

# MES | TROFEI MOTOESTATE

## TROFEO ENDURANCE GP BOZZA REGOLAMENTO SPORTIVO

### Art. 1 – Titolazione del Trofeo:

Il Moto Club Ducale, con sede in Parma, organizza per l'anno 2026, sotto l'egida della Federazione Motociclistica Italiana, un Trofeo denominato Endurance Gp.

Sono ammessi i piloti in possesso di licenza rilasciata dalla F.M.I. nell'anno in corso:

- Velocità (fino ai 21 anni)
- Elite
- Licenza Fuoristrada con Estensione Velocità (fino ai 21 anni)
- Licenza One Event

Piloti appartenenti ad altre federazioni, licenze ammesse:

- Licenza Nazionale + Starting Permission
- Licenza FIM denominata NMFP-Circuit Racing se la manifestazione è iscritta a Calendario FIM
- Licenze FIM valide per i Codici IMN 191

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 2026.

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

### Art. 2- Motocicli ammessi:

La manifestazione è riservata a motocicli, 600 e 1000.

Tutti i motocicli, a prescindere dalla configurazione, devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) e concorrono nelle classi **600 OPEN** o **1000 OPEN** in base alla tipologia di motore ed alla cilindrata. Verrà stilata una classifica assoluta, oltre che una graduatoria per la classe 600 e una per la 1000, ognuna con premiazione dedicata. In caso di equipaggi misti 600 + 1000 l'equipaggio prenderà parte alla graduatoria della classe 1000.

### Art.3 Numero delle prove

1°	Motodromo Cremona Circuit	San Martino del Lago (CR)	23- 24 maggio 2026
2°	Motodromo Tazio Nuvolari	Cervesina	26- 27 settembre 2026

Le gare si svolgeranno su 2 giornate.

Sono previste prove libere di allenamento, a pagamento e facoltative, sabato mattina fuori Regolamento Particolare organizzate dal motoclub Ducale. Ogni team dovrà avere 2 piloti. Ogni pilota avrà a disposizione un turno di qualifica. La gara viene definita in base alla lunghezza da percorrere, stabilita in 100 miglia corrispondenti a **km. 160,934**.

### Art. 4 – Punteggi

Al termine della gara a tutti i piloti qualificati saranno assegnati i seguenti punteggi:

1°	punti	25
2°	punti	22
3°	punti	20
4°	punti	18
5°	punti	16
6°	punti	15
7°	punti	14
8°	punti	13
9°	punti	12
10°	punti	11
11°	punti	10
12°	punti	9
13°	punti	8
14°	punti	7
15°	punti	6
16°	punti	5
17°	punti	4
18°	punti	3
19°	punti	2
20°	punti	1

Punteggi aggiuntivi a ogni round:

Pole position: 2 punti - Giro veloce in gara: 2 punti

#### **Art. 5- Iscrizione al Trofeo**

Per iscriversi al Endurance Gp è necessario fare richiesta d'iscrizione a Moto club Ducale, la quale confermerà l'accettazione. Le domande d'iscrizione devono essere inviate, accompagnate dalla copia del pagamento della tassa di iscrizione, a mezzo: e-mail [info@motoclubducale.com](mailto:info@motoclubducale.com); [segreteria@trofeimoto.com](mailto:segreteria@trofeimoto.com) entro il 31 marzo 2026

I moduli per fare richiesta d'iscrizione si possono scaricare dal sito internet [www.trofeimoto.it](http://www.trofeimoto.it) [www.motoclubducale.com](http://www.motoclubducale.com)

- I moduli devono essere compilati in ogni parte, in modo leggibile con le firme previste, corredato dalla firma di chi esercita la patria potestà per i minori.
- L'iscrizione al Trofeo, comprensiva delle tasse d'iscrizione dei due round ha un costo di 1300 Euro per equipaggio.
- L'iscrizione come Wild Card per una singola gara ha un costo di euro 800 Euro per equipaggio per ogni singolo round

Il pagamento potrà essere effettuato tramite:

- Bonifico Bancario Sul Conto Corrente: Moto Club Ducale ASD banca MPS Iban: IT86N0103012705000010727096 (indicare nome del pilota)
- Versamento a mezzo assegno circolare non trasferibile intestato a Moto club Ducale

