

FMI 2011 *Velocità*



FMI 1911
conferenza
2011

GLOSSARIO

ACCOMPAGNATORE chiunque sia al seguito di un pilota con pass anche se non tesserato F.M.I.

AIUTANTE aiuto del pilota che non sia un meccanico, anche se non tesserato F.M.I.

ANNESSO è il regolamento specifico di specialità ASD Associazione Sportiva Dilettantistica

AUTODROMO/IMPIANTO è un circuito permanente dotato di installazioni complete e di pista appositamente costruita per le gare

CAMPIONATO - COPPA - TROFEO - CHALLENGE sono titolazioni di manifestazioni e possono essere costituiti da una o più gare a carattere nazionale o internazionale

CASA ASSOCIATA azienda specializzata nella costruzione di motocicli affiliata alla F.M.I.

CATEGORIA suddivisione in base al tipo di licenze ammesse oppure in base alla cilindrata

CILINDRATA capacità del cilindro o dei cilindri di un motore a scoppio

CLASSE raggruppamento di motocicli secondo la cilindrata-motore o secondo altri criteri di distinzione

CLASSIFICA graduatoria dei concorrenti di una gara secondo l'ordine di arrivo

COSTRUTTORE comprende sia chi ha costruito il motociclo in ogni sua parte, sia chi l'ha realizzata nella forma e con le caratteristiche con la quale intende omologarla

CONCORRENTE è una persona fisica o giuridica che iscrive ad una manifestazione sportiva un motociclo nonché i relativi piloti. Il concorrente deve essere munito della licenza di concorrente rilasciata dalla F.M.I.

DISCIPLINA è un'attività sportiva regolata da un complesso di norme, attività composta da una serie di specialità

ESCLUSIONE può riferirsi alla classifica, alla gara o alla manifestazione

GARA è una competizione con propri risultati e può comprendere prove libere, prove di qualifica, manches o batterie, finali che devono svolgersi nell'ambito della stessa manifestazione, una gara inizia con le verifiche amministrative e tecniche e finisce alla scadenza dei termini di reclamo sull'ordine di arrivo

GIUDICE DI ARRIVO persone designate dal D.d.G. a stabilire l'ordine di arrivo nel caso di un arrivo simultaneo

INDUSTRIA azienda specializzata nella costruzione di motocicli

IDONEITÀ AGONISTICA certificato di idoneità alla pratica sportiva agonista rilasciato da Strutture Sanitarie autorizzate

LINEA DI ARRIVO è la linea di controllo finale con o senza cronometraggio

LINEA DI CONTROLLO è la linea sulla quale viene controllato il passaggio di un motociclo con o senza cronometraggio

LINEA DI PARTENZA è la linea di controllo iniziale con o senza cronometraggio

MANIFESTAZIONE insieme di gare di tipo agonistico, non agonistico e turistico, disciplinato dal R.P. È un evento al quale partecipano piloti e motocicli a scopo

competitivo e possono avere diverse tipologie di svolgimento: in base alle caratteristiche del percorso, in base ai motocicli ammessi. Ogni manifestazione può comprendere una o più gare o competizioni individuali o collettive, con caratteristiche e classifiche distinte.

MECCANICO addetto alla preparazione, manutenzione e riparazione del motociclo

MOTOCICLO mezzo meccanico a due ruote usato nelle manifestazioni motociclistiche

MOTO CLUB uniche entità che possono essere considerate a pieno titolo delle società o associazioni sportive dilettantistiche

ORGANIZZATORE colui che può richiedere l'assegnazione di gare, può organizzare gare, corsi teorici-pratici, corsi Hobby Sport

PARTENZA è l'istante in cui viene dato il segnale di partenza ad un pilota isolato o più piloti che partono insieme

PERCORSO è il tragitto che un motociclo deve percorrere in gara dal traguardo di partenza a quello d'arrivo. Il percorso può essere temporaneo, semipermanente o permanente in relazione all'esistenza di installazioni fisse e alla continuità della sua disponibilità ai fini della manifestazione sportiva

PARCO CHIUSO è il luogo ove il pilota è obbligato a portare il motociclo ad inizio, durante o fine gara, il Parco Chiuso è obbligatorio in tutte le gare che prevedono verifiche tecniche

PASSEGGERO è una persona diversa dal pilota trasportata sul motociclo o sidecar

PILOTA è chiunque conduca un motociclo in una manifestazione sportiva. Il pilota deve essere munito della licenza da conduttore rilasciata dalla F.M.I.

PISTA è il percorso utilizzato in via permanente o temporanea per manifestazioni o tentativi di record

PROMOTORE svolge attività di promozione di campionati e trofei titolati e non titolati

PROVE UFFICIALI prove previste nel Regolamento Particolare, possono essere sia cronometrate che libere

RIDE THROUGH passaggio lento lungo la pit-lane

SCUDERIA società sportiva che prepara i mezzi meccanici, i piloti e tutto quanto è necessario per la partecipazione alle gare, a cui viene rilasciata la Licenza di Concorrente dalla F.M.I.

SPECIALITÀ settore di un'attività sportiva, ramo di una disciplina, regolata da norme specifiche che compongono un Annesso

TEAM gruppo di persone che collabora nello svolgimento di un'attività sportiva, a cui viene rilasciata la Licenza di Concorrente dalla F.M.I.

TELEMETRIA apparecchiature elettroniche per la trasmissione dei dati

TIME TABLE è un documento ufficiale obbligatorio predisposto dall'organizzatore dopo l'approvazione del regolamento particolare per informare il pubblico sullo svolgimento della manifestazione

TROFEO MONOMARCA è un trofeo che può essere richiesto esclusivamente da industrie motociclistiche e di pneumatici, costruttori di moto e accessoriisti riconosciuti dalla F.M.I.

INDICE

Capitolo I -Parte Generale

Articolo 1 - Generalità.....	pag. 39
Articolo 2 - Manifestazione-Gara-Partecipazione Pilota.....	pag. 39
Articolo 3 - Impianti	pag. 39
Articolo 4 - Piloti ammessi	pag. 39
Articolo 5 - Segnali ufficiali	pag. 40
Articolo 6 - Prove ufficiali.....	pag. 41
Articolo 7 - Carezza di iscritti o di partenti	pag. 42
Articolo 8 - Briefing	pag. 42
Articolo 9 - Ammissione alla partenza	pag. 42
Articolo 10 - Sistemi ed ordini di partenza	pag. 43
Articolo 11 - Procedura di partenza	pag. 43
Articolo 12 - Arresto di una gara e nuova partenza	pag. 46
Articolo 13 - Condotta di gara - Ritiro	pag. 48
Articolo 14 - Classifiche	pag. 50
Articolo 15 - Parco Chiuso.....	pag. 51
Articolo 16 - Tabella dei punteggi per Campionati e Trofei.....	pag. 51
Articolo 17 - Procedura "Ride Through".....	pag. 52
Articolo 18 - Giuria.....	pag. 52
Articolo 19 - Ammende	pag. 53

Capitolo II Specialità

Articolo 1 - Campionato Italiano Velocità	pag. 54
Articolo 2 - Coppa Italia	pag. 55
Articolo 3 - Campionato Italiano MiniGP	pag. 55
Articolo 4 - Campionato Italiano Minimoto.....	pag. 56
Articolo 5 - Campionato Italiano Velocità in Salita	pag. 58
Articolo 6 - Trofeo Italia Femminile Beatrice Bossini	pag. 62
Articolo 7 - Trofei Promozionali di Promotori e di Motoclub.....	pag. 62
Articolo 8 - Trofeo del Mediterraneo.....	pag. 63

Capitolo III Regolamenti Tecnici

Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS)	pag. 66
Regolamento Tecnico 125 Gp (RT1GP)	pag. 81
Regolamento Tecnico Superstock (RTSTK)	pag. 83
Regolamento Tecnico Superbike (RTSBK)	pag. 92
Regolamento Tecnico Supersport (RTSS)	pag. 102
Regolamento Tecnico Moto2 (RTM2).....	pag. 110
Regolamento Tecnico 125 Sport (RT1SP).....	pag. 117
Regolamento Tecnico 250 Kawasaki Sport (RT2SP).....	pag. 122
Regolamento Tecnico Minigp (RTMGP)	pag. 128
Regolamento Tecnico Minimoto e Midimoto (RTMMT)	pag. 130
Regolamento Tecnico Motocicli Salita (RTSAL).....	pag. 136
Regolamento Tecnico Motocicli Naked (RTNKD).....	pag. 137
Regolamento Tecnico Scooter (RTSCT)	pag. 142
Regolamento Tecnico Classe Sidecar (RTSDE)	pag. 145
Omologazioni	pag. 149
Allegato 1 - Tabelle Porta Numero e Motocicli Punzonabili	pag. 151
Allegato 1 Bis - Numeri.....	pag. 152
Allegato 2 - Pesi Minimi	pag. 153
Allegato 3 - Limiti Fonometrici.....	pag. 154
Allegato 4 - Tabella Fonometrica.....	pag. 155
Allegato 5 - Tabella di Accoppiamento Cerchio/Pneumatico.....	pag. 156
Allegato 6 - Dimensioni Motociclo.....	pag. 157
Allegato 7 - Caschi.....	pag. 158
Allegato 8 - Carburanti	pag. 159

CAPITOLO I PARTE GENERALE

ART. 1 - GENERALITÀ

Le seguenti regole si applicano a tutte le corse di velocità su strada e/o in circuito. Per quanto possibile sono in sintonia con le norme della Federazione Internazionale Motociclistica (F.I.M.).

ART. 2 - MANIFESTAZIONE - GARA - PARTECIPAZIONE PILOTA

- 2.1 - Insieme di gare di tipo agonistico, non agonistico e turistico, disciplinato da un Regolamento Particolare (R.P.).
- 2.2 - La gara è una competizione con propri risultati e può comprendere prove libere, prove di qualifica, manches o batterie e finali che devono svolgersi nell'ambito della stessa manifestazione, una gara inizia con le verifiche amministrative e tecniche e finisce alla scadenza dei termini di reclamo sull'ordine di arrivo.
- 2.3 - Ciascuna gara è limitata ad una sola classe di motocicli. Nella compilazione del R.P. (previa approvazione della C.S.N.) o su decisione del D.d.G. durante la manifestazione (ove sia previsto dai regolamenti specifici dei trofei o monomarca e non si prescinda dalla sicurezza) è possibile riunire più classi.
- 2.4 - Un pilota non può partecipare a più di una manifestazione nella stessa giornata.
- 2.5 - Sarà consentito ad ogni pilota partecipare a non più di due classi nella stessa giornata anche con lo stesso motociclo, che dovrà comunque essere stato regolarmente verificato per entrambe le partenze.

ART. 3 - IMPIANTI

- 3.1 - Le gare di velocità devono svolgersi su impianti chiusi.
- 3.2 - Gli impianti chiusi possono essere permanenti (autodromi-motodromi-kartodromi) o provvisori.
- 3.3 - Tutti i circuiti devono essere omologati dalla Commissione F.I.M. se l'impianto deve ospitare gare internazionali, dalla F.M.I. per mezzo dei suoi organi preposti per le gare nazionali. Per le caratteristiche tecniche dei circuiti (nel caso di Velocità in Salita si parla di percorsi) si rimanda allo specifico Annesso di Specialità - Normativa Omologazione Impianti

ART. 4 - PILOTI AMMESSI

- 4.1 - Circuiti lunghi con ammessi 50 piloti in prova e 40 in gara sono:
- Motodromo Santamonica a Misano Adriatico (RN)
 - Motodromo del Mugello a Scarperia (FI)
 - Motodromo Vallelunga Pietro Taruffi a Campagnano di Roma (RM)
 - Motodromo Monza a Monza (MI)
- 4.2 - Circuiti corti con i relativi piloti ammessi:
- Motodromo Franciacorta a Castrezzato (BS) - 45 in prova e 36 in gara - 50 in prova e 40 in gara per la classe 125 Sport
 - Motodromo Riccardo Paletti a Varano De Melegari (PR) - 40 in prova e 32 in gara
 - Motodromo dell'Umbria M.U. Borzacchini a Magione (PG) - 42 in prova e 34 in gara

- Motodromo del Levante a Binetto (BA) - 30 in prova e 24 in gara
 - Motodromo Valle dei Templi a Racalmuto (AG) - 40 in prova e 32 in gara
 - Motodromo Nazionale Franco Di Suni a Mores (SS) - 30 in prova e 24 in gara
- 4.3 - Per il numero dei piloti ammessi sugli altri circuiti italiani vedere la Normativa Omologazione Impianti.

ART. 5 - SEGNALI UFFICIALI

5.1 - BANDIERE

- 5.1.1 - Le bandiere sono utilizzate sia durante le prove che durante la gara. Le dimensioni minime devono essere 80 x 100 cm.
- 5.1.2 - Bandiere usate solo dal D.d.G. o suo incaricato ufficiale:
- Bandiera nazionale: segnale di partenza. Esposta sempre agitata.
 - Bandiera a scacchi bianchi e neri: segnale d'arrivo. Esposta sempre agitata.
- 5.1.3 - Bandiere usate dal D.d.G. o dai posti di sorveglianza (su impianti che ne siano in possesso) solo su diretta indicazione del D.d.G.:
- Bandiera bianca e nera (divisa diagonalmente in due settori bianco e nero). Esposta sempre fissa, assieme al numero del motociclo, è un avvertimento dato una sola volta, al pilota corrispondente al numero stesso, per comportamento scorretto. La successiva infrazione sarà punita con bandiera nera.
 - Bandiera nera con numero bianco sovraesposto. Esposta sempre fissa indica al pilota che porta il numero indicato l'obbligo di arresto al proprio box nel successivo passaggio.
- 5.1.4 - Bandiere usate dai posti di sorveglianza:
- Bandiera gialla: segnale di pericolo in questo tratto del percorso. Esposta sempre agitata, sia nella postazione dell'incidente che quella che la precede: rallentare, tenersi pronti all'arresto, divieto di sorpasso perché il pericolo è più imminente. Il pilota ha la possibilità, alzando la mano, di restituire immediatamente la posizione (nel rispetto della sicurezza in pista) e riprendere la gara. La mancata osservanza di queste prescrizioni determina l'applicazione dell'ammenda prevista dall'art. 91,1 punto 8 del R.M.M., nonché una penalizzazione di 30" sul tempo finale di gara. Nel caso in cui l'infrazione avvenga nel corso delle prove ufficiali, oltre all'ammenda sarà cancellato il tempo ottenuto nel giro in cui l'infrazione stessa è avvenuta.
 - Bandiera gialla a strisce rosse. Esposta sempre fissa. Diminuzione di aderenza del manto stradale in questo tratto del percorso.
 - Bandiera rossa: da esporre, ai posti di sorveglianza, solo ed esclusivamente su ordine diretto del D.d.G.. Indica arresto prematuro della corsa, divieto di sorpasso, obbligo di rallentare e portarsi verso la zona di partenza ad andatura ridotta, pronti anche a fermarsi se necessario. Va esposta sempre agitata, tranne all'uscita della corsia box per indicare (insieme al semaforo rosso) che la corsia è chiusa. Viene usata anche sulla griglia di partenza alla fine del giro di allineamento e per chiudere la pista.
 - Bandiera verde: via libera. Presentata al D.d.G. durante la ricognizione del percorso, indica piena operatività del settore relativo al posto di sorveglianza. Va inoltre presentata durante il primo giro di prove ufficiali, warm-up e giro di allineamento, per consentire ai piloti di memorizzare, per ciascuna postazione, la posizione del segnalatore. Va inoltre presentata al posto di segnalazione successivo a quello dell'ultima bandiera gialla esposta, per

segnalare la fine del pericolo e del divieto di sorpasso per i piloti. Esposta sempre fissa, agitata dal D.d.G. al via del giro di allineamento.

- Bandiera blu: avviso di sorpasso. Indica ad un pilota che sta per essere doppiato da uno o più piloti: sempre agitata, sia la postazione dove sta avvenendo il doppiaggio che quella che la precede.
- Bandiera nera con disco arancione: (di diametro 40 cm.): deve essere esposta, esclusivamente su precisa indicazione del D.d.G., insieme ad un numero bianco su pannello nero. Informa il pilota del cui motociclo è mostrato il numero, che il suo mezzo ha problemi meccanici che possono mettere in pericolo lui stesso o gli altri, e significa che deve immediatamente fermarsi ed abbandonare la pista. Esposta sempre fissa.
- Bandiera bianca con Croce di Sant'Andrea rossa: caduta di gocce di pioggia sul tratto di pista immediatamente successivo; se mostrata unitamente alla bandiera gialla a strisce rosse indica un'intensificazione della caduta di pioggia. Esposta sempre fissa.

5.2 - SEGNALI LUMINOSI

- 5.2.1 - Il via alla gara deve essere dato con il semaforo; è ammessa, in determinati casi, la sostituzione dello stesso con la bandiera nazionale. Si possono completare le segnalazioni con le bandiere mediante segnali luminosi:
- una o due luci gialle intermittenti - stesso utilizzo della bandiera gialla.
 - una o due luci verdi - stesso utilizzo della bandiera verde.
 - una o due luci rosse - stesso utilizzo della bandiera rossa.
- 5.2.2 - In caso di gare che si svolgono di notte, ogni postazione di sorveglianza deve essere munita di semaforo di segnalazione (si consiglia un doppio sistema di semafori). All'uscita della corsia box deve essere presente una luce lampeggiante blu o verde come indicatore di attenzione.
- 5.3 - CARATTERISTICHE DEI SEGNALI
- 5.3.1 Pannello di fila di griglia: forma circolare; diametro di cm. 60, un lato di colore giallo con cifra nera corrispondente al numero della fila.
- 5.3.2 Pannello "Partenza Ritardata": forma rettangolare; dimensioni cm. 100 x 40. Fondo giallo e scritta nera "Partenza Ritardata".

ART. 6 - PROVE UFFICIALI

- 6.1 - Nel R.P. della manifestazione deve essere previsto un periodo di tempo per le prove: ciascuna classe, fatta salva diversa indicazione nel regolamento generale del campionato o trofeo, deve disporre di almeno due turni di prove cronometrate, la cui durata deve essere indicata nello stesso R.P.. Possono essere previste nel R.P. anche prove libere, anche a pagamento, (cronometrare o non cronometrate) per ciascuna classe, che in tal caso, fanno parte della manifestazione: a tali prove possono partecipare esclusivamente motocicli e piloti che abbiano già effettuato le O. P..
- 6.2 - È tassativamente vietato agli organizzatori di una manifestazione permettere od organizzare prove libere a pagamento una volta che siano iniziate le prove ufficiali.
- 6.3 - Durante la settimana che precede una manifestazione (si calcolano 7 giorni dall'inizio manifestazione, come da R.P., primo giorno della manifestazione escluso) è vietato effettuare prove private in esclusiva sulla stessa pista per i piloti, case, team partecipanti alla gara. Il divieto è esteso a qualsiasi tipo di prove libere sulla stessa pista in caso di manifestazioni valide per il Campionato

Italiano Velocità e per la Coppa Italia, ad eccezione di quelle organizzate il giovedì e/o il venerdì precedente la manifestazione dagli stessi organizzatori.

6.4 - PROVE LIBERE NELLE MINIMOTO

- 6.4.1 - Ogni pilota avrà a disposizione due turni di prove libere di 5 minuti. Durante le prove libere un pilota può utilizzare uno o più motocicli purché siano stati verificati a suo nome.
- 6.4.2 - Prove libere conoscitive di 5 minuti (warm up) si svolgeranno nella mattinata del giorno della gara.

ART. 7 - CARENZA DI ISCRITTI O DI PARTENTI

- 7.1 - Qualora alla chiusura delle iscrizioni risultassero iscritti ad una classe non più di cinque piloti, la stessa può essere soppressa, su decisione del D.d.G.: in un caso del genere i piloti iscritti devono essere tempestivamente avvisati e deve essere loro rimborsata la tassa d'iscrizione.
- 7.2 - Se al momento della partenza di una gara non sono presenti almeno 5 piloti, qualificatisi nelle prove ufficiali, la classe deve essere soppressa. Il D.d.G., in accordo con il Commissario Sportivo Delegato, può - su richiesta dei piloti stessi e se vi è posto nella griglia di partenza - immetterli nella classe superiore.

ART. 8 - BRIEFING

- 8.1 - Il Briefing è obbligatorio e si terrà nel luogo e nell'ora indicata dal D.d.G. sul programma orario o con un comunicato esposto sulla bacheca della Direzione di Gara. Tutti i piloti dovranno obbligatoriamente essere presenti.
- 8.2 - Un'ammenda sarà inflitta a tutti gli assenti come previsto dall'art. 19.1.

ART. 9 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

9.1 - CORSE IN CIRCUITO

Per essere ammesso alla partenza un pilota deve aver compiuto un numero di giri completi, cioè con passaggio effettivo sulla linea del traguardo, sufficienti per permettergli di conoscere il percorso ed avere un tempo di qualifica. Nel caso di irregolarità tecnica accertata al termine o durante il 1° o 2° turno di prove ufficiali, al pilota saranno cancellati i tempi ottenuti nel corso di quel turno di prove. Se l'irregolarità verrà riscontrata dopo la fine della gara, il pilota sarà escluso dalla classifica.

- 9.1.1 - I risultati delle prove cronometrate saranno qualificativi per la gara, in caso di parità del tempo è discriminante il secondo miglior tempo e così via.
- 9.1.2 - Il Regolamento Particolare deve indicare il numero di piloti ammessi in ciascuna classe per la gara.
- 9.1.3 - Il tempo massimo di qualificazione è il miglior tempo della classe, aumentato del 15% (se non diversamente previsto). Quando una classe è divisa in due gruppi di prove, la selezione dei piloti qualificati si farà con il 50% dei migliori tempi di ciascun gruppo. Rimane inteso che il tempo massimo di qualificazione verrà calcolato sul miglior tempo del gruppo, aumentato del 15%.
- 9.1.4 - In mancanza di concorrenti in un gruppo si procede a recuperarli negli altri gruppi; analogo criterio per le finali delle gare con batterie di selezione, con i migliori classificati a parità di giri prima, e migliori tempi poi.
- 9.2 - CORSE DI DURATA
Il tempo massimo di qualificazione è il miglior tempo della classe aumentato del 20%.

ART. 10 - SISTEMI ED ORDINI DI PARTENZA

10.1 - PARTENZE COLLETTIVE

- 10.1.1 - Con griglia di partenza: per la composizione della griglia si rimanda alla Normativa Omologazione Impianti. L'ordine di partenza è determinato dai risultati delle prove, con in testa i migliori tempi di qualificazione; la posizione di griglia del pilota con il miglior tempo di qualificazione (pole position) è quella indicata dalla fiche di omologazione del circuito/percorso.
- 10.1.2 - Con il sistema a spiga (detto LE MANS): per la determinazione della posizione dei motocicli e dei relativi piloti si rimanda alla Normativa Omologazione Impianti - Sez. Velocità. Lo spazio tra le due zone deve essere completamente libero, come altresì le due zone stesse. Al segnale di partenza, dato con il semaforo o con la bandiera, ogni pilota corre verso il proprio motociclo, avvia il motore e inizia la gara.
- 10.2 - PARTENZE SCAGLIONATE
In caso di partenze scaglionate, sia individuali che a gruppi, il segnale di partenza è dato ad intervalli successivi a ciascun pilota o gruppo, dalla linea di partenza o dalla posizione d'arresto indicata in prossimità della linea di partenza.
- 10.3 - Per le "gare su strada" sono previsti due generi di partenza:
a) partenza collettiva, ivi compreso il sistema a spiga
b) partenza scaglionata, individuale o per gruppi di motocicli.

ART. 11 - PROCEDURA DI PARTENZA

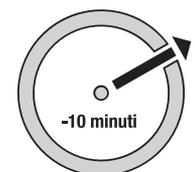
- 11.1 - Deve essere rispettata la seguente procedura di partenza.

