



Federazione
Motociclistica
Italiana

Settore Tecnico – Sportivo
Comitato Velocità

MALOSSSI®

TROFEO MALOSSSI RACING ACADEMY 2025

REGOLAMENTO TECNICO

Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti gli scooter devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS. Per quanto non specificato nel presente Regolamento e nel RTGS, tutti i componenti dello scooter devono essere mantenuti originali.

Si definiscono originali i componenti costruiti dal produttore dello scooter come componenti di primo equipaggiamento o come ricambi per lo specifico modello di scooter. Non sono pertanto considerati originali i componenti prodotti da costruttori diversi da quello dello scooter e i componenti prodotti per altri modelli di scooter (anche se del medesimo costruttore).

I componenti obbligatori o facoltativi di marca MALOSSSI, in sostituzione degli originali, salvo quando diversamente specificato nel presente regolamento, devono rimanere come prodotti da MALOSSSI, nessuna modifica è ammessa.

Quando esplicitamente autorizzato nel presente regolamento, in luogo del componente originale e/o del componente MALOSSSI, è ammesso utilizzare componenti differenti purché di marchi non concorrenti con MALOSSSI. Con il termine "Concorrenti" si indicano i costruttori che competono con più componenti nel medesimo mercato di riferimento di MALOSSSI. In caso di necessità di chiarimento sulla conformità di un componente di marca diversa da MALOSSSI si invitano i piloti a riferirsi all'incaricato dell'organizzatore del Trofeo. Il giudizio finale sull'idoneità del componente spetta all'incaricato dall'Organizzatore del Trofeo. Il mancato rispetto del presente articolo è considerato una irregolarità tecnica.

Art. 1 – GENERALITÀ

1.1 - SCOOTER AMMESSI

1.1.1 - Sono ammessi al trofeo gli scooter con motore 4T, modello Italjet Dragster 200, a due ruote con cerchi ruota di diametro 12" all'anteriore e diametro 13" al posteriore.

1.1.2 - Tutti gli scooter devono essere stati omologati come ciclomotore con verbale del Ministero dei Trasporti, o certificato di conformità dei Paesi del M.E.C.

1.2 - CLASSI AMMESSE

1.2.1 - Tutti gli scooter partecipano alla classe unica denominata Dragster.

1.3 - ELEMENTI VIETATI

È obbligatorio rimuovere dagli scooter i seguenti elementi:

- Cavalletto (sia laterale, che centrale).
- Portapacchi (basamento e telaio).
- Bauletto posteriore.
- Specchietti.
- Porta-targa.
- Pedane poggia piedi (anche se richiudibili).
- Maniglie laterali e posteriori.

Viale Tiziano, 70 – 00196 Roma RM – Tel. 06.32488.516

velocita@federmoto.it - velocita@pec.federmoto.it
www.federmoto.it



Federazione
Motociclistica
Italiana

Settore Tecnico – Sportivo

Comitato Velocità

- La parte interna del gruppo ottico anteriore e degli indicatori di direzione (anteriori e posteriori) deve essere mantenuta mentre il guscio esterno originale deve essere nastrato. È obbligatorio rimuovere le lampadine ivi contenute.
- È obbligatorio mantenere il gruppo ottico posteriore funzionante, al fine di essere utilizzato come luce posteriore in caso la prova o la gara siano dichiarate bagnate, conformemente a quanto stabilito nel RTGS.
- Luce targa.
- Avvisatore acustico.

1.4- COMPONENTI SOSTITUTIVI

1.4.1 - Salvo quando diversamente specificato, tutti i componenti utilizzati in sostituzione di quelli originali devono essere esclusivamente di fabbricazione MALOSSI, fanno eccezione:

- Gli pneumatici, della marca e del modello indicati dal promotore del Trofeo.
- La candela, libera per marca, modello e grado termico, purché reperibile presso la comune rete di vendita. La candela deve rimanere come prodotta dal costruttore, non sono ammesse modifiche. La candela, una volta fissata sulla testa, non può sporgere nella parte interna della camera di combustione, esclusi gli elettrodi.