- d) Con la presentazione della richiesta d'iscrizione il pilota assume, per sé ed i terzi coinvolti, l'impegno di accettare e di rispettare il Regolamento Sportivo e Tecnico del Trofeo e le Norme Generali della FMI.
- e) È possibile recedere dall'iscrizione entro e non oltre il 01 marzo
- f) L'organizzatore potrà rifiutare l'iscrizione di un pilota senza specificarne i motivi.
- g) L'organizzatore del Trofeo o sue società incaricate declinano ogni responsabilità relativa ad eventuali danni provocati a sé stesso od a terzi derivanti la sua partecipazione al Trofeo.
- h) 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.
- i) L'iscritto si assume ogni responsabilità sulla veridicità dei dati forniti e dichiara di osservare il regolamento della Trofeo, i regolamenti F.MI e la polizza assicurativa F.M.I. con relativi risarcimenti in caso di infortunio e decesso.
- j) 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 Motoestate nel rispetto del D.L. nr. 196/03 e del Regolamento (UE) 2016/679. 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.5 - Formazione delle griglie di partenza**

Non è previsto un tempo minimo di qualificazione, ma ciascun pilota dovrà aver percorso almeno ottenuto almeno 1 rilevamento cronometrico.

Al termine dell'ultima sessione di prove cronometrate verrà redatta la griglia di partenza, che sarà composta dai Team qualificati per la gara, sulla base della media del miglior tempo sul giro realizzato dai due piloti del Team durante le prove di qualificazione

#### **Art.6 Penalità**

La penalità dello "Stop and GO" viene notificata al pilota mediante l'esposizione in prossimità della linea d'arrivo di un cartello recante la scritta "Stop and GO" e il numero della moto a cui è rivolto.

La penalità sarà trasmessa anche sui monitor del Servizio di Cronometraggio, e se possibile gli ufficiali di percorso preposti faranno la comunicazione al team interessato.

Il cartello di penalizzazione verrà esposto al pilota interessato per un massimo di 5 volte. Nel caso in cui, dopo la quinta esposizione, il pilota interessato non rientri al box per scontare la penalizzazione, verrà esposta all'indirizzo del suddetto concorrente la bandiera nera e l'intero equipaggio sarà squalificato dalla gara.

Nel caso di interruzione della gara con bandiera rossa, prima che l'equipaggio abbia scontato lo "Stop and GO", se verrà effettuata una nuova partenza il pilota sanzionato dovrà scontare la penalità prima del termine del quinto giro della nuova gara. Se alla fine del quinto giro della nuova gara non ha scontato lo "Stop and GO" verrà esposta la bandiera nera.

Se non verrà effettuata una nuova partenza, la penalizzazione verrà convertita in tempo da sommare al tempo totale di gara, secondo la entità nominale del tempo di penalizzazione sommata al tempo di percorrenza della pit-lane alla velocità di 60 Km/h, quantificata in 23 secondi.

Per scontare la penalizzazione il Pilota deve rientrare in pit-lane e fermarsi davanti al proprio box. La moto deve essere spenta. Durante la percorrenza della pit-lane il pilota deve rispettare il limite di velocità di 60 km/h. In caso di infrazione del limite di velocità in pit-lane, all'equipaggio sarà inflitta la **penalità del RIDE THROUGH**.

Rientrato in pit-lane il pilota si ferma davanti al proprio box, e spegne la moto, a questo punto parte il conteggio della penalità da scontare, cronometrato dall'ufficiale preposto.

Trascorso il tempo stabilito per la penalità, il pilota riaccende la moto e può ripartire per la prosecuzione della gara.

Durante lo "Stop and GO" possono essere montate le termocoperte, **ma tassativamente tutti gli altri interventi sulla moto e il cambio pilota non sono consentiti.**

**Nel caso di montaggio di termo coperte durante lo "Stop and GO" si procede come segue:** il pilota rientra in pit-lane raggiunge il proprio box e spegne la moto, a questo punto parte il conteggio del periodo di Stop da osservare, il meccanico o il copilota posiziona i cavalletti reggi moto, a questo punto con la moto sorretta dai cavalletti possono essere installate le

termo coperte. Solo in questa occasione (e non durante i cambi pilota) l'operazione di inserimento cavalletti e termocoperte può esser fatta da due persone contemporaneamente, una che opera sulla ruota anteriore e una che opera sulla ruota posteriore.