15 minuti prima della partenza:



- i piloti hanno tempo 5 minuti per entrare in pista e compiere il giro di ricognizione e prendere il proprio posto in griglia. Il giro di ricognizione non è obbligatorio
- un cartello con l'indicazione 5-4-3-2-1-0 minuto/i sarà esposto all'ingresso della pista, alla scadenza dei minuti semaforo rosso e chiusura dell'uscita dalla pit-lane

10 minuti prima della partenza:



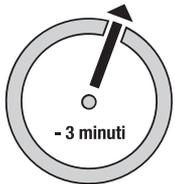
- chiusura dell'ingresso alla pista
- i piloti che non effettuano il giro di ricognizione possono, sotto la supervisione di un U.d.P., portare il motociclo in griglia fino a 5 minuti prima della partenza del giro di allineamento
- i piloti che non si schierano in griglia possono partire per il giro di allineamento dalla corsia dei box secondo le istruzioni dell'U.d.P. preposto alla gestione della corsia box
- i piloti dopo il giro di ricognizione prenderanno posto nella loro posizione e potranno essere assistiti da 3 persone autorizzate a stare sulla griglia, fra le quali una può tenere un ombrello
- incaricati del D.d.G. presenteranno dei pannelli a fianco della pista che indichino le varie file
- il D.d.G. può, in questo momento, dichiarare "Gara Bagnata" (Wet Race) attraverso un pannello da mostrare ai piloti schierati ed a quelli eventualmente ancora nel corridoio box; se non viene presentato alcun pannello la gara sarà automaticamente dichiarata su pista asciutta

- i piloti che hanno necessità di interventi sul motociclo possono ritornare alla corsia box per effettuarli; in questo ultimo caso potranno prendere il via del giro di allineamento dalla corsia box
- i piloti schierati sulla griglia possono procedere a regolazioni e/o interventi sul motociclo, o sostituire gli pneumatici
- sono ammessi solo generatori e dispositivi di messa in moto esterni per motori 4 tempi. Tutti i sistemi di avviamento ed i generatori di corrente elettrica sulla linea di partenza debbono essere provvisti di un contenitore inferiore per impedire fuoriuscite di liquidi (olio per i motori a scoppio, acido per quelli a batteria)
- ogni intervento sul motociclo deve essere terminato prima dell'esposizione del pannello "3 MINUTI", dopo tale limite i piloti che necessitano ancora di effettuare interventi devono spingere il motociclo nella corsia box dove potranno continuare l'intervento o cambiare motociclo, questi piloti prenderanno il via del giro di allineamento dalla corsia box
- è vietato effettuare rabbocchi di carburante dopo la partenza del giro di ricognizione



5 minuti prima della partenza del giro di allineamento:

- esposizione del pannello "5 MINUTI" sulla griglia
- termine ultimo per prendere posto in griglia (a motore spento) sotto il controllo degli Ufficiali di Percorso



3 minuti prima della partenza del giro di allineamento:

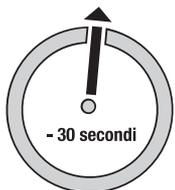
- esposizione del pannello "3 MINUTI" sulla griglia
- rimozione immediata delle termocoperte dagli pneumatici dei motocicli sulla griglia e su tutti i secondi motocicli punzonati in quella classe (ove consentite) e sugli pneumatici di riserva. Gli addetti alla griglia ed alla corsia box devono controllare il rispetto di questa norma
- tutte le persone, eccetto i piloti, devono lasciare la griglia

- dopo la presentazione di questo pannello, i piloti che desiderano ancora effettuare delle regolazioni devono spingere il loro motociclo verso la corsia box. Questi piloti ed i loro motocicli devono aver lasciato la griglia di partenza e raggiunto la corsia box prima dell'esposizione del cartello "1 MINUTO" e prenderanno la partenza per il giro di allineamento dall'uscita della corsia box sotto la sorveglianza di un U.d.P.



1 minuto prima della partenza del giro di allineamento:

- esposizione del pannello "1 MINUTO" sulla griglia
- subito dopo la presentazione del pannello "1 MINUTO" si presenterà il pannello "CASCO" per rammentare ai piloti di controllare la chiusura dello stesso



30 secondi prima della partenza del giro di allineamento:

- esposizione del pannello "30 SECONDI" sulla griglia
- i piloti devono essere al loro posto in griglia con il motore acceso, ogni assistenza esterna è vietata
- i piloti che non possono fare avviare il motociclo devono spostarsi alla corsia box dove possono intervenire o cambiare il motociclo. Questi piloti potranno prendere la partenza per il giro di allineamento dalla corsia box.



VIA

- i piloti partono in gruppo per il giro di allineamento allo sventolare della bandiera verde da parte del D.d.G.
- i piloti effettueranno un giro, a velocità sostenuta, seguiti da una vettura di sicurezza, quando tutti i piloti avranno superato l'uscita box gli eventuali piloti in attesa di partire dalla pit-lane saranno autorizzati da un U.d.P. con bandiera verde e/o dalla luce verde del semaforo ad unirsi al giro di allineamento.
- l'uscita box verrà quindi chiusa dopo 30 secondi
- al ritorno sulla griglia i piloti dovranno riprendere il loro posto con la ruota anteriore dietro (non sulla) la linea, che definisce la posizione e lasciare il motore in moto
- tutti i piloti che raggiungono la griglia dopo la vettura di sicurezza (la quale nel giro di allineamento potrà superare gli eventuali piloti lenti), ove possibile devono rientrare nella corsia box da dove potranno prendere la partenza seguendo le indicazioni di un U.d.P., oppure dovranno arrestarsi dietro la vettura di sicurezza
- se un pilota ha delle difficoltà durante il giro di allineamento od immediatamente prima della partenza deve dirigersi ai box per procedere alle riparazioni o cambiare il motociclo. È assolutamente vietato portarsi sulla linea di partenza con l'intenzione di ritardare il "VIA", pena l'esclusione dalla gara
- quando ogni fila della griglia è completa l'incaricato della fila abbasserà il proprio pannello per indicare che la fila è completa, il pannello non verrà abbassato se un pilota della fila indica qualche difficoltà. Quando tutti i pannelli sono stati abbassati e la vettura di sicurezza ha terminato il giro un U.d.P. in fondo alla griglia agiterà una bandiera verde. Il D.d.G., o un suo incaricato, darà quindi l'ordine all'U.d.P. con bandiera rossa che si trova davanti alla griglia di abbandonare la pista
- si accende il semaforo rosso e, in un intervallo fra 2" e 5", il semaforo si spegne dando il via alla gara ed un veicolo di sicurezza deve seguire i motocicli durante tutto il loro primo giro
- se dopo lo spegnimento della luce rossa del semaforo il motociclo di un pilota si spegne gli U.d.P. potranno aiutare il corridore a metterla in moto, se dopo un tempo ragionevole il motore non parte il pilota dovrà spingere il motociclo, sotto la supervisione dei U.d.P., nella corsia box dove i suoi meccanici potranno aiutarlo oppure potrà sostituire il motociclo
- quando i piloti avranno superato l'uscita box l'U.d.P. situato a questa uscita accenderà il semaforo verde per dare la partenza ai piloti ancora in corsia box
- quando il pilota in testa alla corsa taglia il traguardo del primo giro non è più consentito cambiare motociclo, salvo in caso di interruzione della gara. Nel caso di un pilota che intende cambiare motociclo rientrando ai box, deve aver passato il cartello del limite di velocità dei 60 km/h posto all'ingresso pit-lane, prima che il pilota di testa abbia passato il traguardo
- se un problema che si presenta sulla griglia di partenza può portare pregiudizio alla sicurezza della partenza il D.d.G. può accendere il semaforo giallo lampeggiante e l'U.d.P. incaricato presentare il pannello "Partenza Ritardata". In questo ultimo caso i piloti devono spegnere i motori ed un meccanico per pilota sarà autorizzato ad entrare in griglia per aiutare i piloti; la procedura di partenza ricomincerà dal cartello "1 MINUTO" ed i piloti effettueranno un giro di allineamento supplementare e la lunghezza del percorso verrà ridotta di un giro. Se le circostanze portassero ad effettuare più di una "Partenza Ritardata", la lunghezza del percorso verrà ridotta di un giro per ciascuna "Partenza Ritardata", con indicazione sul contagiri
- qualunque infrazione riscontrata nella procedura di partenza sarà penalizzata con la procedura di "Ride Through".

11.2 - PARTENZA ANTICIPATA

La partenza anticipata è tale nel momento in cui il motociclo effettua un qualsiasi spostamento in avanti prima dello spegnimento del semaforo rosso (o dello sventolamento della bandiera tricolore nel caso la partenza venga data con essa) e viene sanzionata con 30" di penalizzazione (1" per le gare di durata). Sarà a giudizio del D.d.G. valutare se nello spostamento il pilota ha tratto vantaggio e di conseguenza infliggere la penalizzazione. Il D.d.G. deve avvisare il pilota entro metà gara. Contro tale decisione non è ammesso reclamo.

Un pilota che, in caso di gara interrotta, sia stato penalizzato per partenza anticipata nella prima parte di gara:

- se la gara è stata interrotta prima che il leader e tutti gli altri piloti abbiano completato meno di tre giri, essendo la gara considerata nulla, anche la partenza anticipata verrà considerata nulla e quindi non penalizzata
- se la gara sarà fatta ripartire avendo il leader della gara ed gli altri piloti completato più di tre giri, la partenza anticipata all'inizio della seconda parte di gara sarà penalizzata con la bandiera nera.

11.3 - PARTENZA ANTICIPATA NELLE MINIMOTO

- Per partenza anticipata verrà inflitta dalla Direzione di Gara una penalità di 20 secondi.

ART. 12 - ARRESTO DI UNA GARA E NUOVA PARTENZA**12.1 - ARRESTO DI UNA GARA**

Se il D.d.G. decide di interrompere una gara per avverse condizioni climatiche o per qualunque altro motivo, verranno esposte bandiere rosse sulla linea del traguardo ed in tutti i posti di segnalazione e verranno inoltre accese le luci rosse (se presenti) lungo tutto il circuito. Il risultato sarà quello rilevato quando il leader della corsa e tutti gli altri piloti allo stesso giro del leader, abbiano compiuto un giro completo senza la bandiera rossa esposta, e sarà calcolato secondo i principi indicati di seguito:

- 12.1.1- Se il risultato mostra che il leader e tutti gli altri piloti allo stesso giro del leader, hanno completato meno di tre giri, in tal caso la gara sarà considerata nulla, e si effettuerà una nuova gara completa. Qualora ciò non fosse possibile, la gara sarà cancellata e non assegnerà punti.

Le condizioni per prendere parte alla seconda partenza sono le seguenti:

- tutti i piloti sono ammessi a ripartire
- i motocicli possono essere riparati e/o cambiati con altro mezzo già punzonato dallo stesso pilota, ed è possibile effettuare rifornimento di carburante
- il numero di giri sarà lo stesso previsto originariamente
- le posizioni in griglia saranno quelle previste originariamente

- 12.1.2 - Se sono stati completati dal leader, e da tutti gli altri piloti allo stesso giro del leader, più di tre giri e meno dei due terzi del numero di giri previsti (arrotondati per difetto all'unità più vicina), avrà luogo una nuova partenza e la classifica finale sarà stilata combinando le classifiche parziali delle due parti. Qualora non fosse possibile effettuare una nuova partenza, sarà considerata valida solo la prima parte di gara, e verrà assegnata solo la metà del punteggio.

Le condizioni per prendere parte alla seconda partenza sono le seguenti:

- saranno ammessi alla partenza solo i piloti regolarmente classificati nella prima parte di gara
- i motocicli possono essere riparati e/o cambiati con altro mezzo già punzonato dallo stesso pilota, ed è possibile effettuare rifornimento di carburante
- il numero di giri della seconda parte di gara sarà quello necessario a completare la distanza prevista originariamente (vedi art. 15.1.1)
- la griglia di partenza sarà determinata dall'ordine di arrivo della prima parte di gara
- la classifica finale sarà stilata sulla base della somma dei risultati conseguiti dai piloti classificati in entrambe le gare
piloti con lo stesso numero di giri saranno classificati secondo il tempo totale ottenuto nelle due gare.

ESEMPIO DI INTERRUZIONE IN UNA GARA SU 16 GIRI

- a) se la bandiera rossa viene esposta quando il leader della gara ha completato il suo 7° giro ed è nel corso del 8°, e tutti gli altri piloti non hanno ancora completato il proprio 7° giro, la classifica sarà quella del 6° giro, e la seconda parte della gara sarà di 10 giri
- b) se la bandiera rossa viene esposta quando il leader della gara e tutti gli altri piloti allo stesso giro del leader hanno completato il proprio 7° giro e sono nel corso del 8°, la classifica sarà quella del 7° giro, e la seconda parte della gara sarà di 9 giri

ESEMPIO DI UNA GARA INTERROTTA DURANTE L'ULTIMO GIRO

- per tutti i piloti ai quali è stata esposta la bandiera a scacchi prima dell'interruzione, verrà stilata una classifica parziale alla fine dell'ultimo giro di gara
- per tutti i piloti ai quali non è stata esposta la bandiera a scacchi prima dell'interruzione, verrà stilata una classifica parziale alla fine del penultimo giro di gara
- la classifica completa sarà stilata combinando le due classifiche parziali, considerando il numero di giri effettuato ed il tempo impiegato.

- 12.1.3 - Se sono stati completati dal leader e da tutti gli altri piloti allo stesso giro del leader, due terzi (arrotondati per difetto all'unità più vicina) o più dei due terzi allora la gara sarà considerata completa e verrà assegnato l'intero punteggio.

12.2 - NUOVA PARTENZA

Se dovrà essere effettuata una nuova partenza, la stessa dovrà aver luogo prima possibile, compatibilmente con le condizioni della pista. Non appena i piloti avranno raggiunto la corsia box, il D.d.G. darà indicazioni sull'orario della nuova partenza, la cui procedura non dovrà avere inizio, condizioni permettendo, più tardi di 20 minuti dall'esposizione della bandiera rossa.

- 12.2.1- Nel caso di interruzione della gara durante il primo giro, il D.d.G. potrà decidere di ripartire immediatamente senza far rientrare i motocicli ai box, facendo riallineare i piloti sulla griglia e ripartire subito dallo spegnimento del semaforo.
- 12.2.2- Nel caso di una gara interrotta dopo i tre giri la classifica della prima parte di gara dovrà essere disponibile per team e piloti prima della partenza della seconda parte di gara.
- 12.2.3- La procedura di partenza della seconda parte di gara sarà quella riportata al precedente art.11.

- 12.2.4- Nel caso di una gara su due o più manches i due terzi che fanno sì che la gara sia valida è data dalla somma dei giri di gara di ciascuna manches.
- 12.2.5- Non sarà possibile far ripartire la stessa gara più di quattro volte, nel caso si riterrà la stessa annullata. Nel caso che la somma delle manches arrivi alla metà dei giri originari verrà attribuito metà del punteggio previsto.
- 12.3 - SISTEMI DI PARTENZA PER LE GARE DI MINIMOTO
- Circa 15 min. prima della partenza, i piloti dovranno presentarsi al cancello ingresso pista (pre-parco).
 - 10 Minuti prima della partenza chiusura dell'ingresso pista. Partenza collettiva con motore in moto. Il pilota deve essere posizionato correttamente (seduto) sulla moto.

ART. 13 - CONDOTTA DI GARA - RITIRO

- 13.1 - MANOVRE CONSENTITE
- 13.1.1 -Rifornimento sulla pit-lane.
- 13.1.2 -Se un motociclo durante le prove (come da R.P.) è coinvolto in un incidente, ed il pilota rientra con i proprio mezzi, o con il mezzo di soccorso e intende proseguire la sua partecipazione, deve prima far sottoporre il motociclo ad una nuova verifica tecnica. Se la verifica ha esito positivo il pilota può riprendere le prove, in caso contrario il motociclo resta in regime di parco chiuso.
- 13.2 - INFRAZIONI PER CUI È PREVISTA UNA PENALITÀ
- 13.2.1 -È vietato ogni taglio di percorso o variante, salvo che lo stesso avvenga per validi motivi di sicurezza. In caso di taglio non giustificato il pilota che lo ha commesso dovrà attendere il passaggio dei piloti che lo seguono e rientrare dal punto nel quale è uscito. Nel caso di prosecuzione senza sosta egli dovrà alzare la mano e farsi superare dai piloti sui quali ha guadagnato con il taglio. In caso di mancata osservanza di quanto sopra sono previste le seguenti penalità:
- per taglio durante le prove: eliminazione del tempo sul giro nel quale lo stesso è avvenuto. In caso di tagli ripetuti cancellazione di tutti i tempi ottenuti in quella sessione di prove
 - per taglio durante la gara: ride through.
- 13.3 - INFRAZIONI PER CUI È PREVISTA UN'AMMENDA
- 13.3.1 -Un pilota che intende rientrare ai box deve segnalare la sua intenzione sporgendo in fuori per tempo la gamba sx o dx a seconda dell'ubicazione dei box stessi.
- 13.3.2 -È vietato percorrere la pista, come pure la corsia dei box, in senso inverso a quello della corsa.
- 13.3.3 -Tutti i piloti che si fermano devono condurre il proprio motociclo nel senso di marcia verso il più vicino posto di sorveglianza indicato dagli Ufficiali di Percorso, insieme al proprio motociclo, oppure sistemare quest'ultimo in modo da non costituire pericolo per gli altri piloti.
- 13.3.4 -I piloti che tagliano la linea d'arrivo devono compiere ancora un giro completo della pista, senza arrestarsi lungo il percorso e dirigersi quindi al parco chiuso, salvo in caso di avaria. I primi tre piloti classificati, appena depositati i motocicli al parco chiuso, debbono recarsi immediatamente verso il podio perché la cerimonia della premiazione possa iniziare, salvo diverse disposizioni del D.d.G..

- 13.4 - INFRAZIONI CHE COMPORTANO L'APPLICAZIONE DALL'AMMENDA ALL'ESCLUSIONE
- 13.4.1 -Ogni riparazione o modifica lungo il tracciato deve essere fatta dal pilota senza alcun aiuto esterno. Gli U.d.P. possono aiutare il pilota a sollevare la moto. Gli U.d.P. possono aiutare il pilota alla ripartenza.
- 13.4.2- Ad ogni fermata il pilota ha l'obbligo di portarsi in sicurezza fuori dalla pista, in modo da non costituire pericolo ed intralcio per i piloti che seguono. Quando, per una ragione qualsiasi, un pilota esce dal percorso, deve riprendere la gara senza alcun aiuto esterno, salvo disposizioni diverse del D.d.G., nello stesso punto da dove è uscito o può in seguito rientrare dal punto indicato dagli U.d.P. senza trarre vantaggio e senza ostacolare gli altri piloti. Oppure deve ritirarsi.
- 13.4.2 -Eventuali riparazioni sul motociclo lungo il percorso, possono essere effettuate unicamente con i mezzi di bordo.
- 13.4.3 -Il pilota non deve utilizzare materiali pericolosi per la sicurezza propria e degli altri Concorrenti, del personale di servizio, nonché del pubblico.
- 13.4.4 -La massima velocità consentita nella corsia box, sia durante le prove che durante la gara, è limitata a 60 km/h. La velocità in corsia box può essere rilevata sia con pistola radar che con i sensori di rilevamento del Servizio Cronometraggio. Ogni infrazione a tale limite rilevata durante le prove sarà sanzionata dall'ammenda prevista dall'art.22 di questo Annesso. Analogamente la prima infrazione durante la gara sarà punita con l'applicazione della procedura "Ride Through", eventuali successive infrazioni con l'esposizione della bandiera nera e l'esclusione dalla gara.
- 13.5 - INFRAZIONI PER CUI È PREVISTA L'ESCLUSIONE
- 13.5.1 -Durante una gara un motociclo non deve essere mosso che per mezzo della propria forza motrice, dalle forze muscolari del pilota e/o del passeggero, dalle forze naturali di gravità.
- 13.5.2 -Il passeggero del sidecar deve essere effettivamente trasportato nel carrozino, egli è autorizzato a lasciare momentaneamente il carrozino nelle curve tenendo però i piedi costantemente sul pianale dello stesso. Se previsto dal R.P. della gara, il passeggero può essere sostituito da Kg. 60 di zavorra sistemata sul carrozino.
- 13.5.3 -È assolutamente vietato per il pilota trasportare un'altra persona sul proprio motociclo.
- 13.5.4 -Durante una competizione i piloti, così pure i passeggeri dei sidecar, non devono compiere manovre riprovevoli, sleali e pericolose. I piloti nel momento di sorpassare o di essere sorpassati non devono intralciarsi a vicenda. Un pilota non deve ostacolare la marcia del pilota che lo segue o che lo precede, la scelta della traiettoria spetta al pilota più avanzato. Ogni provata manovra sleale tendente ad ostacolare la gara di altri piloti, viene punita con l'esclusione dall'ordine di arrivo dei responsabili, salvo ulteriori provvedimenti disciplinari adottati dagli Organi di Giustizia.
- 13.5.5 -Un pilota non può ricevere aiuto che davanti al suo box, può essere aiutato da tre persone e gli aiuti non sono autorizzati ad oltrepassare la linea delimitante la zona dei box.
- 13.5.6 -Durante le prove un pilota può utilizzare uno o più motocicli, ove previsto dal regolamento di riferimento, purché siano stati verificati a suo nome. Lo scambio dei motocicli tra piloti è vietato.

13.6 - INFRAZIONI SPECIFICHE NELLE MINIMOTO CHE COMPORTANO L'APPLICAZIONE DALL'AMMENDA ALL'ESCLUSIONE

- 13.6.1 - Durante una competizione i piloti non devono compiere manovre riprovevoli, sleali e pericolose. È fatto divieto ai piloti di togliere il piede dalla pedana della moto, salvo che per segnalare l'ingresso ai Box.
- 13.6.2 - Il contatto deve avvenire con la parte inferiore del piede.
- 13.6.3 - La trasgressione comporterà la cancellazione del giro più veloce durante le prove cronometrate. Durante la gara, la trasgressione comporterà l'applicazione di una sanzione di 10". Se dopo la segnalazione, il pilota continuerà nella trasgressione, il D.d.G. potrà esporre la bandiera bianco/nera e successivamente la bandiera nera per l'esclusione dalla gara.
- 13.6.4 - I piloti che tagliando la linea d'arrivo devono compiere ancora un giro completo della pista, non dovranno superare gli ultimi ancora in gara.
- 13.6.5 - È vietato impennare nel rettilineo del traguardo.
- 13.6.6 - Tutti i piloti dovranno dirigersi quindi al parco chiuso, per la consegna delle moto, anche quelle in avaria. Dovranno obbligatoriamente farsi consegnare il "Pass pilota", senza il quale non sarà possibile poi ritirare la propria moto.
- 13.6.7 - I primi cinque piloti classificati, e un rappresentante la Casa Costruttrice vincente, dovranno recarsi immediatamente sul podio per la premiazione, salvo diverse disposizioni del Direttore di Gara, e del C.S.D.
- 13.6.8 - Lo scambio dei motocicli tra piloti è proibito, pena l'esclusione.
- 13.6.9 - Piloti iscritti al Campionato Italiano che usano mezzi a motore nello spazio paddock.

ART. 14 - CLASSIFICHE

- #### 14.1 - GARE CON PARTENZA COLLETTIVA
- 14.1.1 - In una gara con partenza collettiva, il vincitore è il pilota che taglia per primo la linea d'arrivo, che corrisponde alla linea di cronometraggio, dopo aver compiuto il percorso totale previsto dal R.P. o che percorre, nel tempo prefissato, la maggiore distanza.
- 14.1.2 - Nelle gare con distanza prefissata, i piloti devono essere fermati dopo che il vincitore ha superato la linea d'arrivo, allorché, terminato il giro che in quel momento stanno compiendo, arrivano sulla linea del traguardo.
- 14.1.3 - Nelle gare con durata prefissata, i piloti devono essere fermati, sempre sulla linea d'arrivo, allo scadere del tempo e dopo che il vincitore ha tagliato la linea d'arrivo; il resto della classifica sarà stabilito secondo le posizioni occupate all'arrivo.
- 14.1.4 - Solo i piloti che tagliano il traguardo dopo l'arrivo del vincitore sono classificati, e lo sono secondo il numero di giri effettuati. A parità di giri la classifica viene stilata secondo l'ordine d'arrivo. Nel caso fosse applicata ad un pilota la penalità di 30" (partenza anticipata o sorpasso sotto bandiera gialla) anche in questo ultimo caso il tempo finale si inserirà fra quelli con l'eguale numero di giri.
- 14.1.5 - Ogni pilota, per essere classificato deve aver compiuto il numero minimo di giri previsto dal Regolamento Particolare, tale minimo deve essere pari al 75% (arrotondato per eccesso) della lunghezza del circuito, riferito a ciascuna classe.
- 14.1.6 - L'ultimo giro deve essere compiuto nel tempo massimo indicato nel R.P.; nel caso non fosse indicato il tempo massimo va inteso pari al doppio del tempo realizzato sul giro veloce nella classe in questione.

14.2 - GARE CON PARTENZA SCAGLIONATA

In una corsa con partenze scaglionate, vincitore sarà il pilota che avrà ottenuto il miglior tempo sul percorso totale previsto dal R.P.

14.3 - GARE VELOCITÀ IN SALITA

Le gare di Velocità in Salita si svolgono da un punto all'altro in salita su strade chiuse al traffico. Nell'ambito della stessa manifestazione non si possono svolgere competizioni automobilistiche.

