

BOZZA DI REGOLAMENTO KIT 3 – 450/250 GP

CONTENUTO

1_ INTRODUZIONE: Obiettivi fondamentali di questo regolamento

2_ LA MOTOCICLETTA: Orientazione generale e definizione delle caratteristiche della stessa

3_ CONDIZIONI GENERALI.

3.1 Dimensioni

3.2 Pesi

4_ CICLISTICA

4.1 Telaio

4.2 Sospensioni

4.2.1 Sospensione anteriore

4.2.2 Sospensione posteriore

4.3 Sterzo

4.3.1 Configurazione

4.3.2 Ammortizzatore di sterzo

4.4 Sistema frenante

4.4.1 Freno anteriore

4.4.2 Freno posteriore

4.5 Pedane

4.6 Semimanubri

4.7 Forcellone

4.8 Ruote e pneumatici

4.9 Protezioni per cadute

5_ CARENATURA

5.1 Restrizioni

5.2 Sicurezza

6_ MOTORE

6.1 Tipo

6.2 Scatola del cambio

6.3 Trasmissione secondaria

6.4 Frizione

6.5 Acceleratore

7_ SISTEMA DI ALIMENTAZIONE COMBUSTIBILE

7.1 Carburatore / Iniezione

7.2 Serbatoio combustibile

7.3 Sistema di riempimento

7.4 Tipo di combustibile

8_ SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

8.1 Raffreddamento interno del motore.

8.2 Radiatore

8.3 Liquidi di raffreddamento

9_ SISTEMA DI IMMISSIONE D' ARIA

9.1 Condotti di immissione

9.2 Scatola del filtro aria

10_ SISTEMA DI SCARICO

11_ INSTALLAZIONE ELETTRICA

12_ SISTEMI ELETTRONICI

12.1 Centralina

12.2 Display

13_ SISTEMI DI ACQUISIZIONE DI DATI

14_ PROCEDIMENTO DI VERIFICHE TECNICHE

14.1 Verifica di potenza alla ruota

14.2 Verifica di livelli di riferimento generali

14.3 Verifica di pesi

14.4 Verifica di rumori

14.5 Verifica del rispetto della normativa di sicurezza

15_ IDENTIFICAZIONE DELLA MOTOCICLETTA

15.1 Numeri e sfondi

15.2 Identificazione frontale

15.3 Tabelle portanumero laterali

15.4 Numero di identificazione del telaio della motocicletta

15.5 Spazio sul telaio per l'adesivo di verifica tecnica

15.6 Spazio per il supporto ed il posizionamento del transponder

1_ INTRODUZIONE: Obiettivi fondamentali di questo regolamento

Questo documento contiene le basi fondamentali del regolamento per la categoria KIT 3, 250 - 450GP. Motodromo s.r.l. propone una serie di condizioni rivolte alla creazione della nuova categoria.

Le direttrici generali che guidano i suggerimenti dei paragrafi successivi obbediscono a due criteri fondamentali:

- Contenimento dei costi. Principio inamovibile del progetto KIT 3.
- Sicurezza della competizione tra i partecipanti, basata sui due punti fondamentali:

L'utilizzazione da parte di tutti degli stessi dispositivi di trasformazione della moto off-road in GP.

Partecipazione delle differenti squadre con motociclette della stessa categoria a parità meccanica

Quanto non autorizzato e precisato in questo regolamento è da considerare totalmente proibito.

2_ LA MOTOCICLETTA: Orientazione generale e definizione delle caratteristiche della stessa

- La motocicletta originale dalla quale si parte è una MX, dei diversi fabbricanti, della categoria **250 oppure 450cc monocilindrica** che si trasforma secondo le condizioni dei successivi paragrafi di questo regolamento. La motocicletta risultante è un veicolo adatto a gare di velocità.

3_ CONDIZIONI GENERALI

3.1 Dimensioni

Le dimensioni della motocicletta sono le originali del costruttore con le varianti derivanti dall'installazione del KIT 3;

_ la larghezza minima tra gli estremi dei semimanubri deve essere di 450mm.