Allo scadere del tempo da scontare il pilota può riaccendere la moto e ripartire per il proprio turno di guida. Le termocoperte e i cavalletti possono essere tolti anche qualche istante prima dello scadere del periodo di sosta imposta, l'importante è che la moto rimanga spenta e ferma fino allo scadere del tempo di penalizzazione.

Eventuali penalizzazioni di Stop and Go possono essere comunicate fino al sest'ultimo giro di gara, dopodiché la penalizzazione verrà convertita in tempo da sommare al tempo totale di gara, secondo la entità nominale del tempo di penalizzazione sommata al tempo di percorrenza della pit-lane alla velocità di 60 Km/h, quantificata in 23 secondi.

#### **Art.7 – COMPOSIZIONE EQUIPAGGI, DOTAZIONI e VERIFICHE**

Ciascun equipaggio può essere composto da 2 piloti.

Ogni equipaggio può scegliere di partecipare alla gara con una sola moto condotta a turno dai due componenti l'equipaggio stesso, oppure con due moto, ciascuna guidata da un singolo pilota.

Rimane stabilito che ogni moto iscritta deve essere regolarmente sottoposta alle verifiche delle operazioni preliminari e avere transponder. Ogni squadra avrà a disposizione **1 o 2 transponder a seconda delle moto**. Tutte le moto di un medesimo equipaggio avranno lo stesso numero di gara.

**Per, le prove ufficiali il warm-up e per la gara, una sola moto per equipaggio può essere presente in pista, è infatti espressamente vietato, a tutti gli equipaggi scendere in pista con più moto contemporaneamente.**

**Durante la gara e le prove ufficiali non è permesso scambiare le moto fra i componenti dell'equipaggio, nemmeno in caso di rottura di una moto**, con esclusione del caso in cui l'equipaggio sia iscritto con una unica motocicletta da condividere fra i piloti componenti la squadra.

Ciascun pilota, in gara, dovrà indossare **sul braccio destro** una fascia di colore distintivo, consegnata dall'organizzatore e diversa per ciascun componente l'equipaggio stesso.

È fatto **divieto scambiare le fasce** di colore diverso fra i componenti l'equipaggio, una volta stabilita l'assegnazione a mezzo dell'apposita scheda fornita con i documenti di gara.

L'assegnazione delle fasce sarà comunicata da ciascun equipaggio al briefing ante-gara del sabato, con la possibilità di effettuare un cambio di assegnazione entro e non oltre i 90 minuti precedenti l'orario di partenza effettiva della gara stessa. I cambi di fascia comunicati dopo tale limite saranno penalizzati con uno Stop and Go di 2 minuti.

Lo Stop and Go sarà scontato dopo il terzo giro di gara, tale che all'inizio del terzo giro di gara verrà comunque esposto il cartello Stop and Go e il numero dell'equipaggio penalizzato. In caso di assenza della fascia, o di fascia non conforme, non sarà consentito al pilota l'accesso in pista.

Le prove ufficiali si svolgeranno nella giornata di sabato. Sono previsti due turni di prove cronometrate (1 turno per pilota). Per essere ammesso alla partenza ciascun pilota deve avere almeno un tempo di qualifica, mentre non è previsto un tempo minimo di qualificazione.

Durante le prove ufficiali del sabato una sola moto per equipaggio potrà essere in pista, è espressamente vietato, a tutti gli equipaggi scendere in pista con più moto contemporaneamente.

Ciascun equipaggio farà quindi entrare in pista una moto col relativo pilota, solo dopo il rientro di quest'ultimo ai box è possibile far entrare in pista la seconda moto.

La griglia di partenza sarà redatta in base ai tempi registrati da ciascun equipaggio durante le prove ufficiali, verrà preso il miglior tempo registrato dal più veloce dei componenti dell'equipaggio.

#### **Art. 8 - PARTENZA**

La procedura di partenza sarà del tipo "Le Mans" con le moto schierate in prossimità del bordo destro del rettilineo, a partire dalla linea di partenza e inclinate di un angolo di circa 30 gradi, con i piloti schierati dalla parte opposta del rettilineo. Al momento del segnale di partenza, **le moto devono essere spente**.