ART. 15 - PARCO CHIUSO

- 15.1 - Luogo ove il pilota è obbligato a portare il motociclo ad inizio, durante o fine gara, il parco chiuso è obbligatorio in tutte le gare che prevedono verifiche tecniche.
- 15.2 - Nessun pilota è autorizzato ad entrare in un parco chiuso, all'infuori che per consegnare o ritirare il proprio motociclo, conformemente a quanto prescritto nel R.P. ovvero nel caso abbia una autorizzazione scritta, firmata dal D.d.G., indicante in modo esplicito il motivo dell'ingresso nel parco stesso.
- 15.3 - I motocicli lasciati al parco chiuso dopo le prove ufficiali devono essere ritirati dai piloti o loro incaricati, dopo il benestare del C.T. entro e non oltre 30 minuti dal termine delle stesse, mentre alla conclusione delle gare devono essere ritirati a partire dallo scadere dei 30 minuti dall'esposizione delle classifiche e non oltre i 15 minuti successivi, salvo disposizioni del D.d.G., il C.T. o il C.d.G. Al di fuori di questa tempistica i motocicli non saranno più sotto la tutela del parco chiuso (art. 35.2. del R.M.M. 2011).
- 15.4 - Ad eccezione dei Membri di Giuria (per le gare internazionali), del D.d.G., dei Commissari di Gara e degli Ufficiali di Gara preposti alla sorveglianza del parco stesso, nessun altro, in alcun momento e per alcuna ragione, può essere ammesso nel parco chiuso, se non munito di speciale e motivata autorizzazione, scritta e firmata dal D.d.G..

ART. 16 - TABELLA DEI PUNTEGGI PER CAMPIONATI E TROFEI

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

- Per le gare che si disputano in due manches, i punteggi sopra indicati verranno assegnati per ciascuna manche.

ART. 17 - PROCEDURA "RIDE THROUGH"

- 17.1 - Durante la corsa il pilota penalizzato dovrà transitare nella corsia box. Durante il passaggio in corsia box non è consentito effettuare soste; al termine del passaggio potrà riprendere la corsa.
- 17.2 - Il pilota durante il passaggio in corsia box deve rispettare il limite di velocità di 60 km/h. In caso di superamento di tale limite, la procedura sarà ripetuta; nel caso di un secondo superamento del limite di velocità, al pilota sarà esposta la bandiera nera e verrà escluso dalla manifestazione.
- 17.3 - Nel caso di una corsa interrotta prima che il pilota abbia effettuato il ride through e se è prevista una seconda parte, il pilota dovrà effettuare il ride through immediatamente dopo l'inizio della seconda parte della corsa.
- 17.4 - La penalità del ride through sarà notificata con l'esposizione sulla linea di arrivo di un pannello di colore giallo recante il numero di gara del pilota penalizzato.
- 17.5 - Se possibile la comunicazione verrà fatta anche al Team e trasmessa sui monitor del servizio di cronometraggio.
- 17.6 - Dopo che il pannello giallo sarà stato esposto al pilota penalizzato per tre volte senza che lo stesso abbia effettuato la procedura di ride through, al quarto passaggio verrà esposta la bandiera nera.
- 17.7 - Nel caso in cui la penalità non sia stata scontata prima della fine della corsa, al pilota relativo sarà inflitta una penalità di tempo di 20 secondi.
- 17.8 - La penalizzazione del ride through può essere inflitta contemporaneamente a più piloti, così come più piloti possono effettuare contestualmente la procedura.

ART. 18 - GIURIA

- 18.1 - La Giuria:
- può autorizzare la modifica del Regolamento Particolare ed il programma della manifestazione, sempre nel rispetto della normativa federale
 - è competente a deliberare, attraverso il C.G.D., su tutti i reclami presentati nel corso della manifestazione, con riserva di ulteriore diritto d'appello
 - può comminare, attraverso il C.G.D., le sanzioni come previsto dalle norme vigenti
 - può decidere di ritardare la partenza della manifestazione, arrestare o sopprimere una manifestazione in tutto o in parte, per ragioni urgenti di sicurezza o per tutti gli altri casi di forza maggiore.
- 18.2 - Si norma, salvo diverse esigenze, la prima riunione di Giuria sarà indetta prima dell'inizio delle Prove Ufficiali, la seconda riunione avrà luogo al termine delle qualificazioni e la successiva al termine del warm-up, per l'approvazione della griglia di partenza. L'ultima riunione sarà convocata al termine della manifestazione. Altre riunioni potranno essere indette in tutti i casi in cui si rendessero necessarie. Al termine di ciascuna riunione verrà redatto in forma riassuntiva il verbale da allegare ai documenti di gara.
- 18.3 - Terze persone potranno assistere alla giuria, su invito del Presidente, senza diritto di voto.
- 18.4 - La Giuria è prevista nei seguenti Campionati:
- 18.4.1 - Campionato Italiano Velocità (CIV)
Tutti i componenti hanno diritto di voto ed composta come segue:
- Presidente (il suo voto vale doppio) - Componente Comitato Velocità

- 1° Membro - Componente Comitato Velocità
- 2° Membro - Commissario di Gara Delegato
- 3° Membro - Direttore di Gara

- 18.4.1.1 - La Giuria del CIV ha la facoltà di ammettere i griglia in ultima posizione, salva la disponibilità di posti, eventuali piloti che, pur non avendo ottenuto un tempo di qualificazione sufficiente all'ammissione in griglia durante i due turni di prove cronometrate, abbiano comunque ottenuto il tempo richiesto nel corso di un turno di prove libere, sempre che lo stesso sia avvenuto all'interno della stessa manifestazione e che il tempo sia stato registrato dal servizio di cronometraggio ufficiale.
- 18.4.1.2 - La composizione della Giuria deve essere riportata sul R. P.
- 18.4.2 - Coppa Italia
Tutti i componenti hanno diritto di voto ed composta come segue:
- Membro Comitato Velocità
- Commissario di Gara Delegato
- Direttore di Gara
- 18.4.3 - Campionato Italiano MiniGP
Tutti i componenti hanno diritto di voto ed composta come segue:
- Membro Comitato Velocità
- Commissario di Gara Delegato
- Direttore di Gara
- 18.4.4 - Campionato Italiano Minimoto
Tutti i componenti hanno diritto di voto ed composta come segue:
- Membro Comitato Velocità
- Commissario di Gara Delegato
- Direttore di Gara
- 18.4.4 - Campionato Italiano Velocità in Salita
Tutti i componenti hanno diritto di voto ed composta come segue:
- Membro Comitato Velocità
- Commissario di Gara Delegato
- Membro Comitato Impianti

ART. 19 - AMMENZE

Fermo restando le sanzioni previste dal R.M.M., per questa specialità sono previste le seguenti ulteriori specifiche sanzioni:

1 - Mancata presenza al briefing	€ 50,00
2 - Prova individuale del percorso nelle gare di velocità in salita	€ 100,00
3 - Nel CIV (Classi Superstock, Stock 600 e Moto2) l'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal C.T.	€ 300,00
4 - Superamento limite di velocità in corsia box nelle prove ufficiali	€ 150,00

CAPITOLO II SPECIALITÀ

ART. 1 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ

- 1.1 - CLASSI AMMESSE
- 1.1.1 - 125 GP (Moto3 con classifiche separate, non concorrente al titolo italiano ma di campione del Challenge), 600 Supersport (Moto2 con classifica separata e dedicata), Superbike, Superstock 1000 e Superstock 600.
- 1.1.2 - L'elenco dei motocicli ammessi a partecipare sarà pubblicato annualmente.
- 1.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ
- 1.2.1 - Licenze Junior e Senior
- 1.2.1 - Sono esclusi dalla classe Superstock 600 i piloti che abbiano compiuto il 25° anno di età alla data del 31/12/2010.
- 1.3 - PROVE
n° 8 (tutte valide)
- 1.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO
Il Campionato sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 4 prove. Per l'assegnazione del titolo di "Campione Italiano Velocità" e del titolo di Campione Italiano Marche Velocità varrà il risultato di tutte le prove senza scarti.
- 1.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO
Si assegna il titolo di "Campione Italiano Velocità" ed il titolo di "Campione Italiano Marche Velocità".
- 1.5.1 - Campione Italiano sarà nominato il pilota che avrà conquistato il maggior numero di punti validi nelle gare di Campionato; in caso di parità nel punteggio (punti validi) verranno presi in considerazione i piazzamenti conquistati dai piloti (numero di vittorie, di secondi posti ecc.). In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via.
- 1.5.2 - Il titolo di Campione Italiano ed il montepremi potrà essere conseguito anche da piloti di nazionalità e/o licenza straniera.
- 1.6 - CHILOMETRAGGI
Il chilometraggio previsto per le gare è il seguente:
- | Classe | Min. | Max |
|-----------------|------|-----|
| 125 GP | 70 | 90 |
| Superstock 600 | 50 | 70 |
| Superstock 1000 | 50 | 70 |
| Superbike | 70 | 90 |
| Supersport | 70 | 90 |
| Moto2 | 70 | 90 |
- 1.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA
Il tempo massimo di qualificazione è pari al 107% del miglior tempo della classe.
- 1.8 - MONTEPREMI
Montepremi a carico F.M.I. così suddiviso:
- euro 100.000,00 totali distribuito in ogni gara e per classe (euro 16.665,00 a gara)
- le gare "doppie" avranno un montepremi totale di euro 8.332,00 per ciascuna prova
- montepremi finale di euro 24.000 per i Team Campioni Italiani di ciascuna classe (euro 4.000,00 per ciascun team campione di classe)

- 1.9 - GIURIA
Prevista
- 1.10 - ISCRIZIONI E TASSE
Per tutte le informazioni e la modulistica si rimanda al sito www.civ.tv

ART. 2 - COPPA ITALIA VELOCITÀ

- 2.1 - CLASSI AMMESSE
125 Sport, 250 Kawasaki Sport
- 2.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ
- 2.2.1 - Licenze Junior
- 2.3 - PROVE
n° 6 (tutte valide)
- 2.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO
La Coppa Italia sarà ritenuta valida se verranno disputate almeno 3 prove.
- 2.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO
- 2.5.1 - Vincitore sarà nominato il pilota che avrà conquistato il maggior numero di punti validi nelle gare effettuate; in caso di parità nel punteggio (punti validi) verranno presi in considerazione i piazzamenti conquistati dai piloti (numero di vittorie, di secondi posti ecc.). In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via.
- 2.5.2 - Saranno ammessi alla Coppa Italia piloti stranieri appartenenti alle Federazioni Europee (UEM) e concorreranno a tutti gli effetti al titolo.
- 2.6 - CHILOMETRAGGI
Min. 40 Max 60
- 2.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA
- 2.7.1 - Il tempo massimo di qualificazione è pari al 115% del miglior tempo della classe.
- 2.7.2 - La durata delle prove ufficiali cronometrate deve essere di 30 minuti.
- 2.8 - MONTEPREMI
Montepremi di euro 15.000,00 finali a carico F.M.I.
- 2.9 - GIURIA
Prevista
- 2.10 - ISCRIZIONI E TASSE
Per tutte le informazioni e la modulistica si rimanda al sito www.civ.tv

ART. 3 - CAMPIONATO ITALIANO MINIGP

- 3.1 - CLASSI AMMESSE
Sono ammessi motocicli delle classi Junior 50, Senior 70 e MiniGP 80
- 3.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ
- 3.2.1 - Licenze Miniyoung, Miniold e Junior
- 3.2.2 - Le fasce di età sono le seguenti:
- Junior 50 nati nel 1999 e 2000
- Senior 70 nati nel 1997 e 1998
- MiniGP 80 nati dal 1996 al 1998.
- 3.3 - PROVE
- 3.3.1 - Per la classe Junior e Senior n°6 (tutte valide), le classifiche finali saranno stilate prendendo in considerazione tutti i risultati, senza alcuno scarto, per un totale di 12 risultati. Per la classe 80 sarà stilata sulla base di sette risultati.

3.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO

Il Campionato sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 4 prove.

3.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

3.5.1 - Per la stesura delle classifiche di Campionato e Trofeo verranno presi in considerazione i punteggi ottenuti in tutte le gare disputate nelle quali il pilota si sia regolarmente classificato. In caso di parità a fine campionato verrà dichiarato vincitore il pilota che abbia ottenuto il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie quello che abbia ottenuto i migliori piazzamenti; ad ulteriore parità quello che abbia ottenuto il miglior risultato nell'ultima gara alla quale entrambi abbiano partecipato.

3.5.2 - Saranno ammessi al Campionato Italiano piloti stranieri appartenenti alle Federazioni Europee (UEM) e concorreranno a tutti gli effetti al titolo.

3.6 - CHILOMETRAGGI

- Junior 50 min 10 Km - max 15 Km
- Senior 70 min 15 Km - max 20 Km
- MiniGP 80 min 20 Km - max 25 Km

3.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

3.7.1 - Il tempo massimo di qualificazione è pari al 115% del miglior tempo della classe

3.7.2 - Saranno ammessi alla partenza i migliori 28 piloti risultanti dalle prove ufficiali.

3.8 - MONTEPREMI

Non è previsto

3.9 - GIURIA

Prevista

3.10 - ISCRIZIONI E TASSE

Per tutte le informazioni e la modulistica si rimanda al sito www.civ.tv

ART. 4 - CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO**4.1 - CLASSI AMMESSE**

S. A. V., Junior A, Junior B, Junior C, Open A, Open B

4.1.1 - Le Categorie S.A.V. Junior A e B potranno eventualmente essere unite tra loro ma non potranno comunque in nessun modo essere riunite ad altre categorie.

4.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

4.2.1 - Licenze Miniyoung, Miniold, Junior e Senior

4.2.2 - Le fasce di età sono le seguenti:

- S. A. V. da 8 anni (compiuti, prima licenza) a 10 anni
- Junior A da 9 - 10 anni (2002-2001)
- Junior B da 11- 12 anni (2000-1999)
- Junior C da 12-13 anni (1999-1998)
- Open A nati nel 1997 e precedenti con peso < 70 Kg in ordine di marcia
- Open B nati nel 1997 e precedenti con peso > 70 Kg in ordine di marcia

4.2.3 - I piloti nati nel 1999, possono decidere a loro discrezione di partecipare alla classe Junior B o alla classe Junior C. Nel corso dell'anno è possibile cambiare classe, ma non è ammesso il cumulo del punteggio.

4.3 - PROVE

n° 7 (tutte valide)

4.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO

Il Campionato sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 4 prove.

4.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

4.5.1 - Campione Italiano Minimoto sarà nominato il pilota che avrà conquistato il maggior numero di punti validi nelle gare di campionato; in caso di parità nel punteggio (punti validi) verranno presi in considerazione i piazzamenti conquistati dai piloti (numero di vittorie, di secondi posti ecc.). In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via. Verranno assegnati i titoli "Italiani Marche" tra le Aziende riconosciute dalla F.M.I. fra i produttori di telai, vincitori di ogni categoria in ogni singola gara, con l'assegnazione punti per la classifica finale costruttori. Ci sarà una classifica, esclusivamente con premio finale, per i produttori di motori. La F.M.I. si riserva di accettare le iscrizioni limitatamente ai posti disponibili in relazione alla capienza dei vari circuiti.

4.5.2 - Saranno ammessi al Campionato Italiano piloti stranieri appartenenti alle Federazioni Europee (UEM) e concorreranno a tutti gli effetti al titolo.

4.5.3 - Le wild card prenderanno punti utili per la classifica del Campionato Italiano.

4.6 - CHILOMETRAGGI

Classe	Min.mt	Max.mt
S.A.V	8.000	12.000
Junior A e B	8.000	12.000
Junior C	12.000	18.000
Open	12.000	18.000

4.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

4.7.1 - Il tempo massimo di qualificazione è pari al 115% del miglior tempo della classe

4.7.2 - Ogni pilota avrà a disposizione due turni di prove cronometrate di 10 minuti.

4.7.3 - Se il numero dei piloti iscritti è superiore agli ammessi alla griglia di partenza, si procederà alla formazione dei gruppi come da art. 9.1.3 - Capitolo I.

4.7.4 - Qualora il numero dei non ammessi alla partenza in una classe sia pari o superiore a 10, verrà disputata per quella classe una gara "Training" riservata ai non ammessi, che non assegnerà punti per la classifica di Campionato

4.7.4 - Il sorteggio per la suddivisione dei gruppi sarà effettuato dall'organizzatore.

4.8 - MONTEPREMI

4.8.1 - Categorie S.A.V. e Junior: per i primi tre classificati, licenza pilota ed iscrizione gratuita per l'anno successivo.

4.8.2 - Categorie Open:

- 1° Euro 800,00 + licenza pilota
- 2° Euro 500,00 + licenza pilota
- 3° Euro 300,00 + licenza pilota

4.9 - GIURIA

Prevista

4.10 - ISCRIZIONI E TASSE

4.10.1 - Per la modulistica si rimanda al sito www.civ.tv

4.10.2 - Nelle quote di iscrizione saranno comprese le spese inerenti le prove libere del sabato mattina e le spese di piazzola sosta per i due giorni della manifestazione.

4.11 - NORME SPECIFICHE PER MINIMOTO

4.11.1 - Ogni pilota sarà dotato di un "passaporto" con foto, dove verranno riportati i suoi i dati anagrafici, quelli dei genitori ed degli eventuali accompagnatori. Inoltre, in un apposito spazio, verranno registrati eventuali comportamenti

scorretti in pista e fuori, del pilota ed i suoi accompagnatori.

- 4.11.1 - Le manifestazioni del Campionato Italiano Minimoto avranno luogo di norma su due giornate, sabato e domenica. Le gare si disputeranno su minimotodromi da 22 partenti.
- 4.11.2 - Al termine delle prove cronometrate verranno premiati coloro che hanno effettuato il miglior giro per ogni categoria.
- 4.11.3 - A fine gara verranno premiati i primi 5 piloti di ogni categoria.

ART. 5 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN SALITA

- 5.1 - CLASSI AMMESSE
Nelle gare su strada in salita sono ammessi motocicli di derivazione stradale suddivisi nelle seguenti classi:
- Moto d'Epoca (vedi N.S. Moto d'Epoca)
- Scooter automatico 70 cc.
- 125 Open
- 250 Open
- 600 STK
- Naked 650 cc.
- 600 Open
- Supermoto
- Sidecar fino 1.100
- 5.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ
Miniold, Junior e Senior, anche Fuoristrada con estensione Velocità solo per la classe Supermoto.
- 5.3 - PROVE
n° 8 (con uno scarto)
- 5.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO
La Coppa sarà ritenuta valida se verranno disputate almeno 4 prove.
- 5.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO
Campione Italiano sarà nominato il pilota che avrà conquistato il maggior numero di punti validi nelle gare di Campionato; in caso di parità nel punteggio (punti validi) verranno presi in considerazione i piazzamenti conquistati dai piloti (numero di vittorie, di secondi posti ecc.). In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via.
- 5.6 - CHILOMETRAGGI
- 5.6.1 - Tracciato: per le caratteristiche tecniche dei percorsi si rimanda al Regolamento Omologazione Impianti Sportivi.
- 5.6.2 - Nel caso in cui, nonostante l'applicazione di quanto previsto nel punto 2.2, dell'annesso X impianti - Parte terza - Sezione velocità in Salita, le medie orarie riscontrate nelle ultime due edizioni di una gara di velocità in salita superino il valore di 98 Km./h, la classe o le classi in questione non potranno essere ammesse nelle edizioni successive.
- 5.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA
Nelle corse in salita il pilota, per essere ammesso alla gara, deve avere un tempo di prova ufficiale cronometrato. Può essere ammesso alla gara il pilota che per guasto o caduta non porti a termine la prova ufficiale, ma che abbia

regolarmente svolto il turno di prove non cronometrate. Viene redatto l'ordine di partenza della gara con in coda a ciascuna classe i partecipanti ammessi che non abbiano il tempo di prova ufficiale.

- 5.8 - MONTEPREMI
Non previsto
- 5.9 - GIURIA
Prevista
- 5.10 - ISCRIZIONI E TASSE
Euro 80,00. Non è consentita l'iscrizione in più classi, con la sola eccezione del passeggero del Sidecar. All'atto delle O.P. in sede di verifiche sportive è consentito il cambio di classe.
Per tutte le informazioni e la modulistica si rimanda al sito www.civ.tv
- 5.11 - NORME SPECIFICHE VELOCITÀ IN SALITA
- 5.11.1 - UFFICIALI DI PERCORSO
Gli Ufficiali di Percorso sono Ufficiali di Gara Esecutivi e sono i diretti collaboratori del D.d.G.. Gli organizzatori devono avvalersi esclusivamente di Ufficiali di percorso abilitati dal Gruppo Ufficiali di Gara Esecutivi della F.M.I..
- 5.11.2 - CARENZA DI ISCRITTI E PARTENTI
Qualora alla chiusura delle iscrizioni e/o delle O.P. di verifica una classe risultasse essere composta da 4 o 3 piloti partecipanti, questi non avranno diritto ai compensi di classifica in denaro. Se invece i partecipanti risultassero essere meno di tre, essi avranno il diritto di partecipare alla manifestazione ma saranno esclusi da qualsiasi tipo di classifica.
- 5.11.3 - OPERAZIONI PRELIMINARI
Le Operazioni Preliminari devono svolgersi il giorno precedente la gara. È consentito svolgere un turno suppletivo di O.P. il giorno della gara alle seguenti condizioni:
a) il turno suppletivo deve essere indicato nel Regolamento Particolare;
b) il termine delle O.P. deve essere fissato entro le ore 08.30 del giorno della gara;
c) al turno suppletivo sono ammessi solo i piloti ritardatari, ma già iscritti.
- 5.11.4 - CUSTODIA DEI MOTOCICLI
Con l'inizio della manifestazione (apertura delle O.P.) i motocicli partecipanti devono essere custoditi, sotto la responsabilità dei rispettivi piloti, all'interno del Parco piloti e devono rimanervi fino alla comunicazione del D.d.G. dell'inizio delle prove non cronometrate, delle prove ufficiali e della gara, pena la squalifica dalla stessa.
- 5.11.5 - RICOGNIZIONE DEL PERCORSO
Nei giorni precedenti la manifestazione i piloti iscritti che effettuano ricognizioni del percorso di gara, debbono farlo nel pieno rispetto delle norme del Codice della Strada e sotto la loro esclusiva responsabilità. È dovere dell'organizzatore effettuare rigorosi controlli per evitare disagi alla normale circolazione stradale.
- 5.11.6 - PROVE INDIVIDUALI DEL PERCORSO
Le prove individuali del percorso di gara sono tassativamente vietate. Ai piloti individuati dagli Ufficiali di Gara ad effettuare prove individuali del percorso di gara, saranno inflitte ammende come previsto dall'art. 19 Capitolo I e potranno essere esclusi dalla manifestazione su decisione della Giuria di Gara composta dal Commissario di Gara delegato, dal referente del Comitato Impianti e dal Responsabile di Specialità o suo delegato.

5.11.7 - PROVE NON CRONOMETRATE

L'organizzatore deve prevedere almeno un turno di prove non cronometrate da effettuarsi prima delle prove ufficiali. Tale turno di prove deve essere previsto dal R.P. di gara e può essere effettuato solo con motocicli che abbiano eseguito e superato le verifiche tecniche. Il percorso di gara deve essere definitivamente predisposto e tutti i servizi essere funzionanti.

Il turno di prove non cronometrate deve essere effettuato per ordine di classe; l'intervallo di tempo tra una classe e la successiva deve essere minimo di 1' (un minuto); l'intervallo di tempo fra un pilota ed il successivo della stessa classe minimo di 15". Qualora siano previste prove libere a pagamento, le prenotazioni ed il relativo pagamento delle stesse devono essere effettuate in postazione separata da quelle dove si svolgono le O.P.

5.11.8 - PROVE UFFICIALI ED AMMISSIONE ALLA GARA

Un turno di prove non cronometrate, un turno di prove cronometrate e gara su due manches. Le prove ufficiali devono essere effettuate secondo le modalità previste dal R.P. di gara. L'intervallo di partenza per i piloti è di 30" tra un pilota e l'altro (1' tra i sidecar) e tra una classe e quella successiva di 1'.

L'ordine di partenza sarà il seguente:

- Moto d'Epoca (vedi N.S. Moto d'Epoca)
- Scooter automatico 70 cc.
- 125 Open
- 250 Open
- 600 STK
- Naked 650 cc.
- 600 Open
- Supermoto
- Sidecar fino 1.100

Resta inteso che per poter essere ammessi alla gara, bisognerà aver completato almeno 1 volta il percorso di gara nel corso della manifestazione.

5.11.9 - SVOLGIMENTO DELLA GARA

Le corse su strada di velocità in salita si svolgono in due manche.

