



TROFEO YAMAHA R3 CUP 2024

REGOLAMENTO TECNICO

ART. 1 NORME GENERALI

- 1.1 I partecipanti, firmando la richiesta d'iscrizione al monomarca promosso ed organizzato da AG MOTORSPORT ITALIA SRLS denominato "Yamaha R3 Cup" (a seguire definito Trofeo) assumono l'impegno di prendere visione del presente Regolamento Tecnico, accettandolo integralmente.
- 1.2 Per quanto non espressamente indicato nel presente regolamento vale in quanto applicabile il Regolamento Tecnico CIV SUPERSPORT 300 (RTSS3), vigente Regolamento Velocità.

ART. 2 MOTOCICLI

- 2.1 Al Trofeo sono ammessi unicamente motocicli Yamaha modello YZF-R3 MY 2019 Model code B7P1, 2020 Model code B7PD e model year 2021 con prefisso Telaio – RH12D e Prefisso motore – H405E conformi a quanto stabilito nel presente Regolamento e corredati dai documenti di proprietà o concessione in uso. Sono ammesse anche le versioni 2022 e 2023 e 2024 con motore prefisso H406E e prefisso telaio MH3RH211
- 2.2 I documenti relativi al motociclo devono essere esibiti al Servizio Tecnico del Trofeo prima di effettuare le Operazioni Preliminari (O.P.).
- 2.3 I numeri identificativi del telaio e del motore devono essere conformi alla scheda d'omologazione europea chiaramente leggibili e non manomessi.

ART. 3 CONTROLLI

- 3.1 Le verifiche tecniche vengono effettuate dal delegato tecnico del trofeo, congiuntamente ai Commissari di Gara FMI.

ART. 4 MATERIALI DEL KIT

- 4.1 Salvo quanto espressamente autorizzato nel presente regolamento e nel RTSS3, i motocicli devono rimanere completamente originali.
- 4.2 Tutti i motocicli partecipanti al trofeo devono montare obbligatoriamente per tutte gare del trofeo (salvo diversamente specificato negli articoli a seguire) i componenti inclusi nel kit fornito dall'organizzazione al momento dell'iscrizione ed elencati nel presente regolamento. La composizione del Kit iscrizione è illustrata nel Regolamento Sportivo del Trofeo. Eventuali deroghe al presente articolo, dovute ad ipotetiche indisponibilità di componenti del kit obbligatorio, devono essere autorizzate dall'Organizzatore del trofeo e comunicate per iscritto al Primo Commissario Tecnico.

ART. 5 NORMATIVA TECNICA TROFEO

A parziale deroga di quanto stabilito dal vigente Regolamento Tecnico Supersport 300 (RTSS3) si stabilisce quanto indicato di seguito

5.1 COMANDI MANUALI

- 5.1.1 Le manopole devono essere obbligatoriamente quelle di marca Domino fornite nel kit anche per quanto riguarda il modello e colore.