La partenza avverrà secondo l'ordine stabilito in base al miglior tempo realizzato nelle prove ufficiali dal più veloce dei piloti componenti ciascun equipaggio.

- **10 Minuti** prima della partenza della gara, la corsia box viene aperta per 3 minuti per effettuare il giro di ricognizione.

Sulla griglia di partenza è vietato fare rifornimento, ma è possibile utilizzare coperte termiche. Dopo il giro di ricognizione, quando i piloti raggiungono la griglia e si fermano nella propria postazione, possono essere assistiti da un massimo di 3 persone, una delle quali può reggere un ombrello.

- All'esposizione del cartello di **3 minuti**, ogni intervento sul motociclo deve essere terminato, rimozione delle termocoperte dagli pneumatici, i piloti che desiderano effettuare interventi sulla moto o hanno un qualsiasi problema devono uscire dalla griglia e spingere la propria moto nella corsia box, dalla quale, risolto il problema, partiranno per il giro di riscaldamento, all'accensione del semaforo verde della pit-lane.

- Con il cartello di **1 minuto**, tutti devono lasciare la griglia meno un meccanico o il copilota; se un pilota non riesce ad avviare il motore, può essere aiutato dalla persona presente sulla griglia.

- **30 secondi** prima dell'inizio del giro di warm-up, tutti i piloti devono avere il motore acceso, coloro che avessero problemi con la moto devono spostarsi in corsia box dove possono prendere il via per il giro di warm-up una volta risolto

il problema, dopo l'accensione del semaforo verde in corsia box che rimarrà accesa per 30 secondi.

- A questo punto lo starter, o persona da lui incaricata, mostrerà la bandiera verde agitata ed i piloti prenderanno il via per il giro di riscaldamento. Il giro sarà seguito dalla Safety Car.

Tornando in griglia ciascun pilota deve fermarsi nella propria posizione e spegnere il motore, consegnare la moto al meccanico o al copilota e raggiungere la propria postazione dall'altro lato della pista. Se un pilota ha un problema alla moto durante il giro di riscaldamento, deve rientrare ai box, dove risolto il problema può partire dalla pit-lane, appena si accende il semaforo verde. Al momento in cui la griglia sarà completa, un ufficiale in fondo alla griglia sventolerà la bandiera verde. Lo starter indicherà quindi all'ufficiale che si trova di fronte alla griglia ed espone la bandiera rossa, di portarsi a bordo pista. Quando tutto è pronto **lo starter** sulla torretta di partenza **abbasserà la bandiera tricolore italiana**, ogni pilota correrà verso la propria moto, accenderà il motore e partirà. È vietato qualunque genere di aiuto tranne per i motocicli sprovvisti di avviamento elettrico; per esso è prevista una penalità con Stop and Go di 3 minuti.

Una vettura di soccorso seguirà l'intero primo giro.

- **Se si presenta un problema sulla griglia di partenza che pregiudica la sicurezza dei piloti il Direttore di Gara**

**può invocare la "Partenza Ritardata - Start Delayed" secondo la seguente procedura: lo starter agita la bandiera Rossa e viene esposto il cartello "Start Delayed"**

#### **Art. 9 - PARTENZA IN RITARDO**

Dopo la partenza della corsa, se il motore del motociclo di un pilota non si avvia, quando saranno presenti le condizioni di sicurezza necessarie, il D.d.G. autorizzerà l'aiuto esterno (e non penalizzato) con l'esposizione di una bandiera verde dalla torretta dello starter. Il pilota, aiutato da una sola persona (aiutante o copilota) e con l'ausilio dei commissari di griglia, potrà

spingere la moto fin quando sarà possibile. Se nonostante ciò il motore non si avvia, il pilota dovrà portarsi nella Corsia box entro il minuto che segue la partenza scortato da un Commissario. Una volta avviato, il motociclo potrà partire da detta corsia.