1.4.2 - Per essere montati, i componenti sostitutivi devono essere inclusi nel catalogo commerciale della MALOSSI S.p.A. come parte specifica per il modello di scooter in uso.

1.4.3 - Salvo quando diversamente specificato, nel caso in cui uno specifico componente sostitutivo non figuri nel Catalogo MALOSSI, l'unico componente ammesso è quello originale.

1.5- COMPONENTI VINCOLANTI

1.5.1 - I componenti di seguito elencati devono essere obbligatoriamente sostituiti con componenti a catalogo MALOSSI, specifici per il modello di scooter in uso:

- Cilindro e pistone (cod. 31.15326)
- Impianto di scarico completo.
- Ammortizzatori anteriore e posteriore.
- Variatore, rulli variatore, cinghia di trasmissione, molla di contrasto.
- Frizione completa, campana frizione, molle frizione.
- Filtro aria completo e filtro olio.
- Centralina Malossi specifica per il modello in uso
- Controller emulatore di sonda lambda.

Negli articoli a seguire possono essere indicati altri componenti dello scooter che devono essere obbligatoriamente sostituiti con componenti a catalogo Malossi.

1.6 - COMPONENTI FACOLTATIVI

1.6.1 - La lista dei componenti facoltativi può essere ampliata dall'Organizzatore del Trofeo durante la stagione.

1.6.2 - L'uso di nuovi componenti MALOSSI specifici per il modello di scooter in uso è di norma consentito a partire da 30 (trenta) giorni dopo l'inizio della loro commercializzazione presso la normale rete di vendita. In alcuni casi speciali MALOSSI potrà autorizzare l'uso di tali componenti a partire da una data specifica, che verrà comunicata con sufficiente anticipo, attraverso il sito ufficiale dei Trofei MALOSSI (trofei.MALOSSI.com). La presente norma ha lo scopo di dare il modo a tutti i piloti iscritti di accedere contemporaneamente ai nuovi componenti.

1.7 - SCOOTER PUNZONABILI

1.7.1 - Per ogni evento ogni Pilota ha diritto a far punzonare un solo scooter.

1.8 - PESO TOTALE MINIMO CONSENTITO



Federazione
Motociclistica
Italiana

Settore Tecnico – Sportivo

Comitato Velocità

- 1.8.1 - Il peso totale è definito come la somma del peso dello scooter in ordine di marcia (come definito nel RTGS), e del peso del Pilota con il suo equipaggiamento di gara. Il peso minimo consentito per gli scooter in assetto da gara è di Kg 132.
- 1.8.2 - L'uso di zavorre conformemente a quanto stabilito nel RTGS per raggiungere il peso minimo, è consentito.
- 1.8.3 - Il peso viene rilevato al termine delle qualifiche e delle gare. Il pilota, in tenuta da gara, deve recarsi al parco chiuso, insieme al proprio scooter, al termine della sessione immediatamente dopo essere uscito dal tracciato. La ritardata o mancata presentazione del motociclo (e del pilota) al parco chiuso sono sanzionate come indicato nel vigente Regolamento Velocità.

Art. 2 – CICLISTICA

- 2.1 - TELAIO
 - 2.1.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il telaio deve rimanere in ogni sua parte incluse le articolazioni motore, come prodotto in origine dal Costruttore per lo scooter omologato. È vietato modificare o alleggerire le parti portanti del telaio, inclusi gli attacchi della carrozzeria.
- 2.2 - MANUBRIO
 - 2.2.1 - Il manubrio (incluso la sua posizione) deve rimanere come prodotto in origine dal Costruttore dello scooter.

Art. 3 – SOSPENSIONI

- 3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE
 - 3.1.1 - È obbligatorio sostituire l'ammortizzatore anteriore originale con quello Malossi RS24 specifico per il modello di scooter in uso.
 - 3.1.2 - Le uniche molle ammesse in sostituzione di quella in dotazione, sono quelle prodotte da Malossi.
 - 3.1.3 - Nessuna ulteriore modifica è ammessa alla sospensione anteriore.
- 3.2 - SOSPENSIONE POSTERIORE
 - 3.2.1 - È obbligatorio sostituire l'ammortizzatore posteriore originale con quello Malossi RS24, specifico per il modello di scooter in uso.
 - 3.2.2 - Le uniche molle ammesse in sostituzione di quella in dotazione, sono quelle prodotte da Malossi.
 - 3.2.3 - Nessuna ulteriore modifica è ammessa alla sospensione posteriore.

