

# MES | TROFEI MOTOESTATE

## BOZZA TROFEO RACE ATTACK 2025

### REGOLAMENTO SPORTIVO

#### ARTICOLO 1 - ORGANIZZAZIONE

Il Moto Club Ducale, con sede in Parma, promuove e organizza per l'anno 2025, sotto l'égida della Federazione Motociclistica Italiana, il Trofeo Race Attack.

Il Trofeo si articola su 5 prove su 5 weekend. La vittoria finale andrà al pilota che avrà collezionato il maggior numero di punti. A parità di vittorie, a colui che avrà ottenuto il maggior numero di piazzamenti migliori. Nel caso di parità anche nel caso dei piazzamenti, il risultato verrà attribuito secondo le norme vigenti della FMI.

Calendario:

Motodromo Riccardo Paletti	Varano de' Melegari (PR)	26- 27 aprile 2025
Motodromo Cremona Circuit	San Martino del Lago (CR)	24- 25 maggio 2025
Motodromo di Modena	Modena (MO)	21- 22 giugno 2025
Motodromo Tazio Nuvolari	Cervesina( PV)	12- 13 luglio 2025
Motodromo Riccardo Paletti	Varano de' Melegari	30- 31 agosto 2025

Il calendario potrebbe subire delle modifiche da parte della FMI o da parte del promotore ivi compresa l'annullamento o la modifica di una o più date di gara o variazione degli autodromi. Eventuali variazioni al regolamento e al calendario saranno immediatamente comunicate a tutti i partecipanti che accettano incondizionatamente le modifiche apportate. Le comunicazioni saranno inviate per e-mail all'indirizzo indicato nel modulo d'iscrizione al trofeo.

#### ARTICOLO 2 - PARTECIPAZIONE

Sono ammessi i piloti in possesso di Licenza Velocità (dai 14 ai 21 anni), Licenza Elite, Licenza Fuoristrada con Estensione Velocità (dai 14 ai 21 anni), Licenza One Event.

Licenza Velocità e Licenza Fuoristrada con Estensione Velocità (senza i limiti di età imposte dalle normative vigenti) se il programma della manifestazione, o alcune gare, rientrano in quanto previsto dall'Art.6 – Trofei Promozionali–Coppa FMI - Regolamento Velocità 2025.

Piloti in possesso di licenza di altra federazione per manifestazioni iscritte a Calendario FIM Europe Open:

- Licenza Nazionale + Starting Permission (lo Starting Permission deve riportare che il pilota è assicurato secondo le norme FIM Europe per gli infortuni, le cure mediche ed il rimpatrio)

Potranno partecipare alle classi 600 piloti con 16 anni compiuti ed alle classi 1000 piloti con 18 anni compiuti.

#### È vietata la partecipazione:

A discrezione dell'organizzazione è vietata la partecipazione a piloti che già sono iscritti ad altri trofei nazionali ed al CIV nell'anno 2025, ai piloti che in carriera hanno conquistato punti nei campionati mondiali.

#### ARTICOLO 3 - CLASSI AMMESSE

Il trofeo prevede le classi 600 Open e 1000 Open, Naked.

#### ARTICOLO 4 - SVOLGIMENTO DELLE GARE

Le prove e le gare saranno suddivise in due gruppi di prove divisi per classe (600 e 1000 Naked): due griglie di partenza da due manche cadauna (salvo esigenze organizzative che potranno fare correre anche solo una gara) suddivise in base ai gruppi di prove. Gli schieramenti avverranno tramite classifica delle prove ufficiali cronometrate.

Sarà vietato partecipare a prove libere sul circuito sede della gara, nella settimana dell'evento: dal lunedì al venerdì sera,.

Nel pomeriggio di sabato ogni gruppo potrà avere a disposizione un turno di prove ufficiali cronometrate.

Nella mattinata di domenica ogni gruppo di prove avrà a disposizione almeno un turno di prove ufficiali cronometrate. Due nel caso non si sia disputato un turno il sabato.

Il pomeriggio ogni classe avrà una o due manches di gara, dipendentemente dalle esigenze organizzative della manifestazione, potrebbe essere prevista una sola gara nel corso del weekend. Ad ogni manche verrà assegnato un punteggio e la classifica di gara sarà stabilita mediante la somma, in caso di doppia manches, dei punti ottenuti in entrambe le manche effettuate. In caso di parità sarà discriminante il miglior risultato ottenuto nella seconda manche.