#### **Art. 10 - ARRESTO DELLA CORSA**

In caso di neutralizzazione della corsa per motivi di sicurezza da parte del D.d.G., si procede come segue: la Direzione Gara farà esporre a tutte le postazioni la BANDIERA ROSSA, in base alla quale tutti i piloti in pista dovranno ridurre la velocità ed essere pronti all'arresto in caso di necessità e raggiungere la pit-lane

In pit-lane durante tale regime di bandiera rossa **nessun tipo di intervento (ivi compresa qualsiasi tipo di riparazione**

**e rifornimento) potrà essere svolto sulle moto da parte del personale della squadra di ciascun equipaggio.**

Al momento del rientro in corsia box i commissari di percorso addetti al controllo indicheranno ai piloti una delle due seguenti modalità di comportamento:

- Se al momento dell'esposizione della bandiera rossa il leader e gli altri piloti allo stesso numero di giri del leader, hanno completato meno di tre giri di gara, questa sarà considerata nulla e si effettuerà una nuova gara completa. Tutti i piloti sono ammessi a ripartire, il numero di giri della nuova gara sarà quello previsto in origine e le posizioni in griglia saranno quelle previste in origine.

- Se al momento dell'esposizione della bandiera rossa il leader e gli altri piloti allo stesso numero di giri del leader, hanno completato più di tre giri di gara, ma meno di due terzi di gara, avrà luogo una nuova partenza e la griglia di partenza sarà determinata in base all'ordine di arrivo della prima parte della gara. Per poter accedere alla seconda parte della gara un pilota deve essersi qualificato nella prima parte della gara. La classifica finale della gara sarà stilata in base alla somma dei risultati conseguiti da ciascun concorrente piloti in entrambe le gare. In caso di piloti con lo stesso numero di giri saranno classificati in base al tempo totale ottenuto nelle due gare. La classifica della prima parte di gara sarà redatta in base alla classifica al giro precedente quello dell'esposizione della bandiera rossa.

1. Nel caso in cui la causa dell'esposizione della BANDIERA ROSSA sia di veloce risoluzione, ai piloti sarà indicato di disporsi in fila indiana nella corsia di scorrimento della pit-lane, a partire dal lato di fine corsia, nell'ordine stabilito dalla classifica al giro precedente quello di esposizione della bandiera rossa.

2. 3. Nel caso in cui sia stimato dalla Direzione Gara che i tempi di ripristino siano più lenti, ai piloti sarà indicato dagli addetti di fermarsi davanti al box di riferimento del proprio equipaggio. La moto dovrà sostare solo nella zona antistante il proprio box (working area), potrà essere messa sul cavalletto e potranno essere montate le termocoperte, fermo restando il divieto assoluto di apportare alcun intervento al mezzo meccanico.

Procedura Quick – Restart: nel caso in cui il D.d.G. lo ritenga necessario, per la nuova partenza potrà essere utilizzata la procedura Quick Restart, che verrà eseguita secondo i seguenti termini:

§ 1 **minuto di apertura pit-lane;**

§ 1 **solo meccanico in griglia;**

§ All'arrivo di tutti i piloti in griglia si parte col cartello 1 minuto poi cartello 30 secondi, e via al giro di riscaldamento, con indicazione di avvio per i piloti a mezzo della bandiera verde.

§ Nel caso di applicazione di tale procedura di ripartenza, verrà esposto in corsia Box il cartello **Quick Restart.**

Nel periodo di sosta degli equipaggi in pit-lane, il servizio di cronometraggio della manifestazione, se nel caso in specie, provvederà a stilare la nuova griglia di partenza in base alle posizioni di classifica della prima parte di gara.

Una volta ristabilito il regolare stato della pista, il semaforo verde dell'ingresso in pista sarà acceso e i concorrenti saranno fatti ripartire, con un breve intervallo uno dall'altro, per il compimento di un giro di riscaldamento non facente parte la gara stessa. Nel caso in cui, al momento della ripartenza, un pilota abbia problemi di qualsivoglia tipo tali da impedire la ripresa della gara stessa, il pilota e la moto potranno essere assistiti dal personale della propria squadra al fine di risolvere il problema in atto, con esclusione del rifornimento in pit-lane che rimane in ogni caso vietato. Al momento in cui l'impedimento venga risolto, il pilota verrà fatto ripartire con le medesime modalità di cui sopra, purchè rimanga nel tempo di apertura dell'uscita pit-lane (1 minuto in caso di Quick Restart).