5.11.10 - SISTEMA DI PARTENZA

- Per le gare in salita è prevista la partenza scaglionata con motore in moto. L'ordine di partenza è determinato dai risultati delle prove ufficiali, con in testa il miglior tempo di qualificazione. La compilazione è a carico della segreteria di gara nel rispetto dei tempi delle prove ufficiali rilasciati dal servizio cronometraggio.

- In tutte le corse in salita è obbligatoria la partenza con uso semaforo e la stessa deve avvenire nel seguente modo:

- 1) accensione luce rossa = 10 secondi al VIA
- 2) accensione luce gialla = 5 secondi al VIA
- 3) accensione luce verde = VIA

La partenza sarà data dall'accensione della luce verde del semaforo, mentre l'ora reale di partenza verrà rilevata da una fotocellula collegata ad un apparecchio scrivente posta ad un metro di distanza dalla linea di partenza fissata in corrispondenza della ruota anteriore. La moto che avrà innescato il dispositivo di cronometraggio sarà considerato partito e non avrà diritto ad una seconda partenza.

- Tra la linea di arresto del pilota che si accinge a prendere la partenza e la linea di partenza, ove avviene il rilevamento automatico dei tempi, deve esserci la distanza di 1 mt.; il rilevamento avviene ad almeno 1/100 di secondo.

- Se un pilota, già agli ordini dello starter, ritarda ad avviarsi, la partenza gli può essere consentita fin tanto che il ritardo non supera i 15". Superato tale limite il pilota deve essere considerato come ritirato e non può più prendere il VIA in quella manche.

- Al momento di tagliare la linea di arrivo una seconda fotocellula, collegata ad apparecchiatura scrivente come quella alla partenza, indicherà il tempo di passaggio del motociclo, permettendo così agli addetti del servizio cronometraggio di rilevare il tempo impiegato per compiere il percorso di gara.

- In caso di mancanza di semaforo o mancato funzionamento dello stesso, il cronometrista addetto indicherà al pilota i 10" ed i 5" prima del VIA. Il D.d.G. o lo starter, dallo stesso incaricato, darà il VIA a ciascun pilota secondo la progressione dei numeri nelle prove ufficiali e secondo l'ordine di partenza nella gara.

- Il D.d.G. può autorizzare i piloti fermati lungo il percorso, a seguito di interruzioni a loro non imputabili, a riprendere la partenza della gara. Su tale decisione non sono consentiti reclami.

5.11.11 - PARCO CHIUSO E RIENTRO DEI PILOTI

Al termine delle prove non cronometrate, delle prove ufficiali e delle manche di gara i piloti devono tenere il motociclo nel parco chiuso. È vietato tassativamente il rientro individuale alla zona di partenza. I piloti devono rientrare in gruppo accompagnati da un ufficiale di gara incaricato. Il rientro dei piloti deve avvenire in modo ordinato e sollecito, senza alterazioni della tenuta di gara.

5.11.12 - CLASSIFICA INDIVIDUALE DI CLASSE

La classifica finale di ogni singola gara, divisa per classi, viene redatta dal servizio cronometraggio e deve contenere i seguenti dati:

- ordine d'arrivo;
- cognome e nome del pilota;
- numero di gara;
- marca del motociclo;
- società di appartenenza;
- tempo impiegato.
- velocità media oraria del vincitore;
- il numero degli ammessi alla partenza;
- i piloti non arrivati.

Ad ogni manche viene assegnato il punteggio di classe per ordine decrescente a partire dal pilota che ha ottenuto il miglior tempo (Vedere la tabella generale). La classifica viene stabilita mediante la somma dei punti ottenuti da ogni singolo pilota in entrambe le manches effettuate. In caso di parità sarà discriminante il miglior tempo ottenuto in una delle due manches. Qualora per cause di forza maggiore la gara si debba svolgere su una sola manche, la classifica verrà stilata secondo i punti ottenuti nell'unica manche effettuata. Punteggio di classifica per ciascuna manche: vedi Classifiche Finali dei Campionati e dei Trofei

5.11.12 - CONTRIBUTO FEDERALE

- Il contributo federale spettante agli organizzatori ammonta a € 1.000,00 per ciascuna prova.

ART. 6 - TROFEO FEMMINILE BEATRICE BOSSINI

- 6.1 - CLASSI AMMESSE
600 Stock, 1000 Stock
- 6.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ
Junior e Senior
- 6.2.1 - È riservato a piloti di sesso femminile
- 6.3 - PROVE
n° 4 (tutte valide)
- 6.4 - VALIDITÀ DEL TROFEO
Il Trofeo sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 2 prove.
- 6.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO
Si rimanda al Regolamento del Trofeo.
- 6.6 - CHILOMETRAGGI
Il chilometraggio previsto per le gare è minimo 50 massimo 70 km
- 6.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA
Il tempo massimo di qualificazione è il miglior tempo della classe, aumentato del 115% calcolato sul miglior tempo sulla classe più lenta.
- 6.8 - MONTEPREMI
Non previsto
- 6.9 - GIURIA
Non prevista
- 6.10 - ISCRIZIONI E TASSE
Per tutte le informazioni e la modulistica si rimanda al sito www.civ.it

ART. 7 - TROFEI PROMOZIONALI DI PROMOTORI E DI MOTOCLUB

- 7.1 - CLASSI AMMESSE
Gli organizzatori, all'atto della richiesta delle gare, possono liberamente esprimere le loro preferenze in merito alle classi da inserire nella loro manifestazione.
Gli organizzatori potranno anche definire classi sperimentali all'atto della compilazione del R.P.. La decisione finale sarà presa dalla C.S.N. in fase di approvazione del Calendario Nazionale.
- 7.2 - LICENZE
- 7.2.1 - Junior e Senior.
- 7.3 - PROVE
n° 6 (massimo)
- 7.4 - VALIDITÀ DEL TROFEO
Si rimanda al Regolamento del Trofeo.
- 7.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO
Si rimanda al Regolamento del Trofeo.
- 7.6 - CHILOMETRAGGI
Il chilometraggio previsto dalle gare è il seguente: batterie min. 30 max 50 - finale max 60 km.
- 7.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA
Si rimanda al Regolamento del Trofeo.
- 7.8 - MONTEPREMI
Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

- 7.9 - GIURIA
Non prevista
- 7.10 - ISCRIZIONI E TASSE
- 7.10.1 - Si rimanda al Regolamento del Trofeo.
- 7.10.2 - Circuiti Lunghi: € 200,00 per classi fino a 125, 250 Kawasaki, Metrakit PreGP e Moriwaki MD250H; € 250,00 per le altre classi.
Circuiti Corti: € 150,00 per classi fino a 125, 250 Kawasaki, Metrakit PreGP e Moriwaki MD250H; € 200,00 per le altre classi.
- 7.11 - NORME SPECIFICHE
- 7.11.1 - SVOLGIMENTO GARE
- le gare possono svolgersi in una o più giornate. Sono obbligatori due turni di prove cronometrate della durata minima di 20 minuti per ogni classe.
- le gare possono svolgersi, a discrezione dell'organizzatore, su batterie e finali, o su finaline e finali, con lo scopo di far gareggiare il numero più alto possibile dei piloti iscritti con un numero minimo pari al 50% degli ammessi in griglia. Dalle prove alla gara deve essere previsto per ogni classe un intervallo minimo di 2 ore.

ART. 8 - TROFEO DEL MEDITERRANEO

- 8.1 - CLASSI AMMESSE
- 8.1.1 - Per le classi moderne: Scooter (secondo regolamento nazionale), 125 Sport (ammessi motocicli prodotti dal 1995 ad oggi), 600 Open (ammessi motocicli fino a 600 cc. 4 cilindri e 750 cc. 2 cilindri prodotti dal 1995 ad oggi), Open (ammessi motocicli fino a 1200 cc. prodotti dal 1995 ad oggi) e Naked (ammessi motocicli prodotti in origine senza carena e con manubrio in unico pezzo con possibile suddivisione, se più di cinque mezzi, tra motocicli ad aria, fino 750, oltre 750).
- 8.1.2 - Per le classi epoca e classiche: Gruppo 5, Gruppo 4 e Gruppo 3 (come da Regolamenti Nazionali di specialità)
- 8.2 - LICENZE
Junior, Senior e Miniold
- 8.3 - PROVE
n° 6 (uno scarto per ciascun circuito)
- 8.4 - VALIDITÀ DEL TROFEO
Il Trofeo sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 4 prove.
- 8.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO
- 8.5.1 - Vincitore per ognuna classe sarà nominato il pilota che avrà conquistato il maggior numero di punti validi nelle gare; in caso di parità nel punteggio (punti validi) verranno presi in considerazione i piazzamenti conquistati dai piloti (numero di vittorie, di secondi posti ecc.).
- 8.5.2 - La premiazione dei migliori classificati avverrà presso ciascun Comitato Regionale secondo l'appartenenza del pilota o la sua residenza in occasione delle premiazioni annuali dei Co. Re.. Per quanto attiene le classi dell'Epoca la premiazione generale si terrà in occasione di quella di settore.
- 8.5.2 - Il punteggio assegnato in ciascuna gara sarà il seguente:
- per le classi moderne vedere Capitolo 1 art. 16 di questo Annesso
- verranno assegnati punti solo ai piloti licenziati e/o residenti nelle regioni di Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia.

8.5.3 - Per le classi Gr. 4 e 5 verranno assegnati:

1° classificato	punti 20
2° classificato	punti 17
3° classificato	punti 15
4° classificato	punti 13
5° classificato	punti 11
6° classificato	punti 10
7° classificato	punti 9
8° classificato	punti 8
9° classificato	punti 7
10° classificato	punti 6
11° classificato	punti 5
12° classificato	punti 4
13° classificato	punti 3
14° classificato	punti 2
15° classificato	punti 1

- tutti i piloti nazionali potranno concorrere alla classifica generale oltre a quelle delle regioni previste nel Trofeo del Mediterraneo.

8.6 - CHILOMETRAGGI

Min. 30 Max 60

8.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

8.7.1 - Il tempo massimo di qualificazione è pari al 120% del miglior tempo della classe.

8.7.2 - La durata delle prove ufficiali cronometrate deve essere di 20 minuti.

8.7.2 - Eventuale finale B qualora il numero dei partecipanti non rientranti nella griglia di partenza fosse maggiore di 15.

8.7.3 - La finale A dovrà avere una durata di almeno 20 minuti.

8.8 - MONTEPREMI

Viene stabilito un montepremi di merito che consisterà in un contributo per la partecipazione dei vincitori di 125, 600 e Open in una o più competizioni di Coppa Italia o trofeo monomarca o di club affine alla categoria. In particolare i migliori 3 di ciascuna classe (tra tutti coloro che avranno preso parte almeno ad una prova a Racalmuto ed una a Binetto) prenderanno parte ad una gara nazionale o di Coppa Italia: il migliore sarà il Supercampione del Mediterraneo 2011.

8.9 - GIURIA

Non prevista

8.10 - ISCRIZIONI E TASSE

Ciascun pilota dovrà presentare la sua iscrizione alla singola gara (entro e non oltre i dieci giorni precedenti la gara unitamente alla tassa di iscrizione pena il pagamento di una sovra tassa di euro 50,00) presso l'organizzatore della manifestazione come da calendario pubblicato sul sito www.federmoto.it.

8.11 - NORME SPECIFICHE

8.11.1 - Al fine di sviluppare l'attività motoristica nelle regioni del Sud, la F.M.I. ripropone anche per il 2011 la formula del Trofeo del Mediterraneo secondo quanto già sperimentato e le indicazioni emerse nella stagione precedente. La Commissione Moto D'Epoca Il Comitato Attività Sportiva ME avrà il compito di promuovere e coordinare il Trofeo tramite i Comitati regionali di Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia. Potrà essere nominato un promotore che agirà secondo le linee guida federali.

8.11.1 - L'approvazione dei documenti di gara è demandata alla Commissione Moto d'Epoca. Le gare si terranno presso gli autodromi di Binetto e Racalmuto. In particolare si specifica che, per coloro che svolgeranno la propria attività nei due impianti e fanno riferimento alle regioni sopra enunciate, sarà possibile utilizzare la licenza miniold e superiori. Identico discorso, seppure esterno al Mediterraneo, sarà confermato per i piloti sardi che concorrono esclusivamente nel circuito di Mores.

8.11.1 - Nel chiaro intento di avvicinare quindi i piloti alla rispettiva realtà locale, verrà data vita al "Club del Mediterraneo", con riferimenti che verranno comunicati tramite il sito www.federmoto.it, i canali mediatici dei Co.Re. e quelli proposti dall'eventuale promotore.

8.11.1 - Le classi verranno premiate nell'ambito delle varie premiazioni regionali per quanto attiene le categorie moderne, facendo fede il moto club di appartenenza o la residenza del pilota, mentre per le Epoca si procederà in occasione delle premiazioni nazionali per le Moto d'Epoca, fermo restando che anche per queste classi si potrà procedere come per le moderne ad una classifica regionale.

CAPITOLO III REGOLAMENTI TECNICI

REGOLAMENTO TECNICO GENERALE E SICUREZZA (RTGS)

Il seguente regolamento si applica a tutti i motocicli partecipanti a manifestazioni motociclistiche di Velocità. In caso di contrasto, tra il seguente regolamento ed il regolamento di classe prevalgono le norme del regolamento di classe.

ART. 1 - DEFINIZIONE DI MOTOCICLO

Viene definito motociclo un veicolo avente meno di quattro ruote, propulso da un motore e destinato al trasporto di una o più persone, una delle quali lo conduce. Tutte le ruote devono essere a contatto del suolo, eccetto in casi momentanei ed in certe circostanze eccezionali.

CATEGORIA	GRUPPO	DESCRIZIONE
1	A1	Motocicli "solo"
	A2	Scooter
	A3	Ciclomotori
	B1	Veicoli 3 ruote 2 tracce
	B2	Veicoli 3 ruote, 2 o 3 tracce, telaio unico
2	C	Motocicli speciali a 2 ruote
	D	Motocicli speciali a 3 ruote
	E	Motoslitte
	F	Sprinter e Dragster
	G	Quad
3	J	Veicoli elettrici

ART. 2 - CATEGORIE E GRUPPI

2.1 - Le Categorie, divise in Gruppi, individuano la tipologia del veicolo:

ART. 3 - PROCEDURA DI MISURA E CONTROLLI

3.1 - MISURA DELLA CILINDRATA MOTORE A COMBUSTIONE INTERNA, CICLO OTTO

3.1.1 - La capacità di ciascun cilindro del motore viene calcolata mediante la formula geometrica che dà il volume di un cilindro; il diametro è rappresentato dall'alesaggio e l'altezza dallo spazio percorso dal pistone tra il suo punto morto superiore e quello inferiore è rappresentata dalla corsa del pistone.

$$CILINDRATA = (D^2 \times 3,1416 \times C \times N) / 4$$

D = alesaggio del cilindro

C = corsa del pistone

N = numero di cilindri

3.1.2 - Il numero dei cilindri di un motore è determinato dal numero delle camere di combustione. Se sono utilizzate camere di combustione separate, esse devono essere connesse da un passaggio non strozzato con una sezione minima trasversale, pari ad almeno il 50% della sezione totale di ammissione. Quando la forma del cilindro non è regolare, l'area della sezione deve essere determinata con un metodo appropriato di calcolo geometrico, quindi il risultato moltiplicato per la corsa per determinarne la cilindrata.

3.2 - MISURA DEL RAPPORTO DI COMPRESSIONE

3.2.1 - Una volta portato il motore intorno alla temperatura ambiente, si prepara una miscela di 50% olio e 50% benzina e si mette in una buretta graduata.

3.2.2 - Si posiziona il cilindro in posizione verticale.

3.2.3 - Si smonta la candela mostrando eventuali spessori.

3.2.4 - Si smonta la testa mostrando eventuali anelli antidetonazione.

3.2.5 - Si misura la lunghezza della filettatura.

3.2.6 - Si controlla se la candela (elettrodo escluso) entra nella camera di combustione;

3.2.7 - Si applica uniformemente del grasso all'interno del cilindro.

3.2.8 - Si porta in pistone al PMS cercando successivamente di non muovere l'albero motore.

3.2.9 - Si rimuove il grasso in eccesso.

3.2.10 - Si rimonta la testa senza la candela.

3.2.11 - Si trova lo zero sulla buretta, ponendo attenzione all'effetto della tensione superficiale della miscela.

3.2.12 - Si introduce all'interno della camera di combustione attraverso il foro candela la miscela precedentemente preparata fino al riempimento dell'intero foro candela.

3.2.13 - Si legge dalla buretta il totale del: Volume della camera di combustione (Vcc) + Volume del filetto candela (Vfc).

3.2.14 - Si procede al calcolo del Rapporto di compressione (R) dato dalla formula:
 $R = (Vcc + C) / Vc$ dove C è la cilindrata
 ovvero $Vcc = C / (R - 1) - Vfc$ a tale misura si deve applicare una tolleranza di 0,2cc

ESEMPIO:

Nella classe 125 SPORT l'Aprilia RS125N1SP ha i seguenti dati tecnici:

- Alesaggio 54mm

- Corsa 54,5mm

- Cilindrata 124,82cc

- R max 13,5:1

il filetto candela deve avere una misura compresa tra mm.17,65 e mm.18,00 corrispondenti ad un volume pari a 2,3 cc e 2,4cc.

Ne consegue che: $Vcc_{min} = C / (R - 1) - Vfc = 10cc$

Si osserva che aumentando il rapporto di compressione (R) il Volume della Camera di Combustione (Vcc) diminuisce.

3.3 - PROVA FONOMETRICA

3.3.1 - La rumorosità dovrà essere contenuta nei limiti previsti per le singole specialità. Vedi la tabella riassuntiva dei limiti fonometrici nell'allegato 3.

3.3.2 - I silenziatori dovranno essere punzonati a controllo effettuato e non è permessa la loro sostituzione dopo il controllo stesso, tranne nel caso in cui un altro esemplare sia stato anch'esso preventivamente controllato e punzonato o se diversamente previsto dagli specifici Annessi di specialità.

3.3.3 - La misura fonometrica deve essere effettuata ad un prescritto regime di rotazione. Il regime di rotazione dipende dalla velocità media del pistone, legata al valore della corsa del motore.

3.3.4 - Il regime viene fornito dalla relazione:

$$N = (30000 \times Vm) / C$$

- N = numero dei giri in giri/min

- Vm = velocità media lineare del pistone espressa in m/sec

- C = corsa del pistone in mm.

3.3.5 - Il livello fonometrico per i motori pluricilindrici deve essere misurato in corrispondenza dell'estremità di ciascun tubo di scarico.

- 3.3.6 - Un motociclo che eccede i limiti fonometrici prescritti, può presentarsi al controllo pre-gara diverse volte.
- 3.3.7 - Gli strumenti utilizzati dovranno essere conformi alla normativa IEC 60651 o alla più recente normativa IEC 60672, classificati in classe di tolleranza 1 o 2, ed essere muniti di un calibratore conforme alla normativa IEC 60942 e di classe non superiore a quella del fonometro.
- 3.3.8 - Durante le misurazioni lo strumento dovrà essere impostato per una rilevazione con ponderazione in frequenza di tipo A (misurazione in dBA) e ponderazione temporale di tipo Slow.
- 3.3.9 - Le misurazioni dovranno essere effettuate in un ambiente idoneo lontano da ostacoli quali muri, tettoie e manufatti in grado di riflettere il suono; per uniformità, tutte le misurazioni dovranno avvenire nella stessa posizione e, in caso di presenza di vento, lo scarico dovrà essere orientato nella direzione di provenienza del vento (vento a favore del motociclo).
- 3.3.10 - Il microfono del fonometro per il controllo della rumorosità dovrà essere collocato a 20 cm. minimo dal suolo e essere posto a 50 cm. dall'estremità del silenziatore ad un angolo di 45 gradi (+/- 10%) rispetto all'asse longitudinale del motociclo, ovvero dall'asse mediano del terminale di scarico, qualora questo non sia longitudinalmente parallelo all'asse del motociclo. Qualora l'estremità del silenziatore sia posta a un'altezza inferiore ai 20 cm dal suolo, il microfono del fonometro potrà essere posto più in alto e inclinato verso il basso di 45 gradi, sempre rispettando la distanza di 50 cm dall'estremità del silenziatore.
- 3.3.11 - Il motociclo dovrà essere mantenuto in moto dal pilota/meccanico, posizionato al fianco del motociclo stesso, che accelererà progressivamente fino al raggiungimento del regime di rotazione stabilito per regolamento.
- 3.3.12 - Il rumore di fondo circostante, durante la singola operazione di rilevazione, dovrà essere inferiore al valore massimo consentito di almeno 10 dBA.
- 3.3.13 - I valori delle misurazioni dovranno essere espressi in dBA con valore intero senza alcun arrotondamento (senza tenere conto delle cifre decimali indicate dallo strumento).
- 3.3.14 - In caso di pioggia le rilevazioni fonometriche non potranno essere effettuate.
- 3.3.15 - TOLLERANZE
- Alle misurazioni effettuate dovrà essere applicata una tolleranza di 1 dBA se lo strumento utilizzato appartiene alla classe 1, di 2 dBA se lo strumento utilizzato appartiene alla classe 2.
 - In caso di temperatura ambiente inferiore ai 10° centigradi, alla tolleranza relativa al tipo di strumento (di cui sopra) dovrà essere aggiunta una ulteriore tolleranza di 1 dBA per temperature superiori o uguali a 0° centigradi e di 2 dBA per temperature inferiori a 0° Celsius.
 - Ulteriori tolleranze potranno essere applicate nelle misurazioni al termine o durante una manifestazione se esplicitamente previste dai regolamenti di specialità.
- 3.3.16 - CONTROLLO FONOMETRICO DURANTE UNA GARA
Durante lo svolgimento di una competizione non è prevista alcuna tolleranza ai limiti massimi previsti.
- 3.3.17 - CONTROLLO FONOMETRICO A FINE GARA - PENALITÀ
Il controllo fonometrico alla fine di una gara, le eventuali tolleranze previste e le penalità, sono riportate nei singoli annessi di specialità.

ART. 4 - CLASSI

- 4.1 - I gruppi sono divisi in classi secondo la cilindrata e possono partecipare a tutte le gare nazionali, internazionali e tentativi di record.

Classe	Cilindrata	Cilindri	Marce
125 GP	da 80cc a 125cc (2T/4T)	1	Max 6
Superstock 600	da 400cc a 600cc	4	Vedi Fiches
	da 500cc a 675cc	3	
	da 600cc a 750cc	2	
Superstock 1000	da 600cc a 1000cc	4	Vedi Fiches
	da 750cc a 1000cc	3	
	da 850cc a 1200cc	2	
Superbike	da 750cc a 1000cc	3 e 4	Vedi Fiches
	da 750cc a 1000cc	2	
	da 850cc a 1200cc	2	
Supersport	da 400cc a 600cc	4	Vedi Fiches
	da 500cc a 675cc	3	
	da 600cc a 750cc	2	
Moto2	600cc	4	6
Coppa Italia	125 Sport Max 125cc (2T)	1	Vedi Fiches
	250 Kawa. Max 250cc (4T)	2	
Naked 650	da 400cc a 650cc	4	Max 6
	da 500cc a 700cc	3	
	da 600cc a 850cc	2	
	da 400cc a 1000cc	1	
Naked Oltre	da 651cc a 1000cc	4	Max 6
	da 600cc a 1150cc	3	
	da 850cc a 1200cc	2	
Open 600	da 401cc a 600cc	4	Max 6
	da 501cc a 675cc	3	
	da 600cc a 750cc	2	
Open	da 500cc a 1200cc	Max 6	Max 6
250 GP	da 176cc a 250cc (2T/4T)	Max 2	Max 6
Sidecar	fino a 750cc (2T)	Max 4	Max 6
	fino a 1100cc (4T)	Max 4	

Classe	Cilindrata	Cilindri	Marce
MiniGP	Junior 2T max 50cc	1	Max 6
	Junior 4T max 100cc		
	Senior 2T da 51cc a 72cc		
	Senior 4T max 100cc		
Minimoto e Midimoto	Trofeo 80 2T max 80cc	1	1
	Trofeo 80 4T max 150cc		
	S.A.V. e Junior 2T max 40cc		
	S.A.V. e Junior 4T max 90cc		
	Open 2T max 50cc		
	Open 4T max 106cc		

ART. 5 - TARGHE PORTA NUMERO E NUMERI DI GARA**5.1 - NUMERI DI GARA**

- 5.1.1 - 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.
- 5.1.2 - A meno che diversamente specificato nei regolamenti di categoria, le dimensioni minime dei caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere:

	Tabella	
	Frontale	Laterale
Altezza carattere	160 mm	120 mm
Larghezza carattere	80 mm	60 mm
Spessore del tratto	25 mm	
Spaziatura tra caratteri	15 mm	

(si veda allegato 1 fig.1 per maggiori dettagli)

- 5.1.3 - Per i soli motocicli con cilindrata 125cc e 250cc l'altezza minima del carattere frontale potrà essere di mm.140.
- 5.1.4 - Per i numeri devono essere utilizzati esclusivamente i font, Futura Heavy, Univers Bold, Oliver e Franklin Gothic (si veda allegato 1 bis per maggiori dettagli).
- 5.1.5 - Come regola generale sono ammessi solo numeri a 2 cifre a meno che le circostanze non rendano necessario adottare numeri a 3 cifre (es. moto d'epoca).
- 5.1.6 - È vietato esporre i loghi degli sponsor sulla parte frontale della carena salvo ove previsto e consentito dal Promotore e/o organizzatore.
- 5.1.7 - Per il numero "1" deve essere utilizzata una linea verticale con spessore di mm.25 (si veda allegato 1 bis per maggiori dettagli).
- 5.1.8 - Alle O.P., a giudizio insindacabile del C.T., i motocicli con tabelle contenenti numeri o loghi suscettibili a creare confusione nella lettura delle tabelle stesse, non saranno ammessi al via se non dopo essersi conformati al presente regolamento.
- 5.2 - **POSIZIONAMENTO DEI NUMERI DI GARA**
Numeri di gara devono essere affissi nella parte frontale e sui due lati del motociclo in modo da essere chiaramente visibili dagli spettatori e dagli U.d.P. presenti su entrambi i lati della pista e devono uniformarsi alle seguenti regole:
- numero frontale: il numero deve essere esposto al centro nella parte anteriore della carenatura, possibilmente su di una superficie con inclinazione massima di 30° rispetto alla verticale. Qualora il disegno specifico della carenatura rendesse impossibile l'applicazione del Numero Frontale in posizione centrale, previa autorizzazione dei Commissari Tecnici F.M.I., il numero frontale potrà essere affisso su di un lato nella parte anteriore della carena
 - numeri laterali: i numeri devono essere affissi sulla parte centrale o sulla parte inferiore della carena e non più sul codino.
- 5.3 - **TABELLE PORTA NUMERO**
- 5.3.1 - La tabella porta numero può avere forma ellittica (quindi anche circolare) o rettangolare (quindi anche quadrata). Nel caso di tabelle di forma rettangolare i lati del rettangolo potranno essere raccordati.
- 5.3.2 - Le dimensioni della tabella porta numero devono essere tali da garantire un minimo di mm.25 tra il numero di gara e il bordo della tabella.

