i loghi già definiti dall'organizzatore.
- 5) Obbligo logo NUOVA ELETTRA spazio definito essendo il main sponsor del trofeo.
- 6) Il numero gara dovrà essere obbligatoriamente di colore VERDE, non sono ammessi altri colori. L'inosservanza colore numero è equiparata ad irregolarità tecnica