Dopo la partenza per il giro di riscaldamento dell'ultimo pilota in grado di avviarsi nell'ordine regolare e nella tempificazione prevista, la corsia box viene chiusa e gli eventuali equipaggi ancora presenti box potranno prendere la nuova partenza dalla pit-lane secondo le consuete modalità prestabilite. Tornando in griglia i piloti devono fermarsi e spegnere il motore nella posizione stabilita dalla classifica, come indicato dalla nuova griglia fornita dal servizio cronometraggio, consegnare la moto al meccanico o al copilota e raggiungere la loro postazione dall'altro lato della pista. Se un pilota ha un problema alla propria moto durante il giro di riscaldamento, deve rientrare ai box, dove risolto il problema può partire dalla pit-lane, appena si accende il semaforo verde. La gara sarà ripresa quindi con la medesima procedura della partenza originale di cui all'art. 7 del presente regolamento. Il mancato rispetto delle norme relative a questo articolo sarà penalizzato con la procedura del **RIDE THROUGH**, da eseguire secondo le consuete modalità indicate dalle norme F.M.I. per tale argomento. La classifica finale di gara sarà determinata dal numero di giri effettuati da ciascun equipaggio e quindi, a parità di giri, dalla somma totale dei tempi delle porzioni di gara effettuate.

#### **Art. 11 - TURNI DI GUIDA**

Gli equipaggi dovranno obbligatoriamente effettuare il cambio pilota tra il giro N° 19 e il giro N° 24 per la gara di Cremona, mentre per Cervesina il cambio è fissato tra il giro 13 e il giro 18.

Al momento in cui il pilota entra in pit-lane, il pilota si ferma davanti al proprio box o comunque nella working area della pit-lane e spegne la moto. A questo punto parte il conteggio del minuto di sosta cronometrata obbligatoria che viene comunque controllato da un ufficiale preposto. Terminata la sosta di un minuto il pilota avvia la moto e riparte per la prosecuzione della gara. Resta comunque espressamente vietato il cambio degli pneumatici se non a causa di avverse condizioni meteo durante la sosta ai box.

**Per la mancata osservanza del minuto di sosta è previsto uno Stop and Go di 3 minuti.**

**Nel caso di equipaggio composto da due piloti e due moto la procedura da seguire per il cambio pilota sarà la seguente:**

Nell'imminenza del cambio, la moto del pilota che deve subentrare per la prosecuzione della gara dovrà essere posta su di un cavalletto in corsia box, con il motore spento, nello spazio di riferimento della squadra antistante il box assegnato, o comunque nella working area della pit-lane, e già equipaggiata con il transponder in dotazione.

Al momento in cui la moto entra in pit-lane, il pilota si ferma davanti al proprio box o comunque nella working area della pit-lane, dove è presente la seconda moto dell'equipaggio posizionata sul cavalletto, e spenge la moto. Il compagno di squadra senza l'aiuto di terze persone posizionerà il cavalletto per sostenere la moto che è rientrata dal turno di guida, e a quel punto il pilota scende dalla moto.

L'altro pilota sale sulla moto, già pronta in ordine di marcia per la prosecuzione della gara.

Nelle operazioni di inserimento ed estrazione del cavalletto, è consentito l'aiuto da parte di un meccanico della squadra al posto dei piloti stessi coinvolti nel cambio di guida, a condizione che sia uno ed un solo addetto ad operare e che le operazioni vengano effettuate in sequenza separata e non contemporanea.

**Nel caso di due piloti con una sola moto senza rifornimento la procedura da seguire per la il cambio pilota sarà la seguente:**

Al momento in cui la moto entra in pit-lane, il pilota si ferma davanti al proprio box o comunque nella working area della pit-lane e spenge la moto.

Dal momento dello spegnimento del motore, parte il conteggio del minuto di sosta imposto.

Un solo meccanico, o il compagno di squadra posizionerà il cavalletto per sostenere la moto e a quel punto il pilota scende dalla moto.

**Nel caso di due piloti con una sola moto con rifornimento la procedura da seguire per il rifornimento sarà la seguente:**

Tale sosta dovrà comunque essere effettuata obbligatoriamente fra il decimo e il tredicesimo giro. Al momento in cui la moto entra in pit-lane, il pilota si ferma davanti al proprio box o comunque nella working area della pit-lane e spenge la moto. Il compagno di squadra senza l'aiuto di terze persone posizionerà il cavalletto per sostenere la moto che è rientrata dal turno di guida, e a quel punto il pilota scende dalla moto.