La partenza alle gare è garantita a tutti i partecipanti: non viene applicata la percentuale di tempo discriminatoria sulla pole position e dunque non ci sono limiti di tempo per la qualifica.

In caso ci sia un eccesso di iscrizioni in uno dei due gruppi di prove, i piloti eccedenti prenderanno parte al gruppo di prove con meno iscritti compatibilmente alla cilindrata della loro moto. In caso vi sia carenza d'iscritti possono essere formate griglie miste formate da 600 e 1000, con premiazione però divisa per classe.

#### **ARTICOLO 7 - OPERAZIONI PRELIMINARI**

Si svolgeranno sabato dalle ore 11.00, domenica mattina dalle ore 8.00.

#### **ARTICOLO 8 - PROGRAMMA**

Il programma verrà esposto sulla bacheca della direzione di gara ad ogni singola manifestazione. Verrà fornito tramite mail ai piloti iscritti alla manifestazione almeno 4 gg prima dell'evento e sarà pubblicato sul sito [www.trofeimoto.it](http://www.trofeimoto.it), [www.motoclubducale.com](http://www.motoclubducale.com) entro 4 giorni dallo svolgersi dell'evento.

Il programma potrebbe variare a seconda di ritardi o esigenze organizzative quindi si ricorda ai piloti di far riferimento e visionare la bacheca a fianco della segreteria di gara.

#### **ARTICOLO 9 - PUNTEGGI E CLASSIFICHE**

Per ogni gara del trofeo le classifiche, suddivise per tutte le classi, saranno redatte in base all'ordine della classifica di giornata di ciascuna prova.

Ai fini della classifica verranno ritenuti validi i migliori cinque risultati ottenuti da ciascun pilota e la vittoria finale andrà al pilota che avrà collezionato il maggior numero di punti. A parità di vittorie, a colui che avrà ottenuto il maggior numero di piazzamenti migliori. Nel caso di parità anche nel caso dei piazzamenti, il risultato verrà attribuito secondo le norme vigenti della FMI.

Il punteggio è quello vigente secondo le norme FMI.

Punteggio in base alla posizione ottenuta in ogni manche. Ogni manche attribuisce punti che vengono sommati per la classifica di giornata

Punteggi per manche e per categoria:

POSIZIONE	PUNTEGGIO	POSIZIONE	PUNTEGGIO
1°	25	9°	12

2°	22	10°	11
3°	20	11°	10
4°	18	12°	9
5°	16	13°	8
6°	15	14°	7
7°	14	15°	6
8°	13	16°	5
17°	4	18°	3
19°	2	20°	1

Punti Pole Position: 2

Punti giro veloce (per manche): 2

I Punti extra vengono assegnati solo ai piloti permanenti. Nel caso pole giro veloce andassero ad appannaggio di una wild card, i punti pole e giro veloce, non verranno assegnati.

#### **ARTICOLO 10 - PREMI E PREMIAZIONI**

Coppa ai primi 3 classificati assoluti della 600 e ai primi 3 classificati della 1000. Coppa ai primi 3 della classifica No TC, primi 3 Naked, primi 3 Rookies (almeno 7 piloti al via), Over 45, Next Gen (solo per classe 1000)

Il podio verrà completato attraverso la classifica assoluta di giornata, ovvero sommando i punti conquistati nelle due manches.

Premi gara. I premi in gomme verranno erogati sulla classifica assoluta e solo agli is, critti permanenti: 1 treno al primo classificato, un posteriore al secondo classificato, un anteriore al terzo.

I premi in caso di gara doppia vengono calcolati sulla base del punteggio cumulato ottenuto nelle 2 gare del Week end

**Premiazione finale:** Trofeo ai primi 3 classificati.

NO TC RACE ATTACK: (con almeno 7 piloti iscritti) è riservata ai piloti: con moto senza controllo di Trazione, come da lista sotto riportata documenti del sito e comunque il pilota non si dovrà essere piazzato nei primi 10 di qualsiasi trofeo nel 2023 **Honda:** CBR 600 RR fino al 2019, CBR 1000 RR fino al 2016

**Yamaha:** R6 fino al 2016, R1 fino al 2011

**Suzuki:** GSX-R 600 tutte, GSX-R 750 tutte, GSX-R 1000 fino al 2016

**Kawasaki:** ZX-6R fino al 2014, ZX-10R fino al 2010

**Aprilia:** RSV 1000 tutte, RSV4 fino al 2010

**KTM:** RC8 fino al 2016

**Triumph:** Daytona 675 fino al 2016 (e modelli precedenti)

**MV Agusta:** F4 750 tutte, F4 1000 fino al 2009

**Ducati:** 848 fino al 2010 (e modelli precedenti), 1098 fino al 2010 (e modelli precedenti,)

ROOKIES (almeno 7 piloti al via): riservata ai piloti al 1° anno di licenza, piloti under 25 (non classificati tra i primi 5 di ogni campionato trofeo 2025)

OVER 45 (almeno 7 piloti al via)

Challenge (almeno 7 piloti al via): piloti che a Varano (pista esempio) non hanno mai girato sotto il muro dell' 1'11 (fino al 2024) sia per la 600 che per la 1000.