_ l'angolo minimo di inclinazione laterale della motocicletta senza che nessun elemento della stessa (fatta eccezione per i pneumatici) tocchi il suolo deve essere 50°. Questa misurazione si realizza con la motocicletta senza carico (pilota) ma con tutto l'equipaggiamento ed i liquidi per il suo funzionamento.

_ La larghezza massima del sedile deve essere di 450mm. Non potrà superare questa larghezza nessun altro elemento della motocicletta a partire dal sedile verso la parte posteriore del veicolo, fatta eccezione per il sistema di scarico.

4_ CICLISTICA

4.1 Telaio

Il telaio dovrà essere lo standard della motocicletta MX senza nessun tipo di modifica.

4.2 Sospensioni

4.2.1 Sospensione anteriore

La composizione del sistema di sospensione anteriore viene fornito da Motodromo s.r.l.

La forcella fornita non può subire modifiche di struttura. E' concesso regolare la forcella per quanto riguarda molle ed idraulica.

E' proibito l'uso di piastre di sterzo del sistema di sospensione anteriore che non siano quelle fornite nel KIT 3 o nel catalogo accessori.

4.2.2 Sospensione posteriore

L'ammortizzatore sarà fornito nel KIT 3. E' concesso regolare la taratura idraulica e la molla.

Il sistema di bielle della sospensione posteriore dovrà essere l'originale standard della motocicletta.

4.3 Sterzo

4.3.1 Configurazione

In tutto l'arco di giro dello sterzo non dovrà esserci nessun elemento che interferisca in una tolleranza di 30mm intorno alle manopole del manubrio. L'obbiettivo è quello di evitare danni alle mani ed alle dita del pilota in caso di caduta.

L'angolo minimo di giro dello sterzo dovrà essere di 15° gradi misurati ad ogni lato dell'asse longitudinale della motocicletta.

L'angolo di giro dello sterzo dovrà essere limitato con un fermo ad ogni lato.

4.3.2 Ammortizzatore di sterzo

E' concesso l'utilizzo dell'ammortizzatore di sterzo.

4.4 Sistema di frenata

4.4.1 Freno anteriore

Si dovrà utilizzare l'insieme del freno anteriore (pompa, pinza e disco) fornito nel KIT 3.

La leva d'azionamento dovrà essere, alla sua estremità, una sfera di diametro minimo di 18mm.

Si permette la scelta del tipo delle pastiglie freno.

Si permette la sostituzione del tubo freno.

4.4.2 Freno posteriore

Si dovrà utilizzare l'insieme del freno posteriore (pompa, tubo e pinza) standard della moto originale. Si dovrà utilizzare il disco freno fornito nel KIT 3.

Si permette la scelta del tipo di pastiglie freno.

Si permette la sostituzione del tubo freno.

4.5 Staffe, supporti di staffa e azionamento di cambio e freno posteriore.

Questi dispositivi dovranno essere gli stessi forniti da Motodromo s.r.l. nel KIT 3.

Dovranno disporre di protezioni laterali per evitare che lo stivale del pilota possa interferire con elementi mobili come la catena o il pneumatico posteriore.

4.6 Manubrio

I semimanubri dovranno essere gli stessi forniti da Motodromo s.r.l. nel KIT 3.

La larghezza del manubrio misurata da un'estremità dell'impugnatura all'altra non potrà essere inferiore a 450mm.

Le estremità del manubrio dovranno essere protette con una copertura di nylon arrotondato di un raggio minimo di 8mm.

4.7 Forcellone

E' proibito sostituire o modificare il forcellone standard originale della motocicletta.

E' obbligatorio l'uso di una protezione per la catena, che impedisca il contatto tra il corpo del pilota e l'ingranaggio inferiore catena-corona con la ruota posteriore.

4.8 Ruote e pneumatici

Ruote e pneumatici che verranno utilizzati in competizione saranno gli stessi omologati da Motodromo s.r.l. a tale scopo.

E' proibito l'uso di altre ruote che non siano quelle fornite da Motodromo s.r.l.

E' proibito l'uso di altri pneumatici che non siano puntonate La Mototecnica.

E' concesso l'uso di protezioni di nylon nelle estremità dell'asse per eventuali cadute. Queste protezioni dovranno essere arrotondate con un diametro uguale o superiore a quello dell'asse utilizzato.