- 5.1.2 Il comando del gas originale può essere sostituito con qualsiasi altro comando di tipo rapido.
- 5.2 IMPIANTO FRENANTE
 - 5.2.1 Il disco freno anteriore e posteriore deve essere obbligatoriamente quello di marca NEWFREN fornito nel Kit. Unicamente nel caso di DdG dichiarati la prova o la gara bagnata è consentito l'utilizzo dei dischi freno originali o dei dischi freno NEWFREN.
 - 5.2.2 - Conformemente a quanto indicato nel RTGS, le pastiglie dei freni sono libere.
- 5.3 PNEUMATICI
 - 5.3.1 Tutti gli articoli riguardanti il contingentamento degli pneumatici devono considerarsi derogati pertanto non applicabili.
 - 5.3.2 Il trofeo è un "mono-gomma" Pirelli, gli unici pneumatici ammessi sono quelli indicati di seguito:
 - Anteriore: Pirelli Diablo Superbike 110/70 R17 SC1
 - Posteriore: Pirelli Diablo Superbike 140/70 R17 SC1
 - 5.3.3 In caso il Direttore di Gara dichiarerà la gara o la prova bagnata, gli unici pneumatici rain ammessi sono quelli indicati di seguito:
 - Anteriore: Pirelli Diablo Rain 110/70 R17 SCR1
 - Posteriore: Pirelli Diablo Rain 140/70 R17 SCR1
 - 5.3.4 Gli pneumatici rain possono essere usati solo se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal DdG.
 - 5.3.5 L'utilizzo in pista di pneumatici di marca, modello, mescola o misure non conformi a quanto indicato negli articoli precedenti è sanzionato come irregolarità tecnica.
- 5.4 IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE E CARBURANTE
 - 5.4.1 Il filtro dell'aria deve essere obbligatoriamente quello di marca Sprint Filter fornito nel kit.
 - 5.4.2 I cornetti di aspirazione sono liberi.
 - 5.4.3 L'unico carburante ammesso è quello di tipo "verde" conforme alla normativa FMI vigente (Allegato Carburanti vigente Annesso Velocità).
- 5.5 MOTORE
 - 5.5.1 Tutti gli articoli riguardanti il contingentamento dei motori e la sigillatura devono considerarsi derogati, pertanto non applicabili. Non sono ammessi alla R3 Cup motocicli equipaggiati con motori sigillati per mezzo di sigilli di altri Campionati (FIM, CIV etc.). Eventuali sigilli presenti sui motori devono essere rimossi prima delle O.P., pena la non ammissione alla manifestazione. L'utilizzo in pista di motocicli equipaggiati con motori sigillati per mezzo di sigilli di altri Campionati è sanzionato come un'osservanza degli obblighi dei piloti e comporta l'immediata rimozione dei sigilli motore.
 - 5.5.2 Gli unici motori utilizzabili sono quelli equipaggianti in origine i motocicli MY 2019/2020/2021 con omologazione Euro 4 e i motori Euro 5 per le versioni MY 2022 2023 2024
L'utilizzo in pista di motocicli equipaggiati con motori differenti è equiparato ad una irregolarità tecnica.
 - 5.5.3 Sul motore è ammessa la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, purché vengano mantenute le quote indicate nelle fiches di omologazione nei limiti degli scostamenti massimi specificati nell'Allegato "Tolleranze Applicate" vigente Regolamento Velocità.
 - 5.5.4 Gli alberi a cammes devono rimanere originali, non è ammesso installare alberi a camme di altri modelli e/o modificare gli alberi a cammes originali. È pertanto vietato l'utilizzo degli alberi a cammes del Kit FIM e FMI, degli alberi a camme equipaggianti in origine motori non Euro 4 e di qualunque altro albero a cammes.
 - 5.5.5 I rocchetti o gli ingranaggi di distribuzione, montati sugli alberi a camme sono liberi. I rimanenti componenti della trasmissione del sistema di distribuzione (ingranaggi o rocchetti conduttori, catene o cinghie e relativi tenditori) devono essere mantenuti originali.
 - 5.5.6 I pistoni devono rimanere originali, qualsiasi modifica ai pistoni, fasce elastiche e spinotto, inclusi lucidatura ed alleggerimento, è vietata. È pertanto vietato l'utilizzo dei pistoni del Kit FIM ed FMI, dei pistoni equipaggianti in origine motori non Euro 4 e di qualunque altro pistone.
 - 5.5.7 Le protezioni dei carter motore devono essere obbligatoriamente quelle di marca R&G fornite nel kit.
 - 5.5.8 È ammessa la finitura cromata o altro trattamento al cilindro



5.6 TRASMISSIONE

5.6.1 La corona della trasmissione finale originale può essere sostituita unicamente con quelle prodotte da Sitta per il modello di motociclo, disponibili presso FB Racing o presso Sitta. È ammesso l'utilizzo di qualunque passo e dentatura prodotti dal costruttore Sitta per il modello di motociclo.

5.6.2 - La protezione della trasmissione finale (pinna) deve essere obbligatoriamente quella di marca Valter Moto fornita nel Kit.

5.7 IMPIANTO ELETTRICO E SISTEMA DI CONTROLLO MOTORE

5.7.1 Tutti gli articoli riguardanti i dispositivi per il controllo del regime massimo di rotazione motore devono considerarsi derogati, pertanto non applicabili.

5.7.2 Il cablaggio e comandi elettrici, il sistema di accensione e controllo motore, i sensori per il controllo del motore, l'equipaggiamento aggiuntivo sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. Salvo quanto indicato negli articoli a seguire, è da considerarsi derogato l'intero articolo 12 RTSS3 vigente Regolamento Velocità.

5.7.3 L'alternatore (ACG) deve essere mantenuto originale e funzionante. Ruotare lo statore o il rotore e spostare il pick-up è vietato.