- 5.3.3 - La tabella deve essere di colore omogeneo ed avere un fondo possibilmente opaco, tale da non riflettere la luce solare.
- 5.3.4 - A meno che diversamente specificato da regole supplementari, sulle tabelle porta numero non devono apparire loghi di sponsor.
- 5.4 - **COLORE NUMERI E TABELLE PORTA NUMERO**
A meno che diversamente specificato nei regolamenti di categoria, per le tabelle porta numero frontali, devono essere utilizzati i colori indicati nell'allegato 1.
- 5.5 - **ALTRE REGOLE**
- 5.5.1 - I motocicli con numeri e/o tabelle non conformi alle presenti regole, non saranno autorizzati dal C.T. a partecipare alle sessioni di prova o alla gara. La decisione del C.T. è inappellabile.
- 5.5.2 - I cronometristi non possono essere ritenuti responsabili per il mancato rilevamento dei tempi sul giro di motocicli con numeri e tabelle non conformi.
- 5.5.3 - L'organizzatore della manifestazione non potrà essere ritenuto responsabile per i ritardi o le mancate partecipazioni a sessioni di prova e/o gare subite dai piloti, a causa di numeri e tabelle non conformi.

ART. 6 - TELEMETRIA

- 6.1 - L'uso di apparecchiature elettroniche per la trasmissione dei dati a o da un motociclo in movimento è vietato.
- 6.2 - L'uso di apparecchiature elettroniche fornite dall'organizzatore per il servizio di cronometraggio è consentito.
- 6.3 - L'uso di apparecchiature elettroniche per la rilevazione dei tempi è consentito, purché non interferisca con la strumentazione ufficiale del servizio di cronometraggio.

ART. 7 - PESO DEI MOTOCICLI E DEI PILOTI

- 7.1 - I pesi minimi dei motocicli e se previsto dei piloti sono riportati nell'allegato 2.
- 7.2 - Il peso può essere controllato durante le verifiche tecniche, ma i principali controlli di peso saranno effettuati alla fine dei turni di prova o alla fine della gara. Verrà pesato il motociclo "ordine di marcia" ossia con il serbatoio, normali livelli di olio e acqua e tutto l'equipaggiamento addizionale montato sul motociclo (es. sensori telemetri, transponder, telecamera ecc.)
- 7.3 - Nelle classi o categorie nelle quali viene richiesto, il peso del pilota verrà effettuato in "ordine di marcia" ossia con tutto l'equipaggiamento obbligatorio (es. tuta, caschi guanti, stivali e parasciena).
- 7.4 - Per "peso a secco" di un motociclo omologato si intende il peso del motociclo: senza benzina, senza targhe, senza cavalletto centrale (quando presente), con i liquidi (olio motore, liquido radiatore ecc.) ai livelli prescritti. Il "peso a secco" deve essere ottenuta come media, arrotondata al numero intero più vicino, di almeno 3 unità.
- 7.5 - Al peso rilevato viene applicata una tolleranza dell'1%.
- 7.6 - Per le classi: Superstock, Supersport, Superbike la tolleranza è di 1kg.

ART. 8 - ZAVORRA

- 8.1 - L'uso di una zavorra per raggiungere il limite minimo di peso è consentito. Tale utilizzo deve essere dichiarato al C.T. nel corso delle Operazioni Preliminari.

- 8.2 - La zavorra deve essere costituita da un unico pezzo in metallo solido e fissato o tramite un adattatore o direttamente al telaio o al motore, per mezzo di due viti in acciaio di diametro minimo di mm.8 e classe 8.8.
- 8.3 - Il carburante nel serbatoio può essere usato come zavorra.
- 8.4 - È strettamente vietato aumentare il peso del pilota mediante l'uso di zavorre ad esso solidali. L'equipaggiamento del pilota potrà essere oggetto di verifica al fine di assicurare che questa norma venga rispettata.

ART. 9 - MATERIALI VIETATI

- 9.1 - L'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del manubrio, del forcellone e dei perni ruota è vietato.
- 9.2 - L'uso dell'alluminio per la costruzione dei perni ruota è vietato.
- 9.3 - L'albero motore e gli alberi a camme devono essere costruiti con materiali ferrosi.
- 9.4 - Pistoni, teste e blocco cilindri non devono avere rinforzi in materiale composito.
- 9.5 - L'uso di bulloneria in titanio ed alluminio è consentito ove previsto.
- 9.6 - Le pinze freno devono essere realizzate in leghe di alluminio con modulo di elasticità non superiore a 80 Gpa.
- 9.7 - Nessuna parte del motociclo può essere realizzata con un materiale metallico con modulo di elasticità specifico superiore a 50 Gpa/(g/cm³).
- 9.8 - L'uso di metalli a matrice composita (MMC) e metalli rinforzati con fibre (FRM) è vietato.
- 9.2 - TITANIO E LE SUE LEGHE
- 9.2.1 - Per il riconoscimento del titanio e delle sue leghe si può: apporre alcune gocce di acido nitrico al 3%, dopo aver rimosso la verniciatura. In presenza di titanio non si avrà nessuna reazione, se si tratta di acciaio si produrrà una macchia nera.
- 9.2.2 - Sui campi di gara la presenza di titanio viene accertata con un test magnetico (il titanio non è magnetico) o pesando il pezzo.
- 9.2.3 - Il peso specifico del titanio e delle sue leghe è circa 4500 kg/m³ contro i circa 7850 kg/m³ dell'acciaio.
- 9.2.4 - Il volume del pezzo può essere calcolato immergendo il pezzo in un contenitore di liquido calibrato.
- 9.3 - ALLUMINIO E LE SUE LEGHE
- 9.3.1 - La presenza alluminio e delle sue leghe può essere rilevata mediante controllo visivo.
- 9.3.2 - Il peso specifico dell'alluminio è circa 2700 kg/m³
- 9.4 - MAGNESIO E LE SUE LEGHE
- 9.4.1 - La presenza di magnesio e di sue leghe può essere rilevata mediante controllo visivo.
- 9.4.2 - Il peso specifico del magnesio è circa 1738 kg/m³
- 9.5 - MATERIALI COMPOSITI
- 9.5.1 - La presenza materiali compositi come fibre di vetro, di carbonio o aramidiche (kevlar) può essere rilevata mediante controllo visivo.

ART. 10 - SOVRALIMENTAZIONE

- 10.1 - La sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato è vietata su tutti i motocicli ad esclusione Dragster e Sprinter.
- 10.2 - L'iniezione diretta di carburante non è considerata sovralimentazione.

ART. 11 - MARCA DEL MOTOCICLO

- 11.1 - Quando un motociclo viene realizzato da due costruttori, su di esso deve apparire il nome di entrambi nel seguente ordine:
- 1) nome del fabbricante del telaio
 - 2) nome del fabbricante del motore
- Questa norma si applica qualora non vi siano coinvolti interessi commerciali.
- 11.2 - NORMA NAZIONALE
- 11.2.1 - Preparatori non vengono considerati come costruttori.

ART. 12 - IMPIANTO DI SCARICO

- 12.1 - I tubi di scarico devono conformarsi alle norme concernenti i limiti fonometrici riportate nell'allegato 3.
- 12.2 - I gas di scarico devono essere espulsi all'indietro, in modo tale da non sollevare polvere, non imbrattare i freni o pneumatici, né costituire in alcun modo disturbo per l'eventuale passeggero o per i piloti che seguono.
- 12.3 - L'estremità dei tubi di scarico di un motociclo "solo" non deve sporgere oltre la tangente verticale allo pneumatico posteriore, come illustrato nell'allegato 6.
- 12.4 - Tutte le estremità dello scarico devono essere arrotondate allo scopo di evitare la presenza di bordi taglienti.
- 12.5 - Impianti di scarico a lunghezza variabile sono vietati.

ART. 13 - PROTEZIONI DELLE TRASMISSIONI

- 13.1 - In tutti i motocicli, se la trasmissione primaria è aperta, questa, deve essere munita di una protezione di sicurezza progettata e realizzata per evitare eventuali lesioni al pilota e/o passeggero in caso di eventuale contatto.
- 13.2 - Per la trasmissione finale è obbligatorio, per motivi di sicurezza, collocare nella parte inferiore del forcellone una protezione "pinna" tra il ramo inferiore della catena e la corona, allo scopo di evitare il contatto con la trasmissione.

ART. 14 - MOTORE

- 14.1 - Tutti i coperchi laterali del carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possono entrare in contatto con il terreno, devono essere protetti da un coperchio supplementare in materiale composito (come carbonio o aramide) o da tubi o piastre in alluminio o acciaio.
- 14.2 - Quanto sancito dall'art. 14.1 è valido anche in presenza di tamponi paratelaio e carenatura integrale
- 14.3 - Tutte le protezioni devono essere progettate in modo da resistere ad urti ed abrasioni e devono essere fissate al motore principalmente attraverso bulloneria. Gli incollaggi con silicone e simili non possono sostituire il fissaggio attraverso bulloneria.
- 14.4 - Montare piastre e barre aggiuntive è consentito.
- 14.5 - Qualsiasi sfiato non deve scaricare in atmosfera, si veda art. 22 per maggiori dettagli.

ART. 15 - MANUBRI

- 15.1 - La larghezza dei manubri, intesa come distanza tra i bordi estremi delle manopole, non deve essere inferiore a mm.450.

- 15.2 - Le estremità esposte del manubrio devono essere protette, ricoprendole in gomma o otturando i fori con materiale solido con raggio sferico di almeno mm.8.
- 15.3 - L'angolo minimo di rotazione del manubrio da ambedue le parti della linea mediana, deve essere di almeno 15°.
- 15.4 - È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino un minimo di spazio libero di mm.30 tra il serbatoio ed i manubri compresi gli eventuali accessori ad esso fissati.
- 15.5 - In qualunque posizione del manubrio, le leve di comando non devono toccare nessuna parte del motociclo, compresa la carenatura.
- 15.6 - In qualunque posizione del manubrio la ruota anteriore non deve toccare la carenatura, se questa esiste.
- 15.7 - I morsetti di fissaggio del manubrio devono essere raccordati molto accuratamente e devono essere disegnati e realizzati in modo da evitare zone di rottura nel manubrio durante le normali condizioni di utilizzo.
- 15.8 - Riparare manubri in lega leggera mediante saldatura è vietato.
- 15.9 - Ad eccezione dei Gran Prix, deve essere installato un interruttore, posto sul manubrio, che consenta di spegnere il motore.

ART. 16 - LEVE E PEDALI DI COMANDO

- 16.1 - Tutte le leve di comando sul manubrio devono essere munite alla loro estremità di una sfera del diametro minimo di mm.16. In alternativa l'estremità può essere appiattita, ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati con spessore minimo della parte appiattita di mm.14.
- 16.2 - L'estremità delle leve devono essere parte integrante delle leve stesse o essere fissate permanentemente ad essa.
- 16.3 - L'uso di leve snodate è consentito.
- 16.4 - Ciascuna leva o pedale di comando deve essere montata su di un perno di rotazione indipendente.
- 16.5 - Il pedale del freno, se è articolato sull'asse del poggia piedi, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggia piedi è piegato o deformato.

ART. 17 - COMANDO ACCELERATORE

- 17.1 - Il comando dell'acceleratore deve richiudersi automaticamente quando il pilota lo abbandona.

ART. 18 - POGGIAPIEDI

- 18.1 - Le pedane possono essere del tipo ribaltabile, in tal caso devono essere equipaggiate di un dispositivo che le riporti automaticamente alla posizione normale.
- 18.2 - Le estremità delle pedane devono essere dotate di un terminale in materiale plastico, o alluminio con raggio sferico di almeno mm.8. Tale terminale deve essere parte integrante della pedana o essere permanentemente fissata ad essa.
- 18.3 - L'estremità delle pedane deve essere progettata in modo da avere la più ampia superficie di contatto allo scopo di ridurre, in caso di incidente, il rischio di lesioni a danno del pilota.
- 18.4 - Riparare le pedane ed i supporti pedana mediante saldatura è vietato.

ART. 19 - FRENI

- 19.1 - I motocicli devono avere un freno per ruota, tutti azionabili in maniera indipendente.

ART. 20 - PNEUMATICI

- 20.1 - L'uso di termocoperte è consentito.
- 20.2 - La larghezza degli pneumatici utilizzati in ciascuna classe, non deve essere inferiore ai valori indicati nell'allegato 5, seguendo le norme ETRTO.
- 20.3 - Ad eccezione dello pneumatico slick e di quelli marcati "NOT FOR HIGHWAY USE" (NHS), il fabbricante deve identificare lo pneumatico con un marchio indicante:
 - il marchio "E" e/o "DOT" (usato per pneumatici omologati)
 - il nome del fabbricante
 - l'anno di fabbricazione dello pneumatico (in codice)
 - la dimensione dello pneumatico
 - l'indice di velocità
 - ogni altra caratteristica indispensabile per un corretto uso dello pneumatico.
- 20.4 - In tutte le classi l'indice minimo di velocità è V.
- 20.5 - Lo pneumatico deve essere montato su un cerchio corrispondente. I valori per la larghezza interna dei cerchi per le differenti dimensioni degli pneumatico, sono indicati nell'allegato 5.
- 20.6 - Nel montaggio dello pneumatico sul cerchio è obbligatorio rispettare il senso di marcia indicato dal Costruttore.
- 20.7 - La superficie dello pneumatico può essere liscia (ovvero senza intagli) nel caso degli pneumatico "slick" o profilata nel caso di pneumatici "intagliati".
- 20.8 - Il disegno del battistrada è libero ma deve essere realizzato dal fabbricante all'atto della produzione.
- 20.9 - Intagli supplementari o altre modifiche alla superficie dello pneumatico, sono autorizzati solo se effettuati dal fabbricante o personale specializzato da lui autorizzato, per mezzo di attrezzatura appositamente costruita a questo scopo.
- 20.10 - Gli pneumatici modificati devono portare un segno distintivo o il timbro del fabbricante apposto vicino alla marca del fabbricante.
- 20.11 - Per una sicurezza ottimale, la profondità del battistrada di uno pneumatico ai controlli pre-gara deve essere di almeno mm.2,5.
- 20.12 - Gli pneumatici che nel corso delle Operazioni Preliminari abbiano una profondità di intaglio minore di 1,5mm, verranno considerati come pneumatici non intagliati quindi ad essi verranno applicate le restrizioni riguardanti i slick.
- 20.13 - La superficie di uno pneumatico slick può avere una serie di 3 o più fori nella parte centrale e nella spalla, ad un intervallo di massimo 120°. Quando a seguito dell'utilizzo almeno 2 di questi fori siano completamente consumati (ossia non più visibili), lo pneumatico non può più essere più utilizzato.
- 20.14 - La distanza minima tra la superficie dello pneumatico (nel suo punto più grande) e ciascun elemento fisso di un motociclo è indicato nell'allegato 6.
- 20.15 - Allo scopo d'ottenere una aderenza ottimale dello pneumatico, gli pneumatici nuovi, possono essere "rodati" raschiandone la superficie. Dopo tale raschiatura occorre tuttavia che le regole relative alle scanalature e fori, come pure la loro profondità, siano sempre rispettate.
- 20.16 - Tutti gli pneumatici saranno misurati, montati sul cerchio ad una pressione di 1Kg/cm2 e sulla sezione dello pneumatico situata a 90° dal suolo.

ART. 21 - CERCHI RUOTA

- 21.1 - Ogni modifica al cerchio ed alle razze di una ruota integrale è vietata.
 21.2 - Il canale del cerchio non deve essere deformato o danneggiato.

ART. 22 - SERBATOI DI RECUPERO OLIO

- 22.1 - I tubi di sfiato, qualora presenti, devono terminare in un serbatoio di raccolta posto in posizione facilmente accessibile e ben fissato al motociclo. Tale serbatoio deve essere vuotato prima di essere pieno e comunque prima dell'inizio della competizione.
 22.2 - La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 250cc. per gli sfiati del cambio e di 500cc. per gli sfiati del motore.
 22.3 - Motocicli equipaggiati con motori 4 tempi devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, ossia gli sfiati motore devono terminare e scaricare tutti nell'air-box. In tal caso è l'air-box stesso ad essere considerato serbatoio di raccolta.

ART. 23 - LUBRIFICANTI E LIQUIDI DI RAFFREDDAMENTO

- 23.1 - Tutti i tappi di immissione e scarico, i tubi di mandata e ritorno i filtri dell'olio esterni e gli scambiatori di calore olio acqua, devono avere una tenuta perfetta ed avere un filo di sicurezza tale da impedire eventuali aperture accidentali.
 23.2 - Le viti ed i bulloni del/i filtro/i esterno/i dell'olio che fanno parte del circuito di lubrificazione, devono essere bloccati con un filo di sicurezza.
 23.3 - I soli liquidi di raffreddamento autorizzati (oltre all'olio lubrificante), sono l'acqua pura o miscelata con alcool etilico.
 23.4 - Motocicli equipaggiati con motorizzazioni 4 tempi devono prevedere una vasca di contenimento, posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore.
 23.5 - Detta vasca deve contenere almeno la metà dei lubrificanti e liquidi di raffreddamento.
 23.6 - Ad esclusione dei motocicli con cilindrata fino a 250cc, la capienza minima della vasca di contenimento deve essere di 5lt.

ART. 24 - CARBURANTE

- 24.1 - Tutti i motocicli devono utilizzare benzina senza piombo con le caratteristiche riportate nell'allegato 8.

ART. 25 - SERBATOIO DEL CARBURANTE (ECCEPTE DRAGSTERS)

- 25.1 - Il carburante deve essere contenuto in un solo serbatoio solidamente fissato al telaio mediante viti. Sono vietati gli sganci rapidi.
 25.2 - L'utilizzo di serbatoi supplementari come mezzo rapido di rifornimento è vietato in tutte le competizioni.
 25.3 - Il tappo del serbatoio deve essere realizzato in modo tale da non sporgere dal profilo del serbatoio (o eventuale copertura) in modo tale da non poter essere strappato via in caso di incidente.
 25.4 - Il tappo del serbatoio una volta chiuso deve avere una tenuta perfetta.
 25.5 - Gli sfiati del serbatoio devono essere dotati di una valvola di non ritorno e collegati ad un vaso di recupero della capacità di almeno 250cc. L'air-box può essere utilizzato come vaso di recupero.

- 25.6 - La valvola di non ritorno deve essere montata in modo da impedire il passaggio di carburante verso il vaso di recupero.
 25.7 - Il serbatoio deve essere riempito completamente con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe" a prescindere dal materiale di costruzione).
 25.8 - L'uso di materiali di riempimento allo scopo di ridurre la capacità di un serbatoio è vietato.
 25.9 - I serbatoi costruiti in materiale composito (fibra di vetro, carbonio o aramide) devono essere dotati, al loro interno, di un sacco benzina. Il sacco deve soddisfare le specifiche F.I.M./FCB-2005.
 25.10 - I serbatoi in composito sprovvisti di sacco, devono avere passato i test previsti dalla F.I.M. e riportare una targhetta esterna indicante:
 - nome del fabbricante.
 - data di produzione.
 - nome del laboratorio che ha effettuato il test.
 25.11 - I dettagli completi sulle procedure e norme di omologazione dei serbatoi del carburante, sono disponibili presso la F.I.M.
 25.12 - Le capacità massime dei serbatoi di benzina sono:
 Gran Prix 32 litri
 SuperTwin 32 litri
 Endurance 24 litri
 Superbike 24 litri
 Altre classi come omologata
 25.13 - Il rifornimento può essere effettuato con recipienti non pressurizzati e il serbatoio carburante non può essere pressurizzato artificialmente al disopra delle pressione atmosferica.
 25.14 - Mettere il serbatoio all'aria attraverso l'air-box per avere la pressione nel serbatoio pari a quella dell'air-box è permesso.

ART. 26 - DISPOSITIVI DI REGISTRAZIONE VISIVA

- 26.1 - L'uso di dispositivi di registrazione visiva come fotocamere e videocamere deve essere autorizzato dall'organizzatore della manifestazione attraverso un comunicato scritto al D.d.G. e C.d.G.
 26.2 - Il dispositivo di registrazione visiva, una volta autorizzato, deve essere fatto visionare al C.T. o ad C.D. perché ne sia verificata la sicurezza del montaggio.

ART. 27 - PUNZONATURE

- 27.1 - I motocicli devono essere portati alle Operazioni Preliminari, privi di precedenti punzonature ed avere la zona del canotto di sterzo libera da eventuali protezioni (carbonio, kevlar, spray siliconico ecc.) per effettuare la punzonatura.
 27.2 - Il numero di motocicli possibili da punzonare è riportato nell'allegato 1.

ART. 28 - MOTOCICLI PERICOLOSI

- 28.1 - I motocicli che dovessero essere presentati alla O.P. non conformi alle norme di sicurezza, potranno essere esclusi dalla partecipazione alla manifestazione a giudizio inappellabile del C.T. qualora non venissero adeguati entro il termine di tempo disponibile.
 28.2 - I motocicli che, durante lo svolgimento delle prove o la gara, dovessero risultare non conformi alle norme di sicurezza, dovranno essere sottoposti a nuove

verifiche. A questo fine e qualora lo ritenga opportuno il C.T potrà in qualsiasi momento richiedere al D.d.G. di richiamare il pilota, per espletare una nuova verifica sul motociclo ritenuto non conforme.

- 28.3 - I motocicli coinvolti in un incidente devono essere sottoposti ad una nuova verifica tecnica se il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione.