Art. 4 – IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato negli articoli a seguire, l'impianto frenante deve rimanere come prodotto in origine dal Costruttore per lo scooter omologato. Nessuna modifica è ammessa.
- 4.2 - Le uniche pastiglie freno ammesse solo quelle prodotte da Malossi specifiche per il veicolo in uso.
- 4.3 - È obbligatorio rimuovere il sistema ABS di serie.
- 4.4 - I tubi freno sono liberi.

Art. 5 – CERCHI RUOTA E PNEUMATICI

- 5.1 - CERCHI RUOTA
 - 5.1.1 - I cerchi ruota devono rimanere come prodotti in origine dal Costruttore per lo scooter omologato, nessuna modifica è ammessa.
- 5.2 - PNEUMATICI
 - 5.2.1 - Gli pneumatici sono liberi per marca e modello, purché siano adatti per misura e tipologia ad essere installati sui cerchi di serie. Gli pneumatici vengono forniti e installati direttamente dal personale tecnico nominato



Federazione
Motociclistica
Italiana

Settore Tecnico – Sportivo

Comitato Velocità

dall'Organizzatore del Trofeo. Per le sessioni di prove ufficiale o di gara ogni Dragster deve essere equipaggiato con pneumatici prestazionalmente identici tra loro.

- 5.2.3 - Qualora lo ritenesse necessario, l'Organizzatore del Trofeo si riserva la facoltà di aggiornare l'elenco degli pneumatici ammessi, dandone comunicazione ai Piloti ed ai Team attraverso tutti i canali di comunicazione ufficiali (sito internet in primis), non meno di quindici giorni prima dell'entrata in vigore dell'aggiornamento stesso.

Art. 6 - SERBATOIO CARBURANTE E CARBURANTE

- 6.1 - L'unico carburante ammesso è quello di tipo "verde" conforme alla normativa FMI vigente (Allegato "Carburanti" vigente Regolamento Velocità) fornito da Malossi.
- 6.2 - Gli unici lubrificanti ammessi sono quelli forniti da Malossi.

Art. 7 - ALIMENTAZIONE

- 7.1 - Il sistema di alimentazione (così come definito nel RTGS) deve rimanere come originariamente prodotto dal Costruttore, non è ammessa alcuna modifica.
- 7.2 - È obbligatorio l'utilizzo del filtro aria Malossi specifico per il modello di scooter. Nessuna modifica è ammessa.

Art. 8 - MOTORE

- 8.1 - TESTA
- 8.1.1 - La testa del motore deve rimanere come originariamente prodotta dal Costruttore, non è ammessa alcuna modifica.
- 8.1.2 - Qualsiasi modifica agli alberi a camme ed ai relativi rocchetti di trascinamento, è vietata.
- 8.2 - CILINDRO
- 8.2.1 - La cilindrata massima consentita è di 204cc ed è ottenibile unicamente adottando il kit cilindro con relativo pistone specifici per lo scooter in uso. Sulla misura della cilindrata non è ammessa nessuna tolleranza.
- 8.2.2 - Qualsiasi modifica al cilindro e pistone, inclusi lucidatura ed alleggerimento, è vietata.
- 8.2.3 - La misura minima ammessa per lo squish è di mm 0,65 mm con una tolleranza di mm - 0,1. La Misura dello squish deve essere effettuata conformemente a quanto indicato nell'Allegato "Altezza di Squish" vigente Regolamento Velocità. La temperatura del motore a cui deve essere effettuata la prova è quella "Ambiente".
- 8.3 - CARTER MOTORE
- 8.3.1 - Sul carter motore non è consentita alcuna lavorazione.
- 8.3.2 - Riparare il carter motore mediante saldatura, è consentito alle seguenti condizioni:
- Il carter non deve essere spezzato o comunque eventuali crepe o lesioni non si devono estendere per più della metà della sua dimensione totale.
 - La riparazione non deve compromettere l'integrità strutturale del carter motore.
 - La riparazione si deve limitare alla zona danneggiata, effettuare aggiunte di materiale in altre parti del motore, è vietato.
- 8.3.3 - Qualora il carter motore venga riparato, la riparazione deve essere dichiarata, durante le Operazioni Preliminari, all'incaricato dall'Organizzatore del Trofeo. L'incaricato ed il Commissario Tecnico hanno la facoltà di verificare che la riparazione sia stata effettuata a regola d'arte, che il carter motore stesso sia integro e funzionante in tutte le sue parti e non siano state apportate modifiche interne non consentite. Il giudizio finale sull'idoneità del componente spetta al CT. Il mancato rispetto del presente articolo è considerato una irregolarità tecnica.
- 8.3.4 - È obbligatoria l'adozione del filtro olio Malossi.