**Premiazione finale:** Trofeo ai primi 3 classificati assoluti della 600, Trofeo ai primi 3 classificati della 1000, trofeo Challenge ai primi 3 classificati di ogni categoria (con almeno sette piloti iscritti). Rookies ai primi tre classificati di ogni categoria (con almeno sette piloti iscritti), Over 45 e NO TC.

I premi della classifica finale verranno decisi dall'organizzazione che ne darà comunicazione ai piloti alla prima gara di campionato, mediante pubblicazione di un documento su proprio sito web [www.trofeimoto.it](http://www.trofeimoto.it)

Ai premi della classifica finale avranno accesso i soli iscritti al trofeo. Sarà possibile effettuare anche un'iscrizione tardiva al trofeo, ma sarà possibile concorrere per i premi della classifica finale disputando almeno 3 gare delle 5 previste in calendario

I premi potranno essere ritirati solo durante la premiazione finale.

#### **ARTICOLO 11 - ISCRIZIONI**

Il modulo di iscrizione, scaricabile dal sito [www.trofeimoto.it](http://www.trofeimoto.it) dovrà essere compilato in ogni sua parte, firmato dal pilota o per i minori dal genitore che esercita la patria potestà e spedito via mail: [segreteria@trofeimoto.it](mailto:segreteria@trofeimoto.it) e iscrizioni al Trofeo saranno chiuse al raggiungimento dei 34 piloti per categoria.

La quota d'iscrizione al Trofeo Race Attack è fissata in 500 euro fino al 31 gennaio 2025, dopo tale data la quota passerà a 600 euro.

All'iscrizione al trofeo andranno aggiunte le tasse d'iscrizione a ogni singola gara (300 sui circuiti di Varano e Magione, 400 euro sul circuito di Cremona)

I soli iscritti al trofeo avranno diritto al welcome kit (La sua composizione sarà pubblicata sulle pagine del sito [www.trofeimoto.it](http://www.trofeimoto.it)) e all'attribuzione del punteggio per la classifica di campionato

#### **Per i pagamenti:**

**Moto Club Ducale ASD banca MPS Iban: IT86N0103012705000010727096**

**Copia del bonifico va inviata obbligatoriamente a mezzo e- mail o fax agli indirizzi sopra riportati.**

La mancata partecipazione alle gare previste in calendario da addebitare a problemi del pilota, di qualsiasi natura essi siano, non comporterà la restituzione della tassa d'iscrizione al trofeo o della tassa d'iscrizione alla gara.

L'iscritto si assume ogni responsabilità sulla veridicità dei dati forniti e dichiara di osservare il regolamento del trofeo, i regolamenti F.MI e la polizza assicurativa F.M.I. con relativi risarcimenti in caso di infortunio e decesso.

Con l'iscrizione il pilota autorizza il Moto Club Ducale all'utilizzo, in via esclusiva, dei dati personali ai fini logistici e fiscali relativi all'organizzazione del Trofeo Race Attack nel rispetto del D.L. nr. 196/03. Il pilota cede in via esclusiva al moto club organizzatore delle gare, al Moto Club Ducale, agli sponsor del trofeo ufficiali il diritto all'utilizzo della sua immagine da sola, o con altri piloti, in foto e video o con i suoi dati anagrafici, senza limite di luogo, di tempo e di mezzi in via puramente gratuita.

**Art. 11.1 Wild Card:** ad ogni gara, a seconda dei posti liberi per ogni categoria sarà possibile partecipare come wild card. Il costo della wild card è fissata in 400 euro a Varano e Magione, 500 a Cremona.

Le wild card in caso di podio prenderanno coppa, ma non prenderanno punti per il trofeo.