ART. 29 - CARENATURE MOTOCICLI "SOLO"

- 29.1 - La carenatura dei motocicli "solo" deve corrispondere ai seguenti requisiti schematizzati nell'allegato 6.
- 29.2 - Il cupolino deve essere costruito in materiale trasparente.
- 29.3 - I bordi del cupolino così come tutti i bordi esposti della carenatura, devono essere arrotondati.
- 29.4 - La larghezza massima delle carenatura deve essere di mm.600.
- 29.5 - La larghezza massima della sella, inclusi di ogni elemento ad essa connesso, con la sola eccezione dello scarico, è di mm.450.
- 29.6 - Qualunque sia la posizione dello manubrio, una distanza minima di mm.30, deve essere garantita tra la carenatura e le estremità del manubrio compresi gli eventuali accessori ad esso fissati.
- 29.7 - Nessuna parte del motociclo deve superare il piano verticale tangente la parte posteriore dello pneumatico posteriore.
- 29.8 - Nessuna parte del motociclo deve superare il piano verticale tangente la parte anteriore dello pneumatico della ruota anteriore.
- 29.9 - Guardando il motociclo da entrambe i lati deve essere perfettamente visibile:
- almeno 180° del cerchio posteriore
 - l'intero cerchio anteriore, tranne per le parti coperte dal parafango dalla forcella o da prese d'aria amovibili
 - il pilota nella normale posizione di guida ad eccezione degli avambracci
 - l'uso di materiali trasparenti per aggirare i punti a), b) e c) è vietato.
- 29.10 - I profili aerodinamici possono essere montati unicamente sui motocicli "solo" a condizione che siano parte integrante della carenatura o della sella e che non superino la larghezza della carenatura o l'altezza del manubrio e che abbiano bordi arrotondati con un raggio minimo di mm.8.
- 29.11 - La superficie frontale della carena deve prevedere una superficie centrale con inclinazione massima di 30° rispetto alla verticale, sufficientemente estesa per esporre la tabella porta numero. Nei motocicli derivati di serie sono consentite alterazioni minime del profilo frontale per soddisfare questo requisito.
- 29.12 - Gli attacchi della carenatura possono essere sostituiti con attacchi di tipo rapido.
- 29.13 - La vasca di contenimento di cui all'art. 22.3 può essere ricavata come parte integrante della carena. In tal caso:
- 29.13.1 - Qualsiasi apertura della carenatura deve trovarsi al di sopra di mm.50 dal punto più basso della carenatura.
- 29.13.2 - La parte più bassa della carenatura deve avere due fori da mm.25 di diametro i quali devono rimanere chiusi in caso di gara asciutta e aperti in caso di gara dichiarata (dal D.d.G.) bagnata.
- 29.13.3 - L'interno della parte inferiore della carenatura può essere dotata di materiale olio assorbente e ritardante del fuoco. Nei motocicli derivati di serie sono consentite alterazioni minime del profilo della parte inferiore della carenatura per soddisfare questi requisiti.

29.13.4 - L'uso dei parafanghi non è obbligatorio, se il parafango anteriore viene montato non deve superare le seguenti superfici:

- Il piano costruito inclinando a 45° verso l'alto di piano orizzontale passante per l'asse ruota anteriore, nella parte avanti all'asse ruota.
- Il piano orizzontale passante per l'asse della ruota anteriore nella parte dietro all'asse ruota. (Si veda la l'esempio in figura 2 dell'allegato 6).

ART. 30 - ELEMENTI VIETATI

- 30.1 - È obbligatoria la rimozione dei seguenti elementi:
- Fanale/i anteriori e luci posteriori
 - Specchi retrovisori
 - Piastra porta pedana e pedane passeggero
 - Indicatori di direzione
 - Cavalletto centrale
 - Stampella laterale
 - Portatarga e targa
 - Avvisatore acustico
 - Borsa degli attrezzi
 - Catalizzatore
 - Gancio per il casco
 - Maniglie per il passeggero
 - Attacchi per borse e bauletto

ART. 31 - ELEMENTI FACOLTATIVI

- 31.1 - Possono essere rimossi i seguenti elementi:
- Contagiri, tachimetro
 - Contachilometri, rinvio e cavo di trasmissione relativi
 - Ventole del radiatore
 - Copricatena, purché non incorporato nel parafango
 - Serrature portaoggetti
 - Sonda lambda, valvola aria supplementare

ART. 32 - ELEMENTI NON VINCOLATI

- 32.1 - I seguenti elementi sono liberi:
- Tutti i lubrificanti (oli, grassi, liquido freni, ecc.)
 - Mastici/silicone, frena filetti
 - Guarnizioni, paraolio, parapolvere
 - Candele e pipetta della candela
 - Camera d'aria, se utilizzata, e valvola dello pneumatico
 - Pesi per l'equilibratura delle ruote
 - Cuscinetti di qualunque tipo (a sfere, a rulli, conici, bronzine)
 - Dischi frizione, pastiglie freno
 - Filtro carburante
 - Tubi freno
 - Comando dell'acceleratore ed i relativi cavi
 - Manubrio e semimanubri
 - Disegno, colore e decalcomanie della carenatura

ART. 33 - DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE

- 33.1 - Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dei dispositivi di protezione individuali, è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia i C.d.G. preposti possono effettuare delle verifiche durante il corso della manifestazione. Nel caso in cui i dispositivi di protezione non dovessero risultare idonei, C.d.G. ha la facoltà di trattenerli e restituiti a fine manifestazione.
- 33.2 - **CASCHI**
- 33.2.1 - I piloti a bordo di un motociclo con il motore acceso, durante le prove e la gara devono indossare obbligatoriamente un casco protettivo, omologato ed adeguato alla specialità.
- 33.2.2 - Il casco deve essere in perfette condizioni, di misura adatta, indossato correttamente e sempre allacciato con l'apposito cinturino sottogola. Nessuna modifica strutturale può essere apportata all'esemplare così come è stato prodotto dal costruttore.
- 33.2.3 - Il casco deve riportare al suo interno, l'etichetta dell'omologazione.
- 33.2.4 - A seguito di incidente che abbia provocato un impatto del casco, lo stesso deve essere portato al C.T. per la verifica visiva.
- 33.2.5 - La norma riguardante l'omologazione dei caschi è riportata nell'allegato 7.
- 33.3 - **PROTEZIONI PER GLI OCCHI**
- 33.3.1 - L'uso di occhiali di protezione e visiere è consentito, purché realizzate con materiale infrangibile. Le visiere dei caschi non devono essere parte integrante del casco.
- 33.3.2 - L'uso di visiere od occhiali che causino distorsioni del campo visivo è vietato.
- 33.3.3 - L'uso di visiere a strappo è consentito.
- 33.4 - **INDUMENTI E CALZATURE**
- 33.4.1 - Durante le prove e le gare, i piloti e l'eventuale passeggero, devono entrambi indossare un indumento in pelle in un solo pezzo avente uno spessore di minimo mm.1,2 in ogni zona della tuta.
- 33.4.2 - Le seguenti zone della tuta devono essere rinforzate almeno da un doppio strato di pelle o da una imbottitura in schiuma poliuretanicca di spessore minimo di mm.8 o un guscio di materiale plastico resistente alle abrasioni:
- le spalle
 - i gomiti
 - entrambi i lati del tronco e delle anche
 - la zona posteriore del dorso
 - le ginocchia
- 33.4.3 - Il pilota e l'eventuale passeggero, devono entrambi indossare delle sottotute complete se hanno delle tute sfoderate. Sottotute ottimali possono essere: in tessuto "nomex", in seta o anche in cotone. Non sono ammesse sottotute, indumenti intimi e fodere delle tute in materiali sintetici che in caso di incidente col calore, possano fondere e danneggiando la cute del pilota.
- 33.4.4 - Gli stivaletti dei piloti devono essere in cuoio e avere un'altezza minima di mm.200 in modo da assicurare, con la tuta, una completa protezione in cute delle gambe del pilota.
- 33.4.5 - Il pilota ed il passeggero devono indossare guanti protettivi in pelle.
- 33.4.6 - Per indumenti e calzature, al posto della pelle (e per i rinforzi), possono essere impiegati materiali alternativi conformi alle specifiche fissate nell'art. 37 RTGS.

33.5 - PARASCHIENA

- 33.5.1 - L'uso del paraschiena è obbligatorio nelle categorie S.A.V., Junior A Junior B della specialità minimoto.
- 33.5.2 - L'uso del paraschiena è vivamente consigliato in tutte le classi.
- 33.6 - **MATERIALI EQUIVALENTI ALLA PELLE**
- 33.6.1 - Le seguenti caratteristiche dei materiali devono almeno essere equivalenti a mm.1,5 di spessore di pelle:
- a) qualità ignifuga
 - b) resistenza all'abrasione
 - c) coefficiente di attrito su ogni tipo di asfalto
 - d) qualità di assorbimento della traspirazione
 - e) test medico (non tossico e non allergico)
 - f) il materiale deve essere tale da non fondere al calore.
- 33.6.2 - Documentazione a cura delle case costruttrici o importatori.

REGOLAMENTO TECNICO 125 GP (RT1GP)

Fermo restando le norme riportate nell'R.M.M. e nel RTGS i motocicli che partecipano a questa classe devono rispettare i seguenti articoli.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Possono partecipare alla classe 125 GP prototipi equipaggiati con motori 125cc. come di seguito descritto.
- 1.2 - Telaio, forcellone, serbatoio, sella e carenatura non possono essere quelli di un motociclo "non-prototipo" anche quando modificati, intendendo per "non-prototipo", un motociclo prodotto in serie e omologato per l'uso stradale.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Telaio, forcellone e tutte le infrastrutture del motociclo sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Le sospensioni anteriore e posteriori sono libere nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 3.2 - Sospensioni attive o semi-attive e/o sistemi elettronici atti al controllo delle funzioni delle stesse (incluso la sua lunghezza) non sono ammessi.
- 3.3 - La regolazione meccanica ed idraulica della forcella e dell'ammortizzatore deve essere obbligatoriamente di tipo manuale.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 4.2 - I dischi devono essere costruiti in materiale acciaioso.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Sono ammessi cerchi di larghezza massima:

- Cerchio Anteriore 2.50"
 Cerchio Posteriore 3.50"
 5.2 - Cerchi in materiale composito (incluso quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro) non sono ammessi.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, possono essere utilizzati pneumatici "slick"
 6.2 - Gli pneumatici "rain" possono essere usati solo se la gara o la prova è stata dichiarata bagnata dal D.d.G.
 6.3 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

- 7.1 - La forma, il criterio costruttivo e la capacità del serbatoio, sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS e dalla F.I.M.

ART. 8 - MOTORE

- 8.1 - Sono ammessi motori aspirati 2T e 4T con cilindrata compresa tra 80cc e 125cc.
 8.2 - Non è ammessa nessuna tolleranza sulla misura della cilindrata.
 8.3 - Non sono ammessi motori con pistoni ovali. Vengono considerati ovali i pistoni per i quali la differenza tra diametro minimo e massimo del pistone è maggiore o uguale al 5%.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

- 9.1 - Qualunque forma di sovralimentazione, è vietata.
 9.2 - L'iniezione diretta di carburante non è considerata sovralimentazione.

ART. 10 - TRASMISSIONE

- 10.1 - FRIZIONE
 10.1.1 - La frizione ed il comando frizione sono liberi.
 10.1.2 - L'uso di attuatori della frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici, incluso sistemi a doppia frizione (DSG) sono vietati.
 10.2 - CAMBIO
 10.2.1 - Sono ammessi cambi con un massimo di 6 rapporti.
 10.2.2 - Non sono ammessi cambi automatici a variazione continua (CVT).
 10.2.3 - L'uso del dispositivo di assistenza alla cambiata "quick-shift", è consentito.
 10.2.4 - L'uso di attuatori di cambiata elettro-meccanici o elettro-idraulici è vietato
 10.3 - TRASMISSIONE FINALE
 10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 11.1 - Se presenti, gli impianti di raffreddamento acqua e olio (radiatori, pompa e tubi) sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - La strumentazione, le centraline di controllo motore (ECU), il cablaggio ed i comandi sono liberi.

- 12.2 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
 12.3 - L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione è consentito.

ART. 13 - CARENATURA

- 13.1 - La carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
 13.2 - L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar è consentito.
 13.3 - I numeri di gara dovranno essere bianchi e le tabelle porta numero nere.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - L'impianto di scarico è libero nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
 14.2 - Il limite fonometrico ammesso è di 105 dBA.

ART. 15 - LUBRIFICANTI, GUARNIZIONI ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - Qualsiasi tipo di lubrificante, liquido dei freni e delle sospensioni può essere usato.
 15.2 - La bulloneria in alluminio può essere usata solo in parti non strutturali.
 15.3 - La bulloneria in titanio e/o in acciaio può essere usata su parti strutturali, con classe di resistenza min. 8.8 per quella in acciaio.
 15.4 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza.

ART. 16 - NORME AGGIUNTIVE

- 16.1 - La somma dei pesi del motociclo e del pilota in ordine di marcia deve essere uguale o superiore a 136Kg.
 16.2 - Può essere punzonato un solo motociclo per pilota.

REGOLAMENTO TECNICO SUPERSTOCK (RTSTK)

Fermo restando le norme riportate nell'R.M.M. e nel RTGS i motocicli che partecipano a questa classe devono rispettare i seguenti articoli.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Possono partecipare alla classe Superstock tutti i motocicli che hanno l'omologazione F.M.I..
 1.2 - Tutte le parti non menzionate nel seguente regolamento devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
 1.3 - Le viste anteriore, laterali e posteriore ed il profilo dei motocicli Superstock devono (eccetto quando altrimenti specificato) essere conformi all'aspetto del modello omologato come originariamente prodotto dal costruttore. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa regola.
 1.4 - Come da regolamento F.I.M. nel corso dell'anno ci potranno essere variazioni riguardanti il peso minimo, al fine di eguagliare il rendimento dei motocicli con differenti configurazioni motore.

ART. 2 - CICLISTICA**2.1 - TELAIO**

- 2.1.1 - Il telaio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.2 - Tutti i motocicli devono riportare il numero di telaio (VIN).
- 2.1.3 - Forare il telaio è consentito solo per il montaggio di componenti autorizzati (es. supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.).
- 2.1.4 - Niente altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.
- 2.1.5 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.6 - La verniciatura è libera, ma la lucidatura del telaio o della parte posteriore del telaio non è autorizzata.
- 2.1.7 - I lati del telaio possono essere coperti da una protezione in materiale composito, ma tale rivestimento deve mantenere la forma originale.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

- 2.2.1 - Supporti sella supplementari possono essere aggiunti. Eventuali supporti presenti possono essere eliminati sempre che non pregiudichino la robustezza del pezzo o del assemblaggio. Gli accessori avvitati sul telaietto reggisella possono essere rimossi.
- 2.2.2 - Classe 600: A parte le modifiche al punto precedente, il telaietto reggisella deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.2.3 - Classe 1000: Il telaietto reggisella può essere modificato o sostituito, ma il tipo di materiale deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato o di peso specifico maggiore.

2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI

- 2.3.1 - Il telaietto strumenti ed i relativi supporti della carenatura possono essere sostituiti, ma l'uso del titanio o di materiali compositi è vietato.

2.4 - FORCELLONE

- 2.4.1 - Il Forcellone, il perno forcellone ed i registri tendicatena devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.4.2 - L'uso di un supporto per fissare la pinza freno sul forcellone è consentito.
- 2.4.3 - Il forcellone può essere modificato per fissare permanentemente il supporto della pinza freno posteriore tramite saldatura, foratura o usando helicoil.
- 2.4.4 - Perni di supporto per cavalletti posteriori possono essere aggiunti avvitandoli o saldandoli al forcellone. Tali perni devono essere arrotondati e con viti di fissaggio incassate.
- 2.4.5 - La protezione della catena, "pinna", deve essere costruita in materiale plastico rigido.

2.5 - PIASTRE DI STERZO

- 2.5.1 - Le piastre di sterzo superiore ed inferiore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.5.2 - L'altezza e la posizione degli steli forcella anteriore rispetto alle piastre di sterzo sono libere.

2.6 - MANUBRI

- 2.6.1 - I manubri ed i comandi manuali (ad esclusione delle pompa freno anteriore) possono essere sostituiti e/o riposizionati.

- 2.6.2 - Il comando dell'acceleratore ed i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati, ma il tipo di connessione tra comando gas e corpo farfallato deve rimanere come omologato.

- 2.6.3 - I pulsanti di avvio e spegnimento del motore devono essere posizionati sui manubri.

- 2.6.4 - Le leve di comando (freno e frizione) possono essere sostituite.

- 2.6.5 - L'uso di un dispositivo per la regolazione della posizione della leva è consentito.

2.7 - PEDANE

- 2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere riposizionati ma devono utilizzare i punti di fissaggio al telaio originali.

- 2.7.2 - I poggiapiedi possono essere montati fissi o in maniera ribaltabile, e in questo ultimo caso devono includere un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.

- 2.7.3 - Protezioni dei piedi montate sulle pedane "paratacchi" anche in materiale composito sono consentite.

ART. 3 - SOSPENSIONI**3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE**

- 3.1.1 - La forcella, nella sua struttura (fodero, stelo, piedini), deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per il motociclo omologato.

- 3.1.2 - La finitura superficiale della forcella può essere cambiata, sottoporre i componenti forcella a trattamenti superficiali è consentito.

- 3.1.3 - Gli anelli parapolvere possono essere modificati sostituiti o rimossi.

- 3.1.4 - I tappi forcella possono essere modificati o sostituiti, per dare la possibilità di effettuare gli aggiustamenti alla taratura dall'esterno.

- 3.1.5 - Le parti interne della forcella come molle, valvole, pistoncini, lamelle possono essere rimosse, modificate o sostituite.

- 3.1.6 - Classe 600: Il colore della forcella deve rimanere originale.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

- 3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo può essere aggiunto o sostituito con un altro non originale.

- 3.2.2 - In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo non può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.

3.3 - SOSPENSIONE ANTERIORE POSTERIORE

- 3.3.1 - L'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) può essere modificato o sostituito ma deve essere mantenuto lo schema della sospensione posteriore utilizzato per il motociclo omologato.

- 3.3.2 - Il leveraggio della sospensione posteriore, se presente, deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

- 3.3.3 - Gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI

- 3.4.1 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni è vietato, se non presente in origine sul motociclo omologato.

- 3.4.2 - Se il motociclo di serie è dotato di dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni ogni sua parte meccanica ed elettronica deve essere mantenuta come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE**4.1 - DISCHI FRENO**

4.1.1 - Classe 600: i dischi dei freni devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore sul motociclo omologato.

4.1.2 - Classe 1000: per i dischi freno sono ammesse le modifiche elencate nei punti nei punti da 3 a 7.

4.1.3 - I dischi dei freni ed i supporti possono essere modificati o sostituiti, ma i materiali costruttivi (di disco e flangie disco) devono rimanere come omologati.

4.1.4 - I diametri interno ed esterno del disco devono rimanere come omologati,

4.1.5 - Lo spessore del disco può essere aumentato del 20% a condizione di poter utilizzare la pinza freno originale senza necessità di modifica.

4.1.6 - I dischi dei freni anteriori possono essere trasformati in flottanti modificando i nottolini utilizzando i supporti originali. Il numero dei nottolini è libero nel rispetto della logica del montaggio.

4.1.7 - I dischi 'wave' possono essere sostituiti con dischi tradizionali e viceversa.

4.1.8 - Prese d'aria aggiuntive sono vietate.

4.2 - PINZE FRENO

4.2.1 - Le pinze dei freni anteriore e posteriore come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

4.2.2 - Le pastiglie freno anteriori e posteriori possono essere cambiate.

4.2.3 - I perni di fissaggio delle pastiglie possono essere sostituiti con altri a sgancio rapido

4.3 - POMPE FRENO

4.3.1 - Le pompe dei freni anteriore e posteriore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

4.3.2 - I tubi ed i raccordi freno possono essere sostituiti o modificati.

4.3.3 - L'eventuale biforcazione delle tubazioni per le due pinze freno anteriori deve essere al di sopra della piastra di sterzo inferiore. Il ponticello o cavallotto tra le pinze non è considerato biforcazione.

4.3.4 - Classe 1000: i contenitori del liquido dei freni, sia anteriore che posteriore, possono essere modificati sostituiti e riposizionati.

4.3.5 - Classe 600: i contenitori del liquido dei freni, sia anteriore che posteriore, devono rimanere originali.

4.4 - ELETTRONICA FRENI

4.4.1 - L'ABS (sistema anti-bloccaggio dei freni) può essere usato solo se installato nel modello omologato per uso stradale.

4.4.2 - In caso venga utilizzato l'ABS, il sistema deve essere completamente standard ossia, ad esclusione dei dischi, delle pinze e delle pompe freno, qualsiasi parte meccanica o elettronica deve rimanere come omologata. Il software dell'ABS può essere modificato.

4.4.3 - In caso non venga utilizzato l'ABS, è possibile rimuovere la centralina ABS assieme alle vange foniche ed i relativi sensori e circuiti elettrici e idraulici.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - I cerchi devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

5.2 - Il rinvio del tachimetro/contachilometri (se presente) può essere rimosso e sostituito con un distanziale.

5.3 - I perni della ruota anteriore e posteriore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

5.4 - Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, questo ultimo deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

5.5 - I distanziali tra ruota e perno sono liberi. Sono permesse modifiche per mantenere i distanziali in posizione durante il cambio gomme.

ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - Possono essere utilizzati solo gli pneumatici assegnati dal fornitore ufficiale per la classe Superstock 1000 e Superstock 600 del CIV.

6.2 - Il numero massimo di pneumatici "slick" (indifferentemente anteriori o posteriori) per evento sarà limitato a 10 per la classe 1000 e 6 per la classe 600. Sono esclusi da questa conteggio gli pneumatici "rain".

6.3 - L'uso di pneumatici "rain" deve essere limitato alle condizioni di gara bagnata.

6.4 - Sugli pneumatici dovranno essere applicati gli stickers forniti in sede di O.P. rispettando la posizione prevista.

6.5 - Il controllo sulla regolarità degli stickers verrà effettuato all'ingresso pista; in caso di mancata presenza di uno solo o di entrambi gli stickers, gli pneumatici irregolari saranno punzonati manualmente dal C.T. direttamente all'ingresso pista ed il pilota dovrà a fine turno consegnare ai C.T. un numero di stickers equivalente al numero degli pneumatici che gli sono stati punzonati manualmente.

6.6 - L'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal C.T. sarà comunque sanzionato con un'ammenda di euro 300,00. Un'infrazione accertata durante la gara, anche in caso di gara interrotta comporterà l'esclusione dalla classifica.

6.7 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

7.1 - Il serbatoio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

7.2 - Il tappo può essere sostituito con altro che preveda un sistema che impedisca le aperture accidentali.

7.3 - Il rubinetto del serbatoio carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

7.4 - L'uso di connettori rapidi è consentito.

7.5 - Filtri carburante possono essere aggiunti.

7.6 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti.

7.7 - Le tubazioni che vanno dal serbatoio al corpo farfallato possono essere sostituite.

7.8 - Le tubazioni che vanno dal serbatoio devono essere posizionate in modo tale da essere protette (contro rottura) in caso di incidente.

7.9 - La pompa benzina ed il regolatore di pressione devono rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

7.10 - La pressione massima è definita nelle fiches di omologazione, e al tal fine il condotto di mandata della benzina deve essere modificato per permettere il controllo della pressione da parte dei C.T.

ART. 8 - MOTORE**8.1 - GENERALITÀ MOTORE**

8.1.1 - I particolari motore specificatamente menzionati in questo articolo devono rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

8.1.2 - Soltanto la manutenzione prescritta dal manuale della casa costruttrice è consentita.

8.2 - TESTA

8.2.1 - Qualsiasi modifica alla testa è vietata.

8.2.2 - Le valvole, le sedi-valvole, le guide delle valvole, le molle, le punterie, i paraoli, i semiconi, i piattelli delle valvole devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.

8.2.3 - Spessori per le molle delle valvole sono vietati.

8.2.4 - La guarnizione della testa può essere sostituita.

8.3 - PISTONI

8.3.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni è vietata.

8.3.2 - Gli spinotti ed i relativi fermi devono rimanere quelli omologati.

8.4 - BIELLE

8.4.1 - Qualsiasi modifica alle bielle, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.

8.5 - ALBERO MOTORE

8.5.1 - Qualsiasi modifica all'albero motore, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.

8.6 - DISTRIBUZIONE

8.6.1 - Qualsiasi modifica agli alberi a camme e rocchetti è vietata.

8.6.2 - Per il sistema di apertura diretto, l'alzata si misura direttamente sul lobo della camma. Per il sistema di apertura non diretto (ad esempio con bilanciere), l'alzata si misura con lo spostamento della valvola.

8.6.3 - Se il rocchetto originale presenta delle asole il suo montaggio sull'albero a camme è libero.

8.7 - CILINDRI

8.7.1 - Qualsiasi modifica ai cilindri è vietata.

8.8 - CARTERS MOTORE

8.8.1 - I carters motore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.

8.8.2 - I coperchi laterali dei carters possono essere modificati o cambiati, se cambiati devono essere costruiti con un materiale di peso specifico uguale o maggiore dell'originale ed in ogni caso il loro peso complessivo non deve essere inferiore all'originale.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE**9.1 - STRUMENTI DI CARBURAZIONE**

9.1.1 - Con strumenti carburazione si intendono i corpi farfallati ed i dispositivi a lunghezza variabile nel tratto di aspirazione.

9.1.2 - Gli strumenti di carburazione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

9.1.3 - Gli iniettori devono rimanere come omologati.