Federazione
Motociclistica
Italiana

Settore Tecnico – Sportivo

Comitato Velocità

8.4 - COPERCHIO ACCENSIONE

8.4.1 - Il coperchio del volano di accensione deve essere mantenuto originale. Nessuna modifica è ammessa.

8.5 - COPERCHIO AVVIAMENTO E TRASMISSIONE

8.5.1 - Salvo quanto autorizzato nell'articolo a seguire, il coperchio dell'avviamento e della trasmissione devono essere mantenuti originali.

8.5.2 - È consentito rimuovere la parte esterna del coperchio di avviamento e della trasmissione, allo scopo di aumentare la luce a terra dello scooter. Gli organi della trasmissione all'interno del coperchio devono comunque essere schermati nelle zone tagliate, mediante il fissaggio di una rete a maglie strette o con soluzioni equivalenti.

8.6 - FISSAGGIO DEI COPERCHI LATERALI

8.6.1 - I coperchi del volano, dell'avviamento e della trasmissione devono essere fissati con tutte le viti previste dal fabbricante del motore equipaggiante lo scooter.

Art. 9 – TRASMISSIONE E AVVIAMENTO

9.1 - La frizione deve essere quella Malossi e non può essere modificata.

9.2 - Il variatore, i rapporti finali, la cinghia di trasmissione e le masse centrifughe devono essere sostituiti con i componenti Malossi forniti nel kit di iscrizione e specifici per lo scooter in uso.

9.3 - L'unica molla di contrasto ammessa è quella prodotta da Malossi e fornita a corredo del variatore Multivar, di colore giallo cod. 2916468.Y0

Art. 10 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

10.1 - L'impianto di raffreddamento del motore (ad aria) deve essere mantenuto originale.

Art. 11 - CARROZZERIA

11.1 - Nel caso vengano mantenuti i gusci originali del gruppo ottico anteriore, del gruppo ottico posteriore e degli indicatori di direzione, devono essere nastrati. Le lampadine ivi contenute vanno rimosse.

11.2 - Il guscio originale del faro posteriore, deve essere lasciato libero dalla nastratura di cui all'articolo precedente solo nel caso venga utilizzato come luce posteriore quando il DdG dichiara la prova o la gara bagnate e in caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del DdG.

11.3 - Il parafrangente anteriore deve rimanere come prodotto in origine dal Costruttore per lo scooter omologato.

11.4 - È consentito montare un massimo di 4 tamponi salva carena a condizione che questi non sporgano dalla sagoma laterale dello scooter. I suddetti tamponi devono avere una forma arrotondata con un diametro non inferiore a mm 50 ed essere realizzati in materiale plastico (non metallico). Al fine di posizionare i tamponi salva carena, è consentito forare la carenatura, a condizione che le dimensioni dei fori praticati non eccedano la dimensione dei tamponi.

11.5 - La sella deve rimanere quella originale ed essere dotata di un sistema di bloccaggio atto ad impedirne l'apertura accidentale.

11.6 - L'unico cupolino ammesso è quello MALOSSI specifico per il modello di scooter in uso.