A questo punto con la moto ferma spenta e sorretta dal cavalletto e il pilota in piedi può iniziare il rifornimento.

Al termine del rifornimento il secondo pilota dell'equipaggio sale sulla moto viene tolto il cavalletto da una sola persona. il pilota entrante a quel punto avvia il motore e riparte per la prosecuzione della gara.

Nelle operazioni di inserimento ed estrazione del cavalletto è consentito l'aiuto da parte di un meccanico della squadra al posto dei piloti stessi coinvolti nel cambio di guida, a condizione che sia uno ed un solo addetto ad operare e che le operazioni vengano effettuate in sequenza separata e non contemporanea.

Resta comunque espressamente vietato il cambio degli pneumatici se non a causa di avverse condizioni meteo durante la sosta ai box.

#### **Art. 12 – RIPARAZIONI e CADUTE DURANTE LA GARA**

Durante la sosta al box che non preveda il cambio del pilota, un massimo di tre persone può lavorare sulla moto, oltre al pilota, ma non potrà essere eseguito in nessun caso il rifornimento del carburante.

In caso di utilizzo di due moto per il medesimo equipaggio, il rifornimento del carburante potrà essere effettuato solo al di fuori del turno di gara della moto stessa, ovvero quando un'altra moto dello stesso equipaggio sta gareggiando in pista.

Per gli equipaggi composti da due moto i rifornimenti di carburanti e liquidi, nonché riparazioni e regolazioni o altri interventi sulla moto, possono essere effettuati solamente ai Box, sia durante la gara che durante le prove.

Possono essere sostituiti tutti i pezzi danneggiati con altri di ricambio ad eccezione di: telaio, carter motore, scatola del cambio.

In caso di caduta lungo il percorso e che la moto e/o il pilota non possano riprendere la gara con i propri mezzi, la moto verrà trasportata, insieme al pilota se non infortunato o soccorso dal servizio medico, dal carro attrezzi al parco chiuso e qui, previo controllo e abilitazione da parte di un Commissario di Gara Tecnico, potrà essere spinta al proprio box per le eventuali riparazioni.

Nel caso di arresto lungo il percorso di una moto durante la gara, per caduta o guasto meccanico, è possibile che la gara dell'equipaggio in menzione sia proseguita dal compagno se l'equipaggio è composto da due piloti con due moto.

Il Pilota caduto informa il Commissario di percorso che non potrà ripartire, il Commissario quindi avvisa la direzione gara che l'equipaggio ha necessità di far partire il secondo pilota la direzione gara fa così partire un conteggio di 3 minuti passati i quali il secondo pilota può entrare in pista in sostituzione al pilota caduto e proseguire la gara.

Nel caso in cui una squadra, a causa di infortunio o qualsiasi altro problema personale di uno dei suoi componenti, quest'ultimo potrà concludere il proprio turno secondo le possibilità stabilite dal presente regolamento ed il supporto del mezzo meccanico in uso, ma non sarà possibile proseguire la competizione senza attendere puntualmente a tutte le normative in atto del presente regolamento.

Per gli equipaggi che hanno scelto di partecipare alla gara con due **moto, non sarà consentito** in alcun modo di far guidare ad un componente una moto differente da quella a lui collegata in fase di punzonatura durante le Operazioni Preliminari, neanche in caso di incidente che renda inutilizzabile la moto di uno dei piloti.

#### **Art. 13 - VELOCITÀ IN CORSIA BOX**

La velocità massima consentita in corsia box è di **60 km/h**. La penalità per il superamento di tale limite durante le prove sarà

una multa di euro 150,00, mentre durante la gara, l'equipaggio sarà punito con procedura di **Stop And Go di 20 secondi**.

#### **Art. 14 - PENALIZZAZIONI IN TEMPO**

Le penalizzazioni in tempo eventualmente previste dal presente regolamento, da sommare al tempo totale di gara dell'equipaggio interessato, nel caso in cui siano superiori al tempo sul giro più veloce fatto registrare dall'equipaggio medesimo, saranno convertite nel numero di giri pari alla divisione fra il tempo totale di penalizzazione ed il tempo sul giro

più veloce della squadra, ed il resto della divisione sommato al tempo totale di gara.