4.9 Protezioni per cadute

Si permette l'uso di coperture di nylon per proteggere la motocicletta in caso di caduta, queste protezioni non devono fuoriuscire lateralmente dalla carenatura più di 20 mm. Si permette inoltre l'uso di protezioni di fibra per telaio e carter del motore.

5_ CARENATURA

5.1 Restrizioni

Le parti della carenatura da utilizzare saranno le stesse fornite da Motodromo s.r.l. nel KIT 3. E' obbligatorio l'uso, in qualsiasi momento dello svolgimento della competizione, dell'insieme completo della carenatura, incluso copriserbatoio e parafango.

5.2 Sicurezza

La carenatura è disegnata in modo tale da poter contenere il 50% del totale dell'olio del motore in caso di rottura. La carenatura avrà due fori di scarico che in condizioni di asciutto saranno chiusi, e solo in condizioni di bagnato potranno essere aperti.

Qualsiasi eccedenza di liquido della motocicletta dovrà essere indirizzata ad un serbatoio di un minimo di 250cc di capacità per evitare il suo spargimento. (Eccedenza di olio del carter, di benzina e liquido di raffreddamento).

6_ MOTORE

Si dovrà utilizzare il motore standard della motocicletta originale. Non e' concesso modificare il motore.

6.1 Tipo

Motore monocilindrico di 250 e 450cc 4T

6.2 Scatola del cambio

E' proibita la modifica della scatola del cambio in qualsiasi dei suoi componenti.

6.3 Trasmissione secondaria

E' concesso l'uso di differenti configurazioni tanto di pignone, corona, e la sostituzione della catena.

6.4 Frizione

E' proibito l'utilizzo di qualsiasi elemento dell'insieme di frizione diverso dallo standard.

6.5 Acceleratore

L'acceleratore deve essere munito di ritorno automatico, in modo tale che sia assicurata la chiusura del gas nel caso in cui il pilota lo lasci. E' concessa la sostituzione con acceleratori di breve corsa.

7_ SISTEMA DI ALIMENTAZIONE DI COMBUSTIBILE

7.1 Carburatore / Iniezione

Carburatore:

Non è concesso sostituire o modificare il corpo del carburatore, si permette solamente di regolare quest'ultimo, sostituire gli erogatori di benzina ed i passaggi di aria, fatta eccezione per il diametro di aspirazione principale.

Iniezione:

Non è concessa la sostituzione o modifica dei sistemi di iniezione.

7.2 Serbatoio di combustibile

Il serbatoio di combustibile dovrà essere l'originale standard della motocicletta.

Lo sfiato del serbatoio di carburante dovrà essere provvisto di una valvola di ritenzione. Lo sfiato dovrà essere collegato al serbatoio dei liquidi eccedenti.

Il serbatoio di carburante dovrà essere riempito con materiale ritardante di fiamma. E' proibito pressurizzare il serbatoio di carburante.

7.3 Sistema di riempimento

Il tappo del serbatoio di combustibile dovrà essere l'originale standard della motocicletta.

7.4 Tipo di combustibile

Il carburante dovrà essere senza piombo di normale commercio al distributore.

8_ SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

8.1 Raffreddamento interno del motore.

Non è concesso di modificare il sistema di raffreddamento interno del motore.

8.2 Radiatore

Il numero, la posizione, le dimensioni e la composizione dei radiatori, sono gli originali della motocicletta MX standard.

8.3 Liquidi di raffreddamento

I liquidi di raffreddamento utilizzati non potranno essere altro che acqua o olio. E' proibito l'utilizzo di additivi in questi liquidi concessi.

9_ SISTEMA DI IMMISSIONE DI ARIA

9.1 Condotti di immissione

La composizione, dimensioni e situazione dei condotti di immissione d'aria sono gli originali standard della motocicletta.

9.2 Scatola filtro

Non è concessa la modifica della scatola filtro ed il suo condotto al carburatore, mentre è permesso modificare il filtro d'aria. Non è concesso l'uso di scatole filtro pressurizzate, nè di condotti di pressurizzazione.

10_ SISTEMA DI SCARICO

Il sistema di scarico potrà essere l'originale standard della motocicletta MX oppure di after market. In entrambe i casi dovranno essere presenti db killer con diametro foro di uscita gas di 32mm.