Art. 12 - CENTRALINA, ACCENSIONE E STRUMENTAZIONE

12.1 - Le uniche centraline di controllo motore ed emulatori della sonda lambda ammessi sono quelli MALOSSI specifici per il modello di scooter in uso. Qualsiasi modifica alla centralina di controllo motore ed all'emulatore della sonda lambda è vietata.



Federazione
Motociclistica
Italiana

Settore Tecnico – Sportivo

Comitato Velocità

- 12.2 - Le regolazioni dei trimmer che regolano la carburazione presenti sulla centralina Malossi debbono essere concordati con il servizio tecnico ufficiale Malossi.
- 12.3 - La strumentazione originale (contagiri, etc.) deve essere mantenuta ma può essere scollegata. L'installazione di un contagiri aggiuntivo è ammessa.
- 12.4 - L'uso di sistemi di acquisizione dati non è consentito.

Art. 13 - IMPIANTO DI SCARICO

- 13.1 - Il tubo di scarico ed il silenziatore, devono essere sostituiti con quelli a catalogo MALOSSİ e non possono essere modificati.
- 13.2 - L'uso di dispositivi mobili (valvole, paratie ecc.) atti a variare la lunghezza, la geometria o le sezioni di passaggio del condotto di scarico, è vietato.
- 13.3 - Il limite fonometrico ammesso è di 100 dB/A a 5.500 giri/min.

Art. 14 – RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti gli scooter devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nel vigente Regolamento Velocità, si invitano pertanto i piloti ed i team a prenderne visione. A titolo esemplificativo ma non esaustivo si ricordano alcune delle norme fondamentali relative alla sicurezza degli scooter durante l'uso in pista. In ogni caso la normativa ufficiale ed applicabile è quella specificata nel vigente RTGS.

- La verifica tecnica pre gara (OP) degli scooter consiste, di norma, nel controllo visivo da parte dei CT dei requisiti di sicurezza e delle caratteristiche tecniche visibili degli scooter, prescritte nei Regolamenti Tecnici di Classe o di Trofeo. In nessun caso una mancata contestazione in OP può essere utilizzata dai piloti come valida giustificazione per l'utilizzo di scooter non conformi ai Regolamenti Tecnici.
- Alle OP ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico scooter. Lo stesso scooter può essere punzonato per un massimo di due Classi differenti, nell'ambito della stessa manifestazione, a condizione che vengano rispettate le norme tecniche di entrambe le Classi ed i tempi di permanenza al parco chiuso. La punzonatura di uno scooter sostitutivo è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, rottura etc.) e deve essere preventivamente concordata con il CT preposto. Lo scooter deve essere della stessa marca e dello stesso modello di quello sostituito.
- La punzonatura dello scooter consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio dello scooter in una zona ben visibile ed accessibile, a discrezione del Commissario Tecnico (CT) preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. In qualsiasi momento dell'evento lo scooter può essere controllato per verificare che la punzonatura sia in buone condizioni e/o che lo scooter sia punzonato a nome del pilota che lo guida.
- Alle operazioni preliminari (OP) il CT preposto ha facoltà di respingere gli scooter giudicati non conformi al vigente RTGS ed ai Regolamenti di Classe o di Trofeo. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità degli scooter spetta al 1° CT, tale decisione è inappellabile.
- Gli scooter devono essere conformi al RTGS ed al regolamento di Classe o di Trofeo in ogni momento dell'evento, sono pertanto suscettibili di essere ispezionati dai Commissari di Gara, oltre che durante le OP e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova. È compito del pilota assicurarsi che il proprio scooter sia conforme al presente Regolamento in ogni momento della manifestazione; su di lui ricadrà pertanto ogni responsabilità per l'utilizzo di uno scooter 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 uno scooter non conforme.
- Il CT ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti dello scooter ritenuti non sicuri, al fine simulare gli effetti di contatti violenti, cadute o altre possibili sollecitazioni derivanti dall'uso sui campi di gara. In nessun caso



Federazione
Motociclistica
Italiana

Settore Tecnico – Sportivo

Comitato Velocità

il pilota potrà rivalersi sul CT o sulla FMI per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.