#### **Art. 15 - CLASSIFICA DI GARA**

Per essere classificato, ogni equipaggio deve aver coperto almeno il 75% della distanza compiuta dall'equipaggio vincitore, oltre alla soddisfazione dei relativi commi vigente Annesso Velocità FMI e vigente RMM.

#### **Art.16 – Sponsor**

Ciascun pilota potrà ricevere una serie di adesivi da applicare sulla carena od in genere sul motociclo. La mancata esposizione degli adesivi sarà equiparata ad un'irregolarità tecnica e sanzionata secondo le Norme FMI.

Il Trofeo è monogomma Pirelli

#### **Art.17 –Servizi**

L'Organizzatore non fornirà servizi.

#### **Art. 18 – Premi Gara**

Per ogni gara non verrà attribuito montepremi

Ogni domenica, al termine delle gare, è prevista la premiazione dei piloti come riportato nello schema che segue:

Classifica Assoluta

Classifica 600 (almeno 7 equipaggi al via)

Classifica 1000 (almeno 7 equipaggi al via)

Premiazione finale: Trofeo ai primi 3 classificati.

Sul podio i premiati devono indossare la tuta da gara e portare con loro il casco ufficiale, l'inosservanza di queste disposizioni comporta la perdita dei premi.

Tutti i premi sono al lordo delle ritenute di legge la cui rivalsa verrà esercitata solo nel caso di erogazione dei premi in denaro.

La partecipazione alla cerimonia di premiazione è obbligatoria, salvo impedimenti giustificabili; l'assenza determina la perdita del premio e la segnalazione ai Commissari di Gara, che da Regolamento Disciplinare FMI, possono applicare una sanzione di €100,00 (cento/00).

Ogni sabato precedente le gare è prevista la consegna di premi relativi a risultati o classifiche parziali riferiti alla gara precedente. Sul podio i premiati devono essere abbigliati in modo decoroso, possono indossare la divisa del Team, non devono apparire loghi concorrenziali con quelli ufficiali della manifestazione.

#### **Art. 19– Montepremi – Premi Finali**

Si prevede l'assegnazione di premi che possono essere erogati in denaro o attraverso prodotti di valore commerciale equivalente. Tutti i premi sono al lordo delle ritenute di legge la cui rivalsa verrà esercitata solo nel caso di erogazione dei premi in denaro.

Al termine del Trofeo verranno assegnati i seguenti premi:

1° Classificato    trofeo

2° Classificato    trofeo

3° Classificato    trofeo

Altri premi potrebbero essere aggiunti a discrezione dell'Organizzatore.

#### **Art.20 – Trattamento dei dati**

La gestione dei dati personali sarà effettuata in conformità con quanto previsto dalle norme vigenti e da quanto autorizzato dal pilota con la richiesta della Licenza Agonistica FMI, altre autorizzazioni saranno richieste con apposite comunicazioni.

#### **Art.21 – 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.

# MES | TROFEI MOTOESTATE

## TROFEO ENDURANCE GP BOZZA REGOLAMENTO TECNICO

Il presente Regolamento Tecnico è valido per la stagione agonistica 2026. 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

Tutti i motocicli, a prescindere dalla configurazione, devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) e concorrono nelle classi **600 OPEN** o **1000 OPEN** in base alla tipologia di motore ed alla cilindrata. Verrà stilata una classifica assoluta, oltre che una graduatoria per la classe 600 e una per la 1000, ognuna con premiazione dedicata. In caso di equipaggi misti 600 + 1000 l'equipaggio prenderà parte alla graduatoria della classe 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 sia slick che intagliati
- 2.1.3 - Durante ogni evento (prove ufficiali cronometrate e gara) è ammesso utilizzare un massimo di 4 pneumatici per ogni moto (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 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, parafanghi 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.
  - o 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).
  - o Non è ammessa alcuna modifica a sistemi di controllo e strategie di sicurezza.
  - o 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>®</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:
  - o I tubi di spurgo o di sfiato della cassa filtro devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
  - o 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:
  - o 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.
  - o 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 Fabbricante 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.