10.1 Verifica di rumori

Il prototipo verrà analizzato in uno spazio aperto dove non esistano ostacoli in un raggio di 10m.

Il rumore ambientale non potrà essere superiore a 90dB/A in un raggio di 10m.

La misura si realizzerà a 50cm dall'estremità del tubo di scappamento e con un angolo di 45°.

La misura limite sarà di 94dB/A.

11_ INSTALLAZIONE ELETTRICA

L'installazione elettrica ed i suoi componenti dovranno essere gli originali standard della motocicletta.

Tutte le motociclette dovranno essere provviste di un tasto per lo spegnimento di sicurezza nel lato sinistro del manubrio. Dovrà essere di colore rosso, per una facile localizzazione in caso di emergenza. Questo tasto di spegnimento dovrà tagliare la fornitura dell'elettricità a qualsiasi componente della motocicletta.

12_ SISTEMI ELETTRONICI

12.1 Centralina

La centralina per la gestione elettronica dovrà essere l'originale standard della motocicletta.

12.2 Display

Il sistema di informazione (cruscotto) è libero.

13_ SISTEMI DI ACQUISIZIONE DI DATI

Non è concesso l'utilizzo di sistemi per acquisizione dati.

14_ PROCEDIMENTO DI VERIFICHE TECNICHE

L'interpretazione del presente regolamento è soggetta alla decisione finale del commissario tecnico e del comitato organizzatore della prova.

14.2 Verifica dei livelli di riferimento generali

Si misureranno e supervisioneranno i livelli di riferimento generali di disegno fissati in questo regolamento.

14.5 Verifica della conformità alle norme di sicurezza

Si realizzerà una verifica completa di ogni punto di tutte le parti descritte in questo regolamento che si riferisca alla sicurezza. Al di sopra di qualsiasi criterio tecnico a livello di prestazioni o costruzione del veicolo dovrà prevalere, come priorità, la sicurezza dei partecipanti. Per questo, tutti i veicoli dovranno essere conformi ai requisiti di sicurezza in qualsiasi momento della gara. Si darà molta importanza alla verifica del veicolo dopo che questo è stato incidentato, al fine di garantirne la sicurezza.

15_ IDENTIFICAZIONE DELLA MOTOCICLETTA

15.1 Numeri e sfondi

Le misure dei numeri saranno di 140mm di altezza per 30mm di larghezza.

Le misure minime degli sfondi saranno di 275mm di larghezza per 200mm di altezza.

Il colore dei numeri dovrà essere nero e lo sfondo bianco.

Intorno ai numeri dovrà esserci una cornice di almeno 25mm priva di qualsiasi segno grafico.

15.2 Identificazione frontale

La motocicletta dovrà poter essere identificata con una tabella portanumero frontale che permetta una visione chiara del veicolo durante la gara.

15.3 Tabelle portanumero laterali

Allo stesso modo si permetterà l'identificazione della motocicletta anche lateralmente, con specifiche tabelle.

15.4 Numero di identificazione del telaio della motocicletta.

Ogni motocicletta dovrà disporre di un numero di telaio inciso per la sua identificazione in qualsiasi momento.

15.5 Spazio sul telaio per l'adesivo della verifica tecnica

Il telaio dovrà avere uno spazio libero di minimo 70mm di larghezza per 40mm di altezza per l'adesivo di verifica dell'organizzazione. Se il telaio non avesse questo spazio disponibile, si dovrà provvedere a fornire una placca per l'adesivo.

15.6 Spazio per il supporto e il posizionamento del transponder

Si dovrà lasciare uno spazio per il posizionamento del transponder ed il suo supporto. La superficie dovrà avere un minimo di 120mm di altezza per 120mm di larghezza e 60mm di sfondo.

Questa zona dovrà stare nella parte destra del veicolo ed in una posizione protetta nel caso di eventuali cadute.

Non dovrà esserci nessun ostacolo nella linea che va dal transponder al ricevitore in fase di misura.

L'organizzazione informerà di quali siano le caratteristiche dimensionali del transponder, così come del tipo di supporto.

E' responsabilità del team il corretto montaggio del transponder.