- Il 1° CT ha la facoltà di rimuovere la punzonatura sul telaio di uno scooter ritenuto pericoloso. Tale scooter deve essere sottoposto ad una nuova verifica tecnica (ed essere ripunzonato) qualora il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione. In qualsiasi momento dell'evento, il 1° CT ha facoltà di richiamare un pilota per la verifica di uno scooter ritenuto non conforme e, qualora necessario, rimuovere la punzonatura sul telaio fino all'adeguamento dello scooter alle richieste del 1° CT.
- In qualunque momento della manifestazione il 1° CT ha la facoltà di effettuare marcature, anche a mezzo di punzoni e sigilli, su un qualsiasi componente dello scooter. 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 sullo scooter, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste del CT è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del CT preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato sulle misure effettuate non viene applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.
- L'angolo di rotazione dello sterzo da ambedue i lati della linea mediana deve essere di almeno 15°. È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi, in nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata. In qualunque posizione dello sterzo e della sospensione anteriore, la ruota anteriore non deve toccare alcun componente dello scooter.
- Le estremità esposte dei manubri, di tutte le leve di comando sui manubri e delle pedane devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica.
- Sul semi-manubrio destro o sul lato destro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante di colore rosso (kill-switch) che consenta di spegnere il motore. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.
- Il comando dell'acceleratore (meccanico o elettronico) deve richiudersi automaticamente quando il pilota lo rilascia. I comandi dell'acceleratore meccanici (anche in presenza di un sistema ride by wire) devono prevedere 2 cavi gas, uno per l'apertura ed uno per la chiusura del gas. Fanno eccezione gli scooter con carburatore/i, sui quali il cavo gas sia connesso direttamente ad una valvola a ghigliottina.
- 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 gli scooter, devono avere almeno un impianto frenante funzionante per asse ruota.
- In tutte le Classi è obbligatorio l'uso di un dispositivo (para-leva) che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due scooter.
- 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 dello scooter.



Federazione
Motociclistica
Italiana

Settore Tecnico – Sportivo

Comitato Velocità

- 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, è raccomandato, ma non obbligatorio, riempire il serbatoio con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe[®]"). Il tappo del serbatoio deve garantire una tenuta perfetta.
 - In tutte le Classi, la sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato, è vietata. Mettere in comunicazione la cassa filtro con il serbatoio è consentito.
 - In tutte le Classi tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare attraverso un elemento filtrante (filtro/i) che impedisca l'ingresso di corpi estranei all'interno del motore. La superficie massima degli eventuali fori di passaggio aria attraverso l'elemento filtrante deve essere di mm² 2.
 - Gli scooter 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.
- Sugli scooter 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 allo scooter. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 500 cc.
 - Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura.
 - Il tappo di carico del radiatore dell'acqua deve garantire una tenuta perfetta e deve essere assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale.
 - Tutti i componenti esterni del circuito dell'olio, i tappi d'immissione e scarico, i filtri, gli scambiatori (acqua-olio o radiatori), eventuali sensori (di pressione o temperatura) ed i tubi contenenti olio in pressione, devono essere serrati con coppie adeguate. È obbligatorio l'utilizzo di guarnizioni ed assicurare tutti i componenti con un filo da legatura in modo da garantire una perfetta tenuta del circuito. I tubi flessibili esterni al motore contenenti olio in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna e crimpati sulle parti terminali. Nella parte di circuito olio esterna al motore è obbligatorio l'uso di terminali o bulloni in acciaio con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o in titanio di grado 5. Il radiatore dell'olio deve essere montato in maniera che eventuali perdite di olio vengano raccolte dalla paratia 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.
 - Sugli scooter è obbligatorio montare una luce con le seguenti caratteristiche:
 - * Avere un fascio luminoso di colore rosso con una potenza di 10-15 Watt, per le lampade a incandescenza e 0,6-1,8 Watt, per le lampade a led.