5.7.4 La batteria originale può essere riposizionata e/o sostituita con altra che abbia una capacità nominale (C/1) e potenza istantanea (CA) sufficienti ad avviare il motore come specificato nell'articolo a seguire.

5.7.5 In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.

5.7.6 La pulsantiera di avviamento può essere sostituita

5.7.7 Il blocchetto di accensione può essere rimosso o sostituito.

5.8 IMPIANTO DI SCARICO

5.8.1 È obbligatorio montare l'impianto di scarico completo (compreso il silenziatore) Akrapovic fornito nel kit.

5.8.2 L'impianto di scarico di cui al precedente articolo deve essere mantenuto originale, è consentito unicamente sostituire il materiale fonoassorbente contenuto nel silenziatore.

5.9 CARROZZERIA

5.9.1 Durante i turni di prove ufficiali cronometrate (qualifiche) e la/le gare, i motocicli devono essere conformi agli articoli a seguire.

5.9.2 I motocicli devono essere equipaggiati con la carenatura ed il parafango anteriore in colorazione trofeo R3 Cup 2024.

5.9.3 È ammesso praticare dei piccoli fori per consentire l'installazione di tamponi para-telaio conformi a quanto indicato nel RTGS.

5.9.4 Il vetrino (plexi) della carenatura deve essere obbligatoriamente quello di marca F.lli Fabbri Accessori fornito nel kit e devono essere applicati i relativi adesivi "F.Fabbri" contenuti nella confezione (ALLEGATO A).

5.9.5 Le tabelle porta-numero, apposte sulla carrozzeria dei motocicli, devono essere bianche ed i numeri di gara neri font Arial black senza contorni o bordature. A deroga di quanto stabilito nel RTGS, i numeri di gara devono essere conformi a quanto indicato nell'allegato B.

5.10 COLORAZIONE DEL MOTOCICLO E GRAFICHE PUBBLICITARIE

5.10.1 La colorazione del motociclo e del parafango anteriore deve essere quella prevista per il 2024 (allegato A).

5.10.2 La grafica (colorazione e parte adesiva) del motociclo completo deve essere conforme (per tipo e posizione) a quella ufficiale rappresentata nell'allegato A al regolamento.

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

5.10.4 Loghi degli sponsor personali del pilota, devono essere approvati dall'Organizzatore e possono essere apposti unicamente nelle zone previste come indicato nell'allegato A.

5.10.5 Non è consentito esporre sul motociclo, su banner pubblicitari, striscioni o sulle attrezzature tecniche presenti nel paddock, i loghi di aziende in concorrenza con gli sponsor del trofeo.

5.10.6 Durante le manifestazioni ufficiali (premiazioni, presentazioni, in griglia di partenza, ecc.), non è consentito esporre sul vestiario del pilota i loghi di aziende in concorrenza con gli sponsor del trofeo. Tale divieto si applica anche allo staff del pilota presente nella corsia box, sul muretto e sulla griglia di partenza durante le prove e la gara.



- 5.10.7 L'organizzazione ha la facoltà di disporre controlli per verificare la conformità delle grafiche e la corretta collocazione dei loghi degli sponsor sul motociclo utilizzati per le prove ufficiali cronometrate e per la gara.
- 5.10.8 La sanzione applicata dal Commissario Delegato per il mancato rispetto anche di uno solo dei punti dell'articolo 5.10 va dall'ammenda, per l'inosservanza degli obblighi dei piloti, all'esclusione dalla classifica o dalla manifestazione.

ART. 6 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.
- 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.
- 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. La bulloneria in alluminio non è consentita per quest'applicazione.
- 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 contenenti 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. 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 a 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).
- 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.
- 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, incluso un dispositivo Airbag tra quelli presenti nel documento ABCIV pubblicato sul sito civ.tv. 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. 7 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. 8 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. 466 DEL 11.04.2024

PUBBLICAZIONE 15.04.2024



Federazione
Motociclistica
Italiana

www.federmoto.it

ALLEGATO B

CARATTERE DI SCRITTURA (FONT): **ARIAL BLACK**

DIMENSIONI NUMERI GARA PER VASCA

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

9,5 cm

6 cm

DIMENSIONI NUMERI GARA PER TABELLA FRONTALE

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

12 cm

7 cm

I NUMERI GARA NON SONO FORNITI NEL KIT DI ISCRIZIONE

SPONSOR E PARTNER DEL TROFEO


