

## RTJAI-19 Vers. 001

### REGOLAMENTO TECNICO INTERREGIONALE 2019

Conformemente a quanto previsto dal vigente RTMMT i motocicli partecipanti alla Coppa Interregionale FMI devono essere conformi a quanto indicato negli articoli a seguire.

Per quanto non stabilito nel presente Regolamento tutti i motocicli devono essere conformi a quanto indicato nel Regolamento Tecnico Minimoto (RTMMT) e nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS).

#### **Art. 1 DEROGHE GENERALI COPPA**

1.1 - A deroga dell'art. 6 del RTMMT in tutte le Categorie gli pneumatici sono liberi per marca modello e quantità.

#### **Art. 2 DEROGHE CATEGORIA JUNIOR A**

##### **2.1 - GENERALITÀ**

2.1.1 - Gli articoli a seguire si applicano unicamente ai motocicli partecipanti alla Categoria Junior A della Coppa Interregionale F.M.I.

#### **Art. 3 CARBURANTE**

3.1 - A deroga di quanto previsto nell'articolo 7.3 vigente RTMMT si stabilisce che l'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto stabilito nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

#### **Art. 4 FILTRO ARIA**

4.1 - A deroga di quanto previsto nell'articolo 8.2 vigente RTMMT si stabilisce che l'utilizzo di un filtro aria sul condotto di aspirazione del carburatore o (se presente) sulla scatola filtro è obbligatorio. Sono ammessi unicamente filtri in carta, in fibra di cotone, in spugna o realizzati con una rete metallica i cui fori abbiano una superficie massima di mm<sup>2</sup> 2.

4.2 - L'utilizzo di dispositivi, condotti o paratie atti ad aumentare la pressione dell'aria in ammissione al carburatore o alla scatola filtro è vietato.

#### **Art. 5 CARBURATORE**

5.1 - A deroga di quanto previsto nell'articolo 8.4 vigente RTMMT si stabilisce che è obbligatorio l'uso di uno dei carburatori inseriti nella lista dei "Componenti Approvati per il Campionato Italiano Minimoto" (CACIM-19) pubblicata sul sito [www.civ.tv](http://www.civ.tv).

5.2 - Il diametro del diffusore deve essere di mm. 15 per i motocicli con motore 2T e 4T.

5.3 - Le pompe di ripresa ad azionamento meccanico sono vietate.

5.4 - Le sole modifiche consentite al carburatore sono la sostituzione degli elementi costituenti la modifica della carburazione. L'uso di getti variabili è vietato.

5.5 - È vietato modificare il condotto principale del carburatore nel tratto compreso tra le sezioni di ingresso e di uscita. L'uso di inserti fissi o amovibili (inclusi cornetti o filtri), al fine di aggirare la presente norma è vietato.

## **Art. 6 FLANGIA IN AMMISSIONE**

- 6.1 - I soli motori 4 tempi devono essere equipaggiati con una flangia interposta tra il carburatore e la testa. Tale flangia deve avere spessore assegnato di mm 15 ed un foro interno perfettamente cilindrico e non smussato con diametro massimo di mm. 15.
- 6.2 - Le tolleranze previste sulle misure delle flange sono di mm. + 0,03 sul diametro del foro interno e mm. +/- 0,3 per il suo spessore.

## **Art. 7 GENERALITÀ MOTORE**

- 7.1 - A deroga di quanto previsto nell'articolo 9.2 vigente RTMMT si stabilisce che ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il motore è libero nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
- 7.2 - Sono ammessi motori monocilindrici raffreddati ad aria 2 tempi o 4 tempi, monoalbero a due valvole, con avviamento a strappo e fune auto-avvolgente.
- 7.3 - Conformemente a quanto stabilito nel RTGS, i tubi di sfiato motore, qualora presenti, devono terminare in un serbatoio di raccolta montato in una posizione facilmente accessibile e ben fissato al motociclo. Tale serbatoio deve essere controllato ed eventualmente svuotato totalmente prima dell'inizio di qualunque prova e gara. A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che il volume minimo del suddetto serbatoio deve essere di 100 cc.
- 7.4 - La massima cilindrata ammessa è 40 cc. per i motocicli equipaggiati con motori 2T e 90 cc. per i motocicli equipaggiati con motori 4T. A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS si stabilisce che, sulla misura della cilindrata è ammessa una tolleranza di 0,60cc.

## **Art. 8 FRIZIONE**

- 8.1 - A deroga di quanto previsto nell'articolo 10.2 vigente RTMMT si stabilisce che la frizione è libera ma deve essere calettata sull'albero motore.
- 8.2 - Sono ammesse solo frizioni a secco ad azionamento centrifugo, le frizioni in bagno d'olio sono vietate.