Federazione
Motociclistica
Italiana

Settore Tecnico – Sportivo

Comitato Velocità

- * Quando lo scooter è in pista il fascio luminoso deve essere continuo (non intermittente).
- * Essere saldamente montata sotto o sopra il codino, nella parte posteriore, vicino alla mezzzeria dello scooter ed essere orientata in modo da essere ben visibile per chi si trovi dietro lo scooter in un angolo di 15° a destra e sinistra rispetto al piano longitudinale dello scooter.
- * Deve essere connessa all'impianto elettrico dello scooter ed attivabile mediante un interruttore posizionato preferibilmente sul manubrio o semi-manubrio in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella allo scooter. Ad insindacabile giudizio del 1° CT possono essere ammesse luci posteriori alimentate da una batteria interna con interruttore attivabile dal pilota quando è in sella allo scooter.
- * Avere un involucro stagno che impedisca all'acqua di penetrare compromettendone il funzionamento.

La luce deve essere accesa unicamente quando il DdG dichiara la prova o la gara bagnate e in caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del DdG, ma deve rimanere montata e mantenuta operativa (pronta all'uso) durante tutta la durata dell'evento.

- Ogni componente della carrozzeria deve essere presentato in buono stato di conservazione e con sistemi di fissaggio allo scooter tali da impedire il distacco quando lo scooter si trova in pista, nel rispetto delle norme del vigente RTGS.
- Gli scooter con motori 4T devono montare paratia con i bordi rialzati, posizionata sotto il motore, sul fondo della quale è obbligatorio disporre materiale assorbente non infiammabile al fine di ridurre la fuoriuscita di olio in caso di rottura del motore e ritardare la propagazione di eventuali fiamme.
- 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 pregiudicare la funzione protettiva.

Art. 15 – DISPOSITIVI DI REGISTRAZIONE VIDEO

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

- L'organizzatore o il promotore della manifestazione, possono richiedere al DdG l'autorizzazione per alcuni piloti al montaggio e all'uso di tali dispositivi a scopo commerciale e/o promozionale. Il DdG ha facoltà di rifiutare il montaggio e l'uso di suddetti dispositivi.
- Il DdG deve trasmettere per mezzo della Segreteria di Gara, al 1°CT elenco degli eventuali piloti autorizzati al montaggio dei dispositivi, affinché i CT possano procedere alle verifiche specificate nei punti successivi.
- I piloti che abbiano ottenuto dal DdG l'autorizzazione al montaggio ed uso dei dispositivi video, devono portare in visione al CT preposto gli scooter con i dispositivi nel loro montaggio definitivo, affinché ne sia verificata la sicurezza. I dispositivi video possono essere montati unicamente sugli scooter, in posizioni che non rappresentino ostacolo alla visuale del pilota o pericolo in caso di contatto con altri scooter, dispositivi montati sull'equipaggiamento del pilota (tuta, casco etc.) sono pertanto vietati. Il CT ha facoltà di rifiutare montaggi reputati non sicuri.
- Qualunque sia il tipo di fissaggio principale, i dispositivi video devono essere assicurati in almeno un punto mediante un filo di sicurezza.



Federazione
Motociclistica
Italiana

Settore Tecnico – Sportivo

Comitato Velocità

- Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video non autorizzati dal DdG e/o non verificati dal CT è sanzionabile con: l'applicazione dell'ammenda prevista dalle Norme Sportive per l'inosservanza degli obblighi dei piloti, o come irregolarità tecnica per i casi reiterati o giudicati più gravi da un punto di vista della sicurezza del montaggio. La decisione ultima sul tipo di sanzione da applicare spetta al Commissario di Gara Delegato sentito il parere del 1°CT.
- I dispositivi di registrazione o trasmissione video (inclusi eventuali supporti di memoria), devono rimanere montati sugli scooter per tutto il tempo di permanenza degli stessi in parco chiuso.
- Il DdG ha facoltà di requisire i supporti di memoria e/o cancellare le immagini registrate.

Art. 16 – 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. 17 – VARIAZIONI REGOLAMENTARI

Previa autorizzazione da parte del STS della FMI, l'Organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico, anche durante la stagione, dandone tempestiva comunicazione agli iscritti.

VISTO COMMISSIONE TECNICA

APPROVATO CON DELIBERAZIONE D'URGENZA DEL PRESIDENTE N. 102 DEL 07.04.2025

PUBBLICAZIONE 10.04.2025