#### **Per i pagamenti: bonifico bancario a:**

**Moto Club Ducale ASD banca MPS Iban: IT86N0103012705000010727096**

**Copia del bonifico va inviata obbligatoriamente a mezzo e- mail agli indirizzi sopra riportati**

#### **ARTICOLO 12 – NORME FMI**

Per quanto non previsto dal presente regolamento si farà riferimento ai regolamenti FMI validi per l'anno in corso: RMM, Regolamento Velocità e Normativa vigente.

## **BOZZA TROFEO RACE ATTACK 2025 REGOLAMENTO TECNICO**

Il presente Regolamento Tecnico è valido per la stagione agonistica 2024. Al momento dell'iscrizione al trofeo o ad una singola gara come Wild Card, i piloti si impegnano a prendere visione del vigente Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) della FMI e del presente Regolamento Tecnico e ad accettarli e rispettarli integralmente. Tutti i motocicli devono essere conformi a quanto indicato nel presente Regolamento.

### ART. 1 - CLASSI AMMESSE

- 1.1 - Sono ammessi alla classe **600 OPEN** motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la classe SuperOpen 600 equipaggiati con motori 4T, aspirati, con le seguenti cilindratae :
- 2 cilindri oltre 500cc fino a 850cc con raffreddamento a liquido
  - 2 cilindri oltre 500cc fino a 1000cc con raffreddamento ad aria o aria/olio
  - 3 cilindri oltre 500cc fino a 675cc
  - 4 cilindri oltre 500cc fino a 637cc
- 1.2 - Sono ammessi alla classe **1000 OPEN** motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la classe SuperOpen 1000 equipaggiati con motori 4T, aspirati, con le seguenti cilindratae:
- 2 cilindri oltre 850cc fino a 1310cc con raffreddamento a liquido
  - 2 cilindri oltre 1000cc fino a 1310cc con raffreddamento ad aria o aria/olio
  - 3 cilindri oltre 764cc fino a 1300cc
  - 4 cilindri oltre 749cc fino a 1200cc
- 1.3 - CLASSE NAKED**
- 1.8.1 - Sono ammessi alla classe Naked, categoria 650, i motocicli derivati di serie, prodotti a partire dall'anno 2002, conformi al vigente regolamenti Tecnico Naked & AdvenTouring (RTNKD) per la classe N&A 650.
- 1.8.2 - Sono ammessi alla classe Naked, categoria 1000, i motocicli derivati di serie, prodotti a partire dall'anno 2002, conformi al vigente regolamenti Tecnico Naked & AdvenTouring (RTNKD) per la classe N&A 1000.

### ART. 2 - NORMATIVA TECNICA TROFEO

#### 2.1 - PNEUMATICI

- 2.1.1 - Il presente Trofeo è un mono-gomma Pirelli, gli unici pneumatici ammessi sono i Pirelli modello Diablo Supercorsa SC V2 mescola SC1 nelle misure indicate di seguito:

CLASSE	Anteriore	Posteriore
600 OPEN	120/70/ZR17 DSCV2 Sc1	180/60/ZR17 DSCV2 Sc1
1000 OPEN	120/70/ZR17 DSCV2 Sc1	200/55/ZR17 DSCV2 Sc1

In caso di pioggia, le gomme rain devono essere di marca Pirelli:

CLASSE	Anteriore	Posteriore
600 OPEN - 1000 OPEN	120/70/R17 NHSTLK350SCR1 DBRAIF	200/60R17NHSTLK401SCR1 DBRAIN

- 2.1.2 - In tutte le classi ogni pilota è tenuto ad acquistare, presso il Racing Service Pirelli presente sui campi gara, almeno 1 set (un anteriore ed un posteriore) di pneumatici per evento entro l'inizio del primo turno di prove ufficiali cronometrate (qualifiche). Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato con una irregolarità tecnica comminata al termine del primo turno di prove ufficiali cronometrate (qualifiche).
- 2.1.3 - Durante ogni evento (prove ufficiali cronometrate e gara) è ammesso utilizzare un massimo di 4 pneumatici (indifferentemente anteriori o posteriori), sui quali devono essere applicati gli sticker forniti dall'organizzazione all'atto dell'iscrizione all'evento.
- 2.1.4 - I pilota o il suo incaricato, ha il compito di accertare la conformità degli sticker all'atto del ritiro degli stessi. Il mancato ritiro, il mancato controllo all'atto del ritiro o la perdita di parte o di tutti gli sticker non vengono

accettati come valida giustificazione per la mancata apposizione degli sticker sugli pneumatici. La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli sticker è del pilota.