9.1.4 - Modificare o sostituire la valvola a farfalla è vietato.

9.1.5 - I cornetti di aspirazione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

9.1.6 - Dispositivi che varino la lunghezza del condotto di aspirazione che funzionino mentre il motore è in marcia, sono ammessi solo se presenti in origine sul motociclo omologato.

9.2 - RIDE BY WIRE

9.2.1 - Le valvole a farfalla controllate elettronicamente, conosciute come sistemi "ride by wire", possono essere usate esclusivamente se il modello omologato è equipaggiato con questo sistema. Il software può essere modificato, ma tutto il sistema di sicurezza e le procedure progettate dal costruttore originale devono essere mantenute.

9.3 - AIR-BOX

9.3.1 - L'air-box deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

9.3.2 - I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).

9.3.3 - Il filtro aria può essere modificato, rimosso o sostituito.

9.3.4 - Lo sfiato dell'olio deve essere connesso e scaricare nell'air-box.

ART. 10 - TRASMISSIONE**10.1 - FRIZIONE**

10.1.1 - Modificare o sostituire molle e dischi, è consentito ma il loro numero deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

10.1.2 - Qualsiasi ulteriore modifica alla frizione è vietata.

10.1.3 - L'uso di attuatori frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici non è permesso se non presente in origine sul modello omologato per l'uso stradale.

10.2 - CAMBIO

10.2.1 - Qualsiasi modifica al cambio di velocità è vietata.

10.2.2 - Classe 600: L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shift", è vietato.

10.2.3 - Classe 1000: L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shift", è consentito.

10.2.4 - L'uso di attuatori di cambiata elettro-meccanici o elettro-idraulici non è permesso se non presente in origine sul modello omologato per l'uso stradale.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni.

10.3.2 - Classe 600: Il coperchio copri pignone e il copricatena possono essere modificati ma non rimossi.

10.3.3 - Classe 1000: Il coperchio copri pignone e il copricatena possono essere modificati o rimossi.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE**11.1 - POMPA OLIO, POMPA ACQUA E CIRCUITO OLIO**

11.1.1 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'olio e dell'acqua è vietata.

11.1.2 - Le tubazioni dell'olio possono essere modificate o sostituite. Se sostituite, le tubazioni dell'olio in pressione devono essere rinforzate con una maglia metallica e avere connettori crimpati o filettati.

11.2 - RADIATORE ACQUA

- 11.2.1 - Il radiatore acqua deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 11.2.2 - Classe 1000: L'uso di radiatori dell'acqua supplementari è consentito se il suo montaggio non altera l'aspetto esterno della frontale e laterale del motociclo.
- 11.2.3 - Classe 600: L'uso di radiatori dell'acqua supplementari è vietato.
- 11.2.4 - Le tubazioni che collegano il radiatore acqua al motore possono essere sostituite ma il circuito deve avere il vaso di espansione originale.
- 11.2.5 - Il tappo del radiatore acqua può essere modificato o sostituito.
- 11.2.6 - La ventola di raffreddamento ed il suo collegamento possono essere modificati sostituiti o rimossi.
- 11.2.7 - La valvola termostatica ed il sensore di temperatura possono essere rimossi.
- 11.3 - RADIATORE OLIO
- 11.3.1 - Il radiatore olio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 11.3.2 - L'uso di radiatori olio supplementari è vietato.
- 11.3.3 - Il montaggio di una rete di protezione al radiatore dell'acqua e dell'olio è consentito.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI
- 12.1.1 - Il cablaggio può essere sostituito con il cablaggio kit.
- 12.1.2 - Nel caso venga usato il cablaggio originale il blocchetto di avviamento e la chiave possono essere riposizionati o sostituiti.
- 12.1.3 - Il taglio del cablaggio è vietato.
- 12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE
- 12.2.1 - La centralina di accensione e controllo motore (ECU) può:
- essere originale con il software interno modificato.
 - essere sostituita con la centralina kit di prezzo non superiore a 1.5 volte la centralina omologata.
 - in aggiunta alla centralina omologata può essere usata una seconda centralina di accensione e/o iniezione il cui prezzo non può essere superiore a quello dell'accensione kit.
- 12.2.2 - La centralina ECU può essere riposizionata.
- 12.2.3 - Dispositivi che consentono di variare, memorizzare, elaborare parametri motore come anticipo, titolo, iniezione sono consentiti per la Classe 1000 e solo per le Wild Card nella Classe 600.
- 12.2.4 - I cavi alta tensione, i cappucci candela e le candele possono essere sostituiti.
- 12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE
- 12.3.1 - L'alternatore deve rimanere montato e funzionante come omologato.
- 12.3.2 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo originale.
- 12.3.3 - Classe 600: la batteria può essere sostituita ma non può essere riposizionata.
- 10.3.4 - Classe 1000: la batteria può essere sostituita con altra che abbia capacità nominale maggiore o uguale a quella omologata.
- 12.3.5 - Classe 600: la strumentazione deve rimanere come omologata.
- 12.3.6 - Classe 1000: la strumentazione può essere modificata o sostituita.

12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

- 12.4.1 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
- 12.4.2 - L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione è vietato.

ART. 13 - CARENATURA

- 13.1 - La carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture devono apparire come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 13.2 - La carenatura, il parafango anteriore e le sovrastrutture possono essere sostituiti con duplicati estetici degli originali di diverso materiale.
- 13.3 - L'uso fibra di carbonio e/o kevlar è consentito solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate.
- 13.4 - Le dimensioni devono essere le stesse della carenatura originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi d'origine.
- 13.5 - Il cupolino può essere sostituito con un duplicato identico e della stessa misura, è ammessa una tolleranza in altezza di +/-mm.15, misurato dalla piastra di sterzo superiore al bordo centrale superiore del cupolino.
- 13.6 - Classe 1000: i condotti dell'aria che vanno dalla carenatura all'air-box possono essere modificati o sostituiti.
- 13.7 - Classe 600: i condotti dell'aria che vanno dalla carenatura all'air-box devono rimanere come omologati.
- 13.8 - Griglie o retine se presenti all'ingresso dei suddetti condotti possono essere rimosse.
- 13.9 - Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per permettere l'uso di un sollevatore per il cambio delle ruote ed è autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in materiale plastico per il telaio o per il motore.
- 13.10 - L'uso di prese e condotti dell'aria supplementari per il raffreddamento del radiatore è consentito, ma gli aspetti frontale e laterali devono rimanere invariati.
- 13.11 - Il parafango anteriore può essere sostituito con un altro simile all'originale e ne può essere aumentata la distanza dal pneumatico.
- 13.12 - Il parafango posteriore montato sul forcellone può essere modificato o sostituito con altro simile.
- 13.13 - La sella può essere modificata o sostituita ma il suo aspetto deve apparire come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato
- 13.14 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.
- 13.15 - Fori o aperture aggiuntive possono essere praticati su carenatura, parafanghi e sovrastrutture, per favorire il raffreddamento. Se tali fori hanno diametro (o superficie equivalente) maggiore di 10mm, devono essere ricoperti di rete o di maglia verniciata di colore uguale al materiale circostante.
- 13.16 - Colore e grafica di carenatura, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.
- 13.17 - Le staffe, i supporti e gli attacchi della carenatura possono essere modificati o sostituiti.
- 13.18 - I numeri di gara dovranno essere bianchi per la classe 1000 e gialli per la classe 600 e le tabelle porta numero dovranno essere rosse per entrambe le classi.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - I tubi di scarico ed i silenziatori possono essere modificati o sostituiti.
- 14.2 - Il Catalizzatore deve essere rimosso.

- 14.3 - Il numero dei silenziatori deve rimanere come omologato.
- 14.4 - I silenziatori devono rimanere sullo stesso lato di quelli omologati.
- 14.5 - Dispositivi di immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) possono essere rimossi.
- 14.6 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato tranne nelle parti in contatto con la carenatura e nelle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.
- 14.7 - L'uso del titanio e di materiali compositi per la costruzione del silenziatore e delle relative staffe è consentito.
- 14.8 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dBA.

ART. 15 - LUBRIFICANTI, GUARNIZIONI ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - Qualsiasi tipo di lubrificante, liquido dei freni e delle sospensioni può essere usato.
- 15.2 - Ad eccezione della guarnizione tra blocco cilindri e carter motore, qualsiasi tipo di guarnizione può essere usata.
- 15.3 - La bulloneria originale può essere sostituita ma la resistenza deve essere almeno uguale a quella originale.
- 15.4 - La bulloneria in titanio è vietata mentre la bulloneria in alluminio può essere usata solo in componenti non strutturali.
- 15.5 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.
- 15.6 - L'uso del titanio e/o materiali compositi per la costruzione di staffe e supporti è vietato.

ART. 16 - NORME AGGIUNTIVE

- 16.1 - Peso minimo del motociclo per entrambe le classi deve essere pari al peso a secco meno 12Kg. Per maggiori informazioni sulla definizione di peso a secco si faccia riferimento al Regolamento Tecnico Generale (RTGS).
- 16.2 - Può essere punzonato un motociclo per pilota.

REGOLAMENTO TECNICO SUPERBIKE (RTSBK)

Fermo restando le norme riportate nell'R.M.M. e nel RTGS i motocicli che partecipano a questa classe devono rispettare i seguenti articoli.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Possono partecipare alla classe Superbike tutti i motocicli che hanno l'omologazione F.I.M..
- 1.2 - Tutte le parti non menzionate nel seguente regolamento devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 1.3 - Le viste anteriore, laterali e posteriore ed il profilo dei motocicli Superbike devono (eccetto quando altrimenti specificato) essere conformi all'aspetto del modello omologato come originariamente prodotto dal costruttore. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa regola.

- 1.4 - Come da regolamento F.I.M. nel corso dell'anno ci potranno essere variazioni riguardanti il peso minimo e la sezione dell'air-restrictor, al fine di eguagliare il rendimento dei motocicli con differenti configurazioni motore. Questi limiti verranno applicati ai soli motocicli 1.200cc 2 cilindri, omologati a partire dal 01.01.2008.

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - TELAIO

- 2.1.1 - Il telaio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.2 - Tutti i motocicli devono riportare il numero di telaio (VIN).
- 2.1.3 - Il telaio può essere modificato solo mediante l'aggiunta di elementi di rinforzo (piastre o tubi).
- 2.1.4 - Le posizioni delle sedi dei cuscinetti di sterzo, dei supporti motore, del forcellone, della sospensione posteriore e dei leveraggi sospensione devono rimanere come omologati.
- 2.1.5 - I supporti e le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.6 - L'angolo di sterzo può essere modificato mediante l'utilizzo di spessori o boccole che non devono sporgere dalla sede del canotto di sterzo per più di mm.3.
- 2.1.7 - Forare il telaio è consentito solo per il montaggio di componenti come i supporti carena, ammortizzatore di sterzo e sensori.
- 2.1.8 - La verniciatura è libera.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

- 2.2.1 - Il telaietto reggisella può essere modificato o sostituito, ma il tipo di materiale deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato o di peso specifico maggiore.

2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI

- 2.3.1 - Il telaietto strumenti può essere modificato, sostituito o rimosso.

2.4 - FORCELLONE

- 2.4.1 - Il forcellone può essere modificato o sostituito.
- 2.4.2 - L'uso di fibre di carbonio o kevlar per il forcellone è vietato se non originariamente previsto sul motociclo omologato.
- 2.4.3 - Se presenti i perni di supporto per il cavalletto posteriore devono essere arrotondati con viti di fissaggio incassate.

2.5 - PIASTRE DI STERZO

- 2.5.1 - Le piastre di sterzo superiore ed inferiore possono essere modificate o sostituite.
- 2.5.2 - L'altezza e la posizione degli steli forcella anteriore rispetto alle piastre di sterzo sono libere.

2.6 - MANUBRI

- 2.6.1 - I manubri ed i comandi manuali possono essere sostituiti e/o riposizionati.
- 2.6.2 - Il comando dell'acceleratore ed i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati.
- 2.6.3 - Il pulsante di spegnimento e di avvio del motore devono essere posizionati sul manubrio.
- 2.6.4 - Le leve di comando possono essere sostituite.
- 2.6.5 - L'uso di un dispositivo per la regolazione della posizione della leva è consentito.

2.7 - PEDANE

- 2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere riposizionati ma devono utilizzare i punti di fissaggio al telaio originali.
- 2.7.2 - I poggiapiedi possono essere montati fissi o in maniera ribaltabile e in questo ultimo caso devono includere un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE
 - 3.1.1 - La forcella anteriore può essere modificata o sostituita ma deve rimanere dello stesso tipo (telescopica, cantilever) di quella omologata.
- 3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO
 - 3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo può essere aggiunto o sostituito con un altro non originale. In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo non può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.
- 3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE
 - 3.3.1 - L'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) può essere modificato o sostituito ma deve essere mantenuto lo schema della sospensione posteriore utilizzato per il motociclo omologato.
 - 3.3.2 - Il leveraggio della sospensione posteriore, se presente, può essere modificato o sostituito.
 - 3.3.3 - Gli attacchi della sospensione posteriore al telaio devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI
 - 3.4.1 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni è vietato, se non presente in origine sul motociclo omologato.
 - 3.4.2 - Se il motociclo di serie è dotato di dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni ogni sua parte meccanica ed elettronica deve essere mantenuta come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - DISCHI FRENO
 - 4.1.1 - I dischi freno possono essere modificati o sostituiti.
 - 4.1.2 - I dischi devono essere costruiti in materiale acciaioso.
 - 4.1.3 - Prese d'aria addizionali sono vietate.
- 4.2 - PINZE FRENO
 - 4.2.1 - Le pinze freno possono essere modificate o sostituite.
 - 4.2.2 - L'uso di leghe "esotiche" (alluminio-berillio ecc.) per le pinze freno, è vietato.
 - 4.2.3 - Le pastiglie freno possono essere modificate o sostituite.
- 4.3 - POMPE FRENO
 - 4.3.1 - Le pompe freno anteriore e posteriore possono essere modificate o sostituite.
 - 4.3.2 - I contenitori del liquido dei freni, sia anteriore che posteriore, possono essere modificati sostituiti e riposizionati.
 - 4.3.3 - I tubi ed i raccordi freno possono essere sostituiti o modificati.
 - 4.3.4 - L'eventuale biforcazione delle tubazioni per le due pinze freno anteriori deve essere al di sopra della piastra di sterzo inferiore. Il ponticello o cavallotto tra le pinze non è considerato biforcazione.
- 4.4 - ELETTRONICA FRENI

- 4.4.1 - L'ABS (sistema anti-bloccaggio dei freni) può essere usato solo se installato nel modello omologato per uso stradale.
- 4.4.2 - In caso venga utilizzato l'ABS, il sistema deve essere completamente standard ossia, ad esclusione dei dischi, delle pinze e delle pompe freno, qualsiasi parte meccanica o elettronica deve rimanere come omologata. Il software dell'ABS può essere modificato.
- 4.4.3 - In caso non venga utilizzato l'ABS, è possibile rimuovere la centralina ABS assieme alle ruote foniche ed i relativi sensori e circuiti elettrici e idraulici.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - I cerchi possono essere sostituiti e le parti collegate possono essere modificate o sostituite.
- 5.2 - L'uso di fibre di carbonio o materiali compositi per la costruzione dei cerchi è vietato se non presenti in origine sul motociclo omologato.
- 5.3 - Il cerchio anteriore non deve avere diametro inferiore a 16 pollici e larghezza del canale superiore a 4 pollici.
- 5.4 - Il cerchio posteriore non deve avere diametro inferiore a 16 pollici e larghezza del canale superiore a 6.25 pollici.
- 5.5 - Il rinvio del tachimetro/contachilometri (se presente) può essere rimosso e sostituito con un distanziale.
- 5.6 - I perni della ruota anteriore e posteriore solo liberi ma devono essere in acciaio.
- 5.7 - Cuscinetti ruota possono essere modificati o sostituiti.
- 5.8 - Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, questo ultimo deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, possono essere utilizzati pneumatici "slick"
- 6.2 - Gli pneumatici "rain" possono essere usati solo se la gara o la prova è stata dichiarata bagnata dal D.d.G.
- 6.3 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

- 7.1 - Il serbatoio può essere modificato o sostituito per raggiungere la capacità massima di 24 litri, purché il disegno originale sia mantenuto.
- 7.2 - Il serbatoio può essere costruito in materiali compositi (fibra di carbonio, kevlar o fibra di vetro), in tal caso deve aver passato l'omologazione F.I.M. ed avere applicata l'etichetta di conformità.
- 7.3 - Il serbatoio deve essere montato sul telaio anteriore e posteriore con un sistema di montaggio antiurto. L'uso di sistemi di fissaggio a baionetta sono vietati.
- 7.4 - Fissare il serbatoio alla carenatura o a qualsiasi parte in materiale plastico è vietato.
- 7.5 - Il C.T. ha la facoltà di respingere motocicli non ritenuti sicuri.
- 7.6 - Il tappo può essere sostituito ed in ogni caso deve prevedere un sistema che impedisca le aperture accidentali.
- 7.7 - Il rubinetto del serbatoio carburante può essere modificato o sostituito.
- 7.8 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti.

- 7.9 - Filtri carburante possono essere aggiunti.
- 7.10 - Le tubazioni che vanno dal serbatoio fino agli iniettori possono essere sostituite.
- 7.11 - Le tubazioni che vanno dal serbatoio fino al corpo farfallato devono essere posizionate in modo tale da essere protette (contro rottura) in caso di incidente.
- 7.12 - La pompa benzina ed il regolatore di pressione devono rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.13 - La pressione massima è definita nelle fiches di omologazione, e al tal fine il condotto di mandata della benzina deve essere modificato per permettere il controllo della pressione da parte dei C.T.

ART. 8 - MOTORE**8.1 - GENERALITÀ MOTORE**

- 8.1.1 - Il concetto del motore omologato non può essere cambiato.
- 8.1.2 - Devono essere utilizzate il materiale e le fusioni omologate per il carter, i cilindri, le teste e la scatola del cambio.
- 8.1.3 - Dette fusioni possono essere modificate mediante aggiunta di materiale per saldatura o rimozione di materiale per lavorazione.
- 8.1.4 - Il sistema di distribuzione deve rimanere come omologato.
- 8.1.5 - La sequenza delle fasi di scoppio (es. 1.2.4.3) deve rimanere come nel motociclo omologato. Lo scoppio simultaneo di due cilindri è vietato se non previsto sul motociclo omologato. Due scoppi avente una fasatura di 5 gradi vengono considerati simultanei.
- 8.2 - PER 1000cc 3 E 4 CILINDRI E 1200cc 2 CILINDRI
- 8.2.1 - Nella distribuzione l'uso di componenti non originali è consentito ma deve essere mantenuta la collocazione originale dei componenti.
- 8.2.2 - Il metodo di ritenzione delle valvole deve rimanere come omologato. Non sono consentite valvole a ritenzione pneumatica se non presenti sul modello omologato.
- 8.2.3 - Tutte le parti in movimento all'interno del motore, della scatola del cambio e della frizione possono essere modificate o sostituite con altre anche di materiale diverso (se non diversamente specificato in altri sezioni del presente regolamento).
- 8.2.4 - Sono permessi la lucidatura e l'alleggerimento di parti del motore, ad eccezione degli strumenti di carburazione (se non diversamente specificato in altri sezioni del presente regolamento).
- 8.3 - TESTA
- 8.3.1 - Il sistema di aspirazione e scarico incluso il numero delle valvole e dei condotti (aspirazione e scarico) devono rimanere come omologati.
- 8.3.2 - I condotti di aspirazione e scarico possono essere raccordati e lucidati.
- 8.3.3 - Le valvole possono essere modificate o sostituite.
- 8.3.4 - Le sedi valvola possono essere modificate o sostituite.
- 8.3.5 - Le guide valvola possono essere modificate o sostituite.
- 8.3.6 - Le molle possono essere modificate o sostituite.
- 8.3.7 - Le punterie possono essere modificate o sostituite.
- 8.3.8 - La camera di combustione può essere modificata ed il rapporto di compressione è libero.
- 8.3.9 - I coperchi testa possono essere modificato o sostituiti.

- 8.4 - PER 1000cc 3 E 4 CILINDRI E 1200cc 2 CILINDRI
- 8.4.1 - Valvole, molle, punterie, bicchierini ed altri parti legate alle valvole possono essere modificate o sostituite.
- 8.4.2 - Il diametro del fungo e dello stelo devono rimanere come omologato.
- 8.4.3 - Il materiale delle valvole deve rimanere come omologato.
- 8.4.4 - Le valvole devono mantenere la stessa posizione e lo stesso angolo.
- 8.4.5 - I leveraggi dei bilancieri (se presenti) devono rimanere come omologati (materiale e dimensioni).
- 8.5 - PISTONI
- 8.5.1 - I segmenti possono essere modificati o sostituiti.
- 8.5.2 - Gli spinotti possono essere modificati o sostituiti.
PER 1000cc 2 CILINDRI E 1000cc 3 E 4 CILINDRI
- 8.5.3 - I pistoni possono essere modificati o sostituiti.
PER 1200cc 2 CILINDRI
- 8.5.4 - Devono essere usati o i pistoni originali o kit.
- 8.6 - BIELLE
- 8.6.1 - L'uso di bielle in materiale composito è vietato, se non presenti in origine sul motociclo omologato.
PER 1000cc 2 CILINDRI E 1000cc 3 E 4 CILINDRI
- 8.6.2 - Le bielle possono essere modificate o sostituite.
PER 1200cc 2 CILINDRI
- 8.6.3 - Qualsiasi modifica alle bielle è vietata (alleggerimento e lucidatura inclusi).
- 8.7 - ALBERO MOTORE
PER 1000cc 2 CILINDRI
- 8.7.1 - L'albero motore può essere modificato o sostituito, purché la corsa rimanga come omologata.
PER 1000cc 3 E 4 CILINDRI E 1200cc 2 CILINDRI
- 8.7.2 - Le superfici dei cuscinetti possono essere lucidate e trattate.
- 8.7.3 - Il bilanciamento dell'albero è permesso se effettuato con stesso metodo previsto in origine sul motociclo omologato.
- 8.7.4 - Componenti e sensori possono essere montati.
- 8.7.5 - Il contralbero di bilanciamento può essere modificato, sostituito o rimosso.
- 8.8 - DISTRIBUZIONE
- 8.8.1 - Gli alberi a camme possono essere modificati o sostituiti.
- 8.8.2 - I rocchetti o gli ingranaggi di trascinamento della distribuzione possono essere modificati o sostituiti per cambiare la fase della distribuzione
- 8.9 - CILINDRI
- 8.9.1 - I materiali omologati per il blocco cilindri devono rimanere come omologati.
- 8.9.2 - Materiale può essere aggiunto solo tramite saldatura e rimosso tramite lavorazione.
- 8.9.3 - Le superfici dei cilindri sono libere.
- 8.10 - CARTERS MOTORE
- 8.10.1 - I materiali e le fusioni dei carters e della scatola del cambio devono rimanere come omologati.
- 8.10.2 - Materiale può essere aggiunto solo tramite saldatura e rimosso tramite lavorazione.
- 8.10.3 - La coppa dell'olio può essere modificata o sostituita.

8.10.4 - I coperchi laterali dei carters possono essere modificati o sostituiti; se sostituiti devono essere costruiti con un materiale di peso specifico uguale o superiore all'originale. In ogni caso il loro peso complessivo del coperchio non deve essere inferiore all'originale.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

9.1 - STRUMENTI DI CARBURAZIONE

9.1.1 - Con strumenti carburazione si intendono i corpi farfallati ed i dispositivi a lunghezza variabile nel tratto di aspirazione.

PER 1000cc 2 CILINDRI

9.1.2 - Il corpo farfallato omologato può essere sostituito con quello kit.

9.1.3 - Le uniche modifiche consentite al corpo farfallato sono getti, valvole a farfalla, iniettori benzina, cornetti d'aspirazione (inclusi i loro punti di fissaggio).

PER 1000cc 3 E 4 CILINDRI E 1200 2 CILINDRI

9.1.4 - Gli strumenti carburazione devono rimanere come da omologa.

9.1.5 - L'uso di strumenti carburazione opzionali omologati, non è permesso.

9.1.6 - Gli iniettori devono essere di serie e inalterati rispetto alle specifiche tecniche originali e di costruzione.

9.1.7 - Gli isolatori degli strumenti dell'aspirazione possono essere modificati o sostituiti.

9.1.8 - I cornetti di aspirazione (inclusi i loro punti di fissaggio) possono essere modificati o sostituiti.

9.1.9 - I cursori di aspirazione possono essere fissati in posizione aperta.

9.1.10 - Le valvole a farfalla secondarie e l'alberino possono essere rimossi o fissati in posizione aperta e l'elettronica può essere disconnessa o rimossa.