## **Art. 9 CANDELA**

- 9.1 - A deroga di quanto previsto nell'articolo 12.4.1 vigente RTMMT si stabilisce che la candela è libera per quanto riguarda la marca, la gradazione ed il materiale. Non è ammesso effettuare lavorazioni sulla candela.

## **Art. 10 IMPIANTO DI SCARICO**

- 10.1 - A deroga di quanto previsto nell'articolo 14.1 vigente RTMMT per l'impianto di scarico vale quanto indicato negli articoli a seguire.
- 10.2 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS si stabilisce che, salvo quanto diversamente indicato negli articoli a seguire, l'impianto di scarico è libero.
- 10.3 - La parte posteriore del silenziatore non deve avere bordi taglienti.
- 10.4 - Il silenziatore non deve sporgere oltre l'estremità finale del codone.
- 10.5 - L'uso di dispositivi mobili (valvole, paratie ecc.) atti a variare la lunghezza, la geometria o le sezioni di passaggio dei condotti di scarico, è vietato.
- 10.6 - Unicamente sui motori 2 tempi, è obbligatorio interporre tra il cilindro ed il collettore di scarico una flangia realizzata in lega di ferro, con uno spessore di mm. 3 ed un foro interno perfettamente cilindrico e non smussato con diametro massimo di mm. 12. Le tolleranze previste sulle misure della flangia sono di mm. + 0,03 sul diametro del foro interno e mm. +/- 0,3 per il suo spessore.

**DISEGNO ESEMPLIFICATIVO FLANGIA SCARICO CATEGORIA JUNIOR B 2T**

SPESORE FLANGIA mm 3 +/- 0.3  
GUARNIZIONI E COPPIE DI SERRAGGIO  
TALI DA IMPEDIRE SFIATI DEI GAS DI  
SCARICO



Il disegno ha uno scopo esemplificativo e non vincola né la forma della flangia né il numero di fori per i prigionieri.

- 10.7 - In presenza di una flangia allo scarico, tutti i gas di scarico devono passare attraverso il foro interno della stessa. Pertanto il montaggio della flangia deve essere conforme a quanto stabilito nei punti a seguire.
- a) Le superfici di accoppiamento tra cilindro e flangia e tra flangia e collettore di scarico devono essere piane.
  - b) La tenuta dei suddetti accoppiamenti deve essere assicurata da guarnizioni resistenti alla temperatura. Dette guarnizioni devono essere mantenute integre per tutta la durata della manifestazione.
- 10.8 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 98 dB/A. Il rilevamento viene effettuato con trasmissione finale disinserita e frizione regolarmente montata, a 8000 giri/min per i motori 2 tempi e 6000 giri/min per i motori 4 tempi.

**Art. 11 PUNZONATURA PARTICOLARI MECCANICI**

- 11.1 - A deroga di quanto previsto nell'articolo 17.1 vigente RTMMT per la punzonatura dei particolari meccanici vale quanto indicato negli articoli a seguire.
- 11.2 - La funzione dei punzoni (vernici, sigilli, sticker etc.) illustrata negli articoli a seguire è quella di identificare in maniera univoca un particolare e/o impedirne lo smontaggio.
- 11.3 - Durante le operazioni preliminari, il 1° C.T. ha a la facoltà di disporre la punzonatura di uno o più componenti del motociclo sottoposti a vincoli regolamentari (es. flange, carburatori, cilindri ecc.).
- 11.4 - La rimozione di uno o più punzoni per effettuare interventi di manutenzione è ammessa, ma deve essere preventivamente concordata con il 1° C.T. Il 1° C.T. ha la facoltà di richiedere che l'intervento sia effettuato in sua presenza e/o di verificare la conformità dei componenti smontati/sostituiti. È obbligo del pilota (o del suo meccanico per lui) accertarsi che tutti i punzoni rimossi vengano apposti nuovamente prima dell'ingresso in pista successivo all'intervento di manutenzione.
- 11.5 - È obbligo del pilota (o del suo meccanico per lui) assicurarsi che tutti i punzoni siano integri ed in buone condizioni prima di ogni ingresso in pista. La verificata assenza o manomissione di uno o più punzoni è equiparata ad una irregolarità tecnica.
- 11.6 - La sanzione prevista per l'irregolarità tecnica di un componente punzonato, per l'assenza dei punzoni e/o per la manomissione dei punzoni, si applica (anche retroattivamente) a tutte le sessioni (prove ufficiali cronometrate e gare) successive alla punzonatura del componente.