- 2.1.5 - Gli sticker devono essere apposti sulla spalla destra dello pneumatico (lato comando acceleratore), a cura del pilota o del suo incaricato per lui, prima di entrare in pista. Per l'apposizione del/degli sticker sulla spalla sinistra dello pneumatico, nei casi reiterati, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la sanzione per inosservanza degli obblighi dei piloti.
- 2.1.6 - Il controllo sulla conformità degli sticker è effettuato dai CT o dal personale dell'organizzatore/promotore e può essere effettuato nei box, nella corsia box, nel parco chiuso o all'ingresso della pista. Il mancato arresto del motociclo per il tempo necessario al controllo in ingresso pista è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti. I CT hanno altresì facoltà di ricevere segnalazioni per iscritto da parte del personale dell'organizzatore/promotore inerenti eventuali irregolarità riscontrate durante i controlli.
- 2.1.7 - In caso di:
- a) mancata applicazione di uno o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal CT (o dal personale dell'organizzatore/promotore). La punzonatura manuale degli pneumatici viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto indicato nell'articolo a seguire.
  - b) scambio tra piloti di uno o di entrambi gli sticker, o comunque di utilizzo di sticker con codici diversi da quelli assegnati 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 (cancellazione dei tempi in prova, esclusione in gara).
  - c) manomissione di uno o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal CT (o dal personale dell'organizzatore/promotore). La punzonatura manuale degli pneumatici prevede: un'ammenda, conformemente a quanto indicato nell'articolo a seguire ed in aggiunta l'esclusione dalla manifestazione.
- 2.1.8 - Conformemente a quanto previsto dall'Articolo 15.30 – Capitolo I – vigente Regolamento Velocità, come per la classe PreMoto3, la punzonatura manuale degli pneumatici viene sanzionata con l'applicazione di un'ammenda di euro 200.
- 2.1.9 - Al termine della sessione, il pilota deve consegnare al 1° CT un numero di sticker equivalente al numero di pneumatici che gli sono stati punzonati manualmente. Gli sticker consegnati devono essere apposti dal 1° CT sugli pneumatici punzonati manualmente. La mancata consegna viene equiparata ad una irregolarità tecnica. Il presente articolo non si applica nel caso di esclusione dalla manifestazione.
- 2.1.10 - Nel caso uno pneumatico con sticker già apposto presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso il Fornitore dello pneumatico può richiederne la sostituzione al 1° CT. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al 1° CT.
- 2.1.11 - Gli pneumatici Rain non sono soggetti all'apposizione di sticker.
- 2.1.12 - In caso il Direttore di Gara dichiari la gara o le prove bagnate, è ammesso l'uso di pneumatici rain, Pirelli modello e dimensioni come da tabella e conformi a quanto specificato nel RTGS. È responsabilità dei piloti approvvigionarsi di pneumatici rain, l'Organizzatore declina ogni responsabilità nel caso la disponibilità in pista degli pneumatici rain non sia sufficiente a far fronte alle richieste di tutti i piloti.
- 2.2 - NUMERI DI GARA
- 2.2.1 - I numeri di gara sono assegnati dal Moto Club Ducale al momento dell'iscrizione. I piloti possono esprimere una preferenza sul numero assegnato, il numero richiesto viene assegnato se ancora disponibile. I numeri di gara a 3 cifre vengono assegnati solo qualora non siano più disponibili numeri a 2 cifre.
- 2.3 - CARROZZERIA
- 2.3.1 - Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafranghi e sovrastrutture sono liberi. I piloti hanno libertà di esporre i marchi dei propri sponsor sulla carenatura del motociclo.
- 2.3.2 - Su richiesta dell'Organizzatore del Trofeo i piloti sono tenuti ad apporre sulla carenatura del motociclo il loghi degli sponsor del Trofeo nella posizione specificata dall'Organizzatore. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una inosservanza degli obblighi dei piloti. Nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad

insindacabile giudizio del Commissario Delegato, sentito il parere dell'organizzatore del trofeo, può essere comminata la sanzione aggiuntiva dell'irregolarità tecnica.

### **Art. 3 - 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<sup>R</sup>"). 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 mm<sup>2</sup> 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 dichiara la gara o la prova bagnata. La vasca non deve presentare ulteriori aperture dovute a tagli o abrasioni, tali da permettere la fuoriuscita di eventuali liquidi. Sui motocicli privi in origine di carenatura integrale (Naked & 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 Fabbrikante e presentarsi in ottimo stato di conservazione, privo di strappi, abrasioni e/o rotture tali da pregiudicarne la funzione protettiva.

#### **Art. 4 - 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. 5 - 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.