9.2 - RIDE BY WIRE

9.2.1 - Per i motocicli omologati dopo il 1° gennaio 2010, le valvole a farfalla controllate elettronicamente, conosciute come sistemi "ride by wire", possono essere usate esclusivamente se il modello omologato è equipaggiato con questo sistema. Il software può essere modificato, ma tutto il sistema di sicurezza e le procedure progettate dal costruttore originale devono essere mantenute.

9.3 - AIR-RESTRICTOR

PER 1200cc 2 CILINDRI

9.3.1 - L'air-restrictor è un componente metallico con un tratto a sezione costante il quale è posizionato nel condotto di aspirazione tra il corpo farfallato e la testa del cilindro.

9.3.2 - La lunghezza del tratto calibrato deve essere almeno di mm.3.

9.3.3 - Nessuna miscela di aria deve aggirare l'air-restrictor

9.3.4 - Nessun strumento di carburazione si deve estendere nell'air-restrictor.

9.4 - AIR-BOX

9.4.1 - L'air-box può essere modificato o sostituito.

9.4.2 - Se gli iniettori sono montati sul coperchio dell'air-box questi devono conservare la posizione originale rispetto al corpo farfallato.

9.4.3 - I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).

9.4.4 - Il filtro dell'aria può essere modificato, rimosso o sostituito.

9.4.5 - Lo sfiato dell'olio deve essere connesso e scaricare nell'air-box

PER I MOTOCICLI OMOLOGATI DOPO IL 1° GENNAIO 2010:

9.4.6 - L'air-box deve rimanere come originariamente prodotto per motociclo omologato.

9.4.7 - I filtri dell'aria, la valvola interna FLAP, i sensori e la valvola a depressione, possono essere rimossi, modificati o sostituiti con parti non originali.

9.4.8 - Ogni foro dell'air-box rivolto all'esterno, risultante dalla rimozione di componenti, deve essere completamente sigillato all'aria in entrata.

9.4.9 - I tubi aria RAM o i condotti che vanno dalla carenatura all'air-box possono essere modificati, sostituiti o rimossi, in ogni caso devono essere connessi attraverso i fori di entrata originali e non modificati dell'air-box.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

10.1.1 - Aggiungere un dispositivo "antisaltellamento" o sostituire l'intero gruppo frizione con materiale after-market è consentito.

10.1.2 - L'uso di attuatori frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici non è permesso se non presente in origine sul modello omologato per l'uso stradale.

PER 1000cc 2 CILINDRI

10.1.3 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il sistema di comando possono essere modificati.

PER 1000cc 3 E 4 CILINDRI E 1200cc 2 CILINDRI

10.1.4 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il comando (meccanico o idraulico) deve rimanere originale.

10.2 - CAMBIO

10.2.1 - Le ruote dentate della trasmissione primaria sono libere.

10.2.2 - I rapporti del cambio di velocità sono liberi, ma il numero dei rapporti deve rimanere come omologato.

10.2.3 - Gli alberi, il tamburo selettore, le forcelle ed le aste sono liberi.

10.2.4 - L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shift", è consentito.

10.2.5 - L'uso di attuatori di cambiata elettro-meccanici o elettro-idraulici non è permesso se non presente in origine sul modello omologato per l'uso stradale.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni.

10.3.2 - Il coperchio copri pignone può essere modificato o rimosso.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - POMPA OLIO, POMPA ACQUA E CIRCUITO OLIO

11.1.1 - La pompa dell'olio può essere modificata o sostituita.

11.1.2 - Le tubazioni dell'olio possono essere modificate o sostituite. Se sostituite, le tubazioni contenenti olio in pressione devono essere rinforzate con una maglia metallica ed avere connettori crimpati o filettati.

11.1.3 - Il rapporto di comando e le parti interne della pompa dell'acqua possono essere modificate o sostituite a condizione che l'aspetto esterno della pompa rimanga come omologato.

11.2 - RADIATORI ACQUA

11.2.1 - Il radiatore acqua può essere modificato o sostituito, possono essere montati radiatori acqua supplementari a condizione di non alterare l'aspetto esterno della carenatura.

11.2.2 - Le tubazioni che collegano il radiatore acqua al motore possono essere sostituite

- 11.2.3 - Il tappo del radiatore acqua può essere modificato o sostituito.
 11.2.4 - La ventola di raffreddamento ed il suo collegamento possono essere modificati sostituiti o rimossi.
 11.2.5 - La valvola termostatica ed il sensore di temperatura possono essere rimossi.
 11.3 - RADIATORE OLIO
 11.3.1 - Il radiatore olio può essere modificato o sostituito, possono essere montati radiatori olio supplementari a condizione di non alterare l'aspetto esterno della carenatura.
 11.3.2 - Lo scambiatore acqua-olio può essere sostituito da un radiatore olio.
 11.3.3 - I radiatori dell'olio se presenti non possono essere montati sul parafango posteriore.
 11.3.4 - Il montaggio di una rete di protezione al radiatore dell'acqua e dell'olio è consentito.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI
 12.1.1 - Il cablaggio, i connettori, i pulsanti, gli interruttori sono liberi.
 12.1.2 - Si consiglia di installare in prossimità della strumentazione, un indicatore luminoso di colore rosso, il quale lampeggi, nel caso in cui ci sia una perdita di pressione del circuito di lubrificazione.
 12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE
 12.2.1 - La centralina di accensione e controllo motore (ECU) può essere modificata o sostituita.
 12.2.2 - I cavi alta tensione, i cappucci candela e le candele possono essere sostituiti.
 12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE
 12.3.1 - L'alternatore può essere modificato sostituito o rimosso.
 12.3.2 - L'impianto di avviamento (leve, pedali, motorino di avviamento, alberi, ingranaggi e rinvii) sia meccanico che elettrico può essere modificato, sostituito o rimosso.
 12.3.3 - La batteria è libera.
 12.3.4 - La strumentazione può essere modificata o sostituita.
 12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO
 12.4.1 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
 12.4.2 - L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione è consentito.

ART. 13 - CARENATURA

- 13.1 - La carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture devono apparire come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
 13.2 - La carenatura, il parafango anteriore e le sovrastrutture possono essere sostituiti con duplicati estetici degli originali di diverso materiale. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è consentito.
 13.3 - Il cupolino può essere sostituito.
 13.4 - I condotti dell'aria che vanno dalla carenatura all'air-box possono essere modificati o sostituiti.
 13.5 - Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per permettere l'uso di un

sollevatore per il cambio delle ruote ed è autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in materiale plastico per il telaio o per il motore.

- 13.6 - Il parafango anteriore può essere sostituito con un altro simile all'originale e ne può essere aumentata la distanza dallo pneumatico.
 13.7 - Il parafango posteriore montato sul forcellone può essere modificato, sostituito, aggiunto o rimosso.
 13.8 - La sella può essere modificata o sostituita ma il suo aspetto deve apparire come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato
 13.9 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.
 13.10 - Fori o aperture aggiuntive possono essere praticati su carenatura, parafanghi e sovrastrutture, per favorire il raffreddamento. Se tali fori hanno diametro (o superficie equivalente) maggiore di 10mm, devono essere ricoperti di rete o di maglia verniciata di colore uguale al materiale circostante.
 13.11 - Colore e grafica di carenatura, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.
 13.12 - Le staffe, i supporti e gli attacchi della carenatura possono essere modificati o sostituiti.
 13.13 - I numeri di gara dovranno essere neri e le tabelle porta numero bianche.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - I tubi di scarico ed i silenziatori possono essere modificati o sostituiti.
 14.2 - Il catalizzatore deve essere rimosso.
 14.3 - Il numero dei silenziatori deve rimanere come omologato.
 14.4 - I silenziatori devono rimanere sullo stesso lato di quelli omologati.
 14.5 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato tranne nelle parti in contatto con la carenatura e nelle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.
 14.6 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dBA.

ART. 15 - LUBRIFICANTI, GUARNIZIONI ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - Qualsiasi tipo di lubrificante, liquido dei freni e delle sospensioni può essere usato.
 15.2 - Qualsiasi tipo di guarnizione può essere usata.
 15.3 - La bulloneria può essere sostituita e costruita di qualsiasi materiale.
 15.4 - La bulloneria in alluminio può essere usata solo in componenti non strutturali.
 15.5 - La bulloneria in titanio e/o in acciaio può essere usata in parti strutturali ma la resistenza e le dimensioni della bulloneria deve essere almeno uguali agli originali.
 15.6 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.

ART. 16 - NORME AGGIUNTIVE

- 16.1 - Peso minimo del motociclo: 165Kg.
 16.2 - Posso essere punzonati un massimo di due motocicli per pilota.

REGOLAMENTO TECNICO SUPERSPORT (RTSS)

Fermo restando le norme riportate nell'R.M.M. e nel RTGS i motocicli che partecipano a questa classe devono rispettare i seguenti articoli.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Possono partecipare alla classe Supersport tutti i motocicli che hanno l'omologazione F.I.M..
- 1.2 - Tutte le parti non menzionate nel seguente regolamento devo rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 1.3 - Le viste anteriore, laterali e posteriore ed il profilo dei motocicli Supersport devono (eccetto quando altrimenti specificato) essere conformi all'aspetto del modello omologato come originariamente prodotto dal costruttore. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa regola.
- 1.4 - Come da regolamento F.I.M. nel corso dell'anno ci potranno essere variazioni riguardanti il peso minimo, al fine di eguagliare il rendimento dei motocicli con differenti configurazioni motore.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - TELAIO
- 2.1.1 - Il telaio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.2 - Tutti i motocicli devo riportare il numero di telaio (VIN).
- 2.1.3 - Forare il telaio è consentito solo per il montaggio di componenti autorizzati (es. supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.).
- 2.1.4 - Niente altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.
- 2.1.5 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.6 - La verniciatura è libera, ma la lucidatura del telaio o della parte posteriore del telaio non è autorizzata.
- 2.1.7 - I lati del telaio possono essere coperti da una protezione in materiale composito, ma tale rivestimento deve mantenere la forma originale.
- 2.2 - TELAIETTO REGGISILLA
- 2.2.1 - Supporti sella supplementari possono essere aggiunti. Eventuali supporti presenti possono essere eliminati sempre che non pregiudichino la robustezza del pezzo o del assemblaggio. Gli accessori avvitati sul telaietto reggisella possono essere rimossi.
- 2.2.2 - A parte le modifiche al punto precedente, il telaietto reggisella deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI
- 2.3.1 - Il telaietto strumenti può essere modificato, sostituito o rimosso.
- 2.4 - FORCELLONE
- 2.4.1 - Il Forcellone, il perno forcellone ed i registri tendicatena devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.4.2 - L'uso di un supporto per fissare la pinza freno sul forcellone è consentito.
- 2.4.3 - Il forcellone può essere modificato per fissare permanentemente il supporto della pinza freno posteriore tramite saldatura, foratura o usando helicoil.

- 2.4.4 - Perni di supporto per cavalletti posteriori possono essere aggiunti avvitandoli o saldandoli al forcellone. Tali perni devono essere arrotondati e con viti di fissaggio incassate.
- 2.5 - PIASTRE DI STERZO
- 2.5.1 - Le piastre di sterzo superiore ed inferiore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.5.2 - L'altezza e la posizione degli steli forcella anteriore rispetto alle piastre di sterzo sono libere.
- 2.6 - MANUBRI
- 2.6.1 - I manubri ed i comandi manuali (ad esclusione delle pompa freno anteriore) possono essere sostituiti e/o riposizionati.
- 2.6.2 - Il comando dell'acceleratore ed i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati, ma il tipo di connessione tra comando gas e corpo farfallato deve rimanere come omologato.
- 2.6.3 - I pulsanti di avvio e spegnimento del motore devono essere posizionati sui manubri.
- 2.6.4 - Le leve di comando (freno e frizione) possono essere sostituite.
- 2.6.5 - L'uso di un dispositivo per la regolazione della posizione della leva è consentito.
- 2.7 - PEDANE
- 2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere riposizionati ma devono utilizzare i punti di fissaggio al telaio originali.
- 2.7.2 - I poggiapiedi possono essere montati fissi o in maniera ribaltabile, e in questo ultimo caso devono includere un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.
- 2.7.3 - Protezioni dei piedi montate sulle pedane "paratacchi" anche in materiale composito sono consentite.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE
- 3.1.1 - La forcella, nella sua struttura (fodero, stelo, piedini), deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per il motociclo omologato.
- 3.1.2 - La finitura superficiale della forcella può essere cambiata, sottoporre i componenti forcella a trattamenti superficiali è consentito.
- 3.1.3 - Gli anelli parapolvere possono essere modificati sostituiti o rimossi.
- 3.1.4 - I tappi forcella possono essere modificati o sostituiti per dare la possibilità di effettuare gli aggiustamenti alla taratura dall'esterno.
- 3.1.5 - Le parti interne della forcella come molle, valvole, pistoncini, lamelle possono essere rimosse, modificate o sostituite.
- 3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO
- 3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo può essere aggiunto o sostituito con un altro non originale.
- 3.2.2 - In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo non può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.
- 3.3 - SOSPENSIONE ANTERIORE POSTERIORE
- 3.3.1 - L'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) può essere modificato o sostituito ma deve essere mantenuto lo schema della sospensione posteriore utilizzato per il motociclo omologato.

- 3.3.2 - Il leveraggio della sospensione posteriore, se presente, deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 3.3.3 - Gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI
- 3.4.1 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni è vietato, se non presente in origine sul motociclo omologato.
- 3.4.2 - Se il motociclo di serie è dotato di dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni ogni sua parte meccanica ed elettronica deve essere mantenuta come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - DISCHI FRENO
- 4.1.1 - I dischi dei freni possono essere sostituiti ma devono avere lo stesso diametro esterno.
- 4.1.2 - Le flange dei dischi freno possono essere sostituite, ma deve essere mantenuto l'off-set (distanza tra il piano del disco e il piano di appoggio sul cerchio) e lo stesso montaggio sul cerchio.
- 4.1.3 - L'uso di dischi auto-ventilanti è vietato se non presenti sul motociclo omologato per uso stradale.
- 4.1.4 - I dischi devono essere costruiti in materiale acciaioso.
- 4.1.5 - Prese d'aria aggiuntive sono vietate.
- 4.2 - PINZE FRENO
- 4.2.1 - Le pinze dei freni anteriore e posteriore come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 4.2.2 - Le pastiglie freno anteriori e posteriori possono essere cambiate.
- 4.2.3 - I perni di fissaggio delle pastiglie possono essere sostituiti con altri a sgancio rapido.
- 4.3 - POMPE FRENO
- 4.3.1 - Le pompe dei freni anteriore e posteriore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 4.3.2 - I contenitori del liquido dei freni, sia anteriore che posteriore, possono essere modificati sostituiti e riposizionati.
- 4.3.3 - I tubi ed i raccordi freno possono essere sostituiti o modificati.
- 4.3.4 - L'eventuale biforcazione delle tubazioni per le due pinze freno anteriori deve essere al di sopra della piastra di sterzo inferiore. Il ponticello o cavallotto tra le pinze non è considerato biforcazione.
- 4.4 - ELETTRONICA FRENI
- 4.4.1 - L'ABS (sistema anti-bloccaggio dei freni) può essere usato solo se installato nel modello omologato per uso stradale.
- 4.4.2 - In caso venga utilizzato l'ABS, il sistema deve essere completamente standard ossia, ad esclusione dei dischi, delle pinze e delle pompe freno, qualsiasi parte meccanica o elettronica deve rimanere come omologata. Il software dell'ABS può essere modificato.
- 4.4.3 - In caso non venga utilizzato l'ABS, è possibile rimuovere la centralina ABS assieme alle ruote foniche ed i relativi sensori e circuiti elettrici e idraulici.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - I cerchi devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 5.2 - Il rinvio del tachimetro/contachilometri (se presente) può essere rimosso e sostituito con un distanziale.
- 5.3 - I perni della ruota anteriore e posteriore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 5.4 - Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, questo ultimo deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 5.5 - I distanziali tra ruota e perno sono liberi. Sono permesse modifiche per mantenere i distanziali in posizione durante il cambio gomme.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi purché il disegno del battistrada sia ottenuto mediante stampo, sia per gli pneumatici "DRY" che per i "rain".
- 6.2 - Sono consentiti pneumatici con indice di velocità minimo "V", che non riportino la dicitura "Not for Highway use".
- 6.3 - Gli pneumatici "rain" possono essere usati solo se la gara o la prova è stata dichiarata bagnata dal D.d.G.
- 6.4 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

- 7.1 - Il serbatoio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.2 - Il tappo può essere sostituito con altro che preveda un sistema che impedisca le aperture accidentali.
- 7.3 - Il rubinetto del serbatoio carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.4 - L'uso di connettori rapidi è consentito.
- 7.5 - Filtri carburante possono essere aggiunti.
- 7.6 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti.
- 7.7 - Le tubazioni che vanno dal serbatoio ai corpi farfallati possono essere sostituite.
- 7.8 - Le tubazioni che vanno dal serbatoio al corpo farfallato devono essere posizionate in modo tale da essere protette (contro rottura) in caso di incidente.
- 7.9 - La pompa benzina ed il regolatore di pressione devono rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.10 - La pressione massima è definita nelle fiches di omologazione, e al tal fine il condotto di mandata della benzina deve essere modificato per permettere il controllo della pressione da parte dei C.T.

ART. 8 - MOTORE

- 8.1 - GENERALITÀ MOTORE
- 8.1.1 - I particolari motore specificatamente menzionati in questo articolo devono rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

- 8.2 - TESTA
- 8.2.1 - Salvo le modifiche specificate e seguito, la testa deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.2.2 - La rettifica della superficie della testata lato guarnizione è permessa.
- 8.2.3 - La lucidatura della camera di combustione è permessa.
- 8.2.4 - La modifica dei condotti di aspirazione e di scarico mediante asportazione o aggiunta di materiale, è permessa. Il riporto di materiale mediante saldatura è proibito.
- 8.2.5 - Le guide valvola possono essere modificate o tagliate solo nella parte interna al condotto.
- 8.2.6 - Le sedi valvola devono essere originali ma è consentita la modifica del profilo (battuta).
- 8.2.7 - Il rapporto di compressione è libero ma la camera di combustione può essere modificata soltanto per asportazione di materiale.
- 8.2.8 - Tranne che per quanto detto negli articoli precedenti aggiungere materiale alla testa è vietato.
- 8.2.9 - Le valvole possono essere modificate o sostituite, il materiale può essere cambiato ma il diametro massimo deve restare come omologati e il peso delle valvole essere uguale o superiore a quello delle valvole omologate.
- 8.2.10 - È consentito l'utilizzo di valvole in titanio solo se presenti in origine sul modello omologato.
- 8.2.11 - Gli scodellini porta molle valvola devono restare come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.2.12 - Le molle delle valvole, ed i relativi fermi, possono essere modificate o sostituite, ma il loro peso deve restare uguale o superiore a quello originale.
- 8.2.13 - Le leve dei bilancieri (se presenti) devono rimanere come omologati (materiale e dimensioni). L'uso di spessori per le molle delle valvole è vietato.
- 8.3 - PISTONI
- 8.3.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni è vietata.
- 8.3.2 - Gli spinotti ed i relativi fermi devono rimanere quelli omologati.
- 8.4 - BIELLE
- 8.4.1 - Qualsiasi modifica alle bielle, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.
- 8.5 - ALBERO MOTORE
- 8.5.1 - Qualsiasi modifica all'albero motore, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.
- 8.6 - DISTRIBUZIONE
- 8.6.1 - Il metodo di distribuzione deve rimanere come omologato.
- 8.6.2 - Il dispositivo per regolare la tensione della catena e della cinghia dentata dell'albero a camme è libero.
- 8.6.3 - Il profilo della camma è libero ma l'alzata massima deve rimanere come omologata.
- 8.6.4 - Per il sistema di apertura diretto, l'alzata si misura si misura direttamente sul lobo della camma. Per il sistema di apertura non diretto (ad esempio con bilanciere), l'alzata si misura con lo spostamento della valvola.
- 8.6.5 - I rocchetti degli alberi a camme possono essere modificati o sostituiti al fine di variare la fasatura della distribuzione.
- 8.7 - CILINDRI
- 8.7.1 - La cilindrata deve rimanere quella omologata, modificare l'alesaggio o la corsa, per raggiungere il limite di classe è vietato.

- 8.7.2 - Tranne che per quanto specificato di seguito, qualsiasi modifica ai cilindri è vietata.
- 8.7.3 - Il piano a contatto della guarnizione della testa può essere rettificato anche allo scopo di modificare il rapporto di compressione.
- 8.7.4 - I materiali, le fusioni e le finiture superficiali dei cilindri devono rimanere come omologati.
- 8.8 - CARTERS MOTORE
- 8.8.1 - I carters motore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.
- 8.8.2 - Ad eccezione dei coperchi laterali i materiali e le fusioni dei carters devono rimanere come omologato.
- 8.8.3 - I coperchi laterali dei carters possono essere modificati o cambiati, se cambiati devono essere costruiti con un materiale di peso specifico uguale o maggiore dell'originale ed in ogni caso il loro peso complessivo non deve essere inferiore all'originale.
- 8.8.4 - Nel caso di frizione a secco, possono essere praticati fori supplementari al coperchio frizione per permettere un raffreddamento supplementare.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

9.1 - STRUMENTI DI CARBURAZIONE

- 9.1.1 - Con strumenti carburazione si intendono i corpi farfallati ed i dispositivi a lunghezza variabile nel tratto di aspirazione.
- 9.1.2 - Gli strumenti di carburazione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 9.1.3 - Gli isolatori degli strumenti dell'aspirazione possono essere modificati o sostituiti.
- 9.1.4 - Gli iniettori devono rimanere come omologati.
- 9.1.5 - Modificare o sostituire la valvola a farfalla è vietato.
- 9.1.6 - I cornetti di aspirazione inclusi i loro punti di fissaggio possono essere modificati o sostituiti.
- 9.2 - RIDE BY WIRE
- 9.2.1 - Le valvole a farfalla controllate elettronicamente, conosciute come sistemi "ride by wire", possono essere usate esclusivamente se il modello omologato è equipaggiato con questo sistema. Il software può essere modificato, ma tutto il sistema di sicurezza e le procedure progettate dal costruttore originale devono essere mantenute.
- 9.3 - AIR-BOX
- 9.3.1 - L'air-box deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 9.3.2 - I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
- 9.3.3 - Il filtro aria può essere modificato, rimosso o sostituito.
- 9.3.4 - Lo sfiato dell'olio deve essere connesso e scaricare nell'air-box.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

- 10.1.2 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il comando (meccanico o idraulico) deve rimanere come omologato.

- 10.1.3 - La campana della frizione (parte esterna) può essere rinforzata.
- 10.1.4 - Modificare o sostituire molle e dischi, è consentito ma il loro numero deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 10.1.5 - Aggiungere un dispositivo "antisaltellamento" o sostituire l'intero gruppo frizione con materiale after-market è consentito.
- 10.1.6 - L'uso di attuatori frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici non è permesso se non presente in origine sul modello omologato per l'uso stradale.
- 10.2 - CAMBIO
- 10.2.1 - Le ruote dentate della trasmissione primaria devono rimanere come omologati.
- 10.2.2 - I rapporti del cambio di velocità sono liberi, ma il numero dei rapporti deve rimanere come omologato.
- 10.2.3 - L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shift", è consentito.
- 10.2.4 - L'uso di attuatori di cambiata elettro-meccanici o elettro-idraulici non è permesso se non presente in origine sul modello omologato per l'uso stradale.
- 10.3 - TRASMISSIONE FINALE
- 10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni.
- 10.3.2 - Il coperchio copri pignone può essere modificato o rimosso.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 11.1 - POMPA OLIO, POMPA ACQUA E CIRCUITO OLIO
- 11.1.1 - Modifiche alla pompa olio sono consentite ma l'alloggiamento ed i punti di ingresso e uscita dell'olio devono rimanere come omologati.
- 11.1.2 - Le tubazioni dell'olio possono essere modificate o sostituite. Se sostituite, le tubazioni dell'olio in pressione devono essere rinforzate con una maglia metallica e avere connettori crimpati o filettati.
- 11.1.3 - Il rapporto di comando e le parti interne della pompa dell'acqua possono essere modificate o sostituite a condizione che l'aspetto esterno della pompa rimanga come omologato.
- 11.2 - RADIATORE ACQUA
- 11.2.1 - Il radiatore dell'acqua può essere modificato o sostituito a condizione di essere fissato nella stessa posizione di quello originale e senza richiedere alcuna modifica al telaio né comportare una variazione all'aspetto esterno della carenatura.
- 11.2.2 - Le tubazioni che collegano il radiatore acqua al motore possono essere sostituite ma il circuito deve avere il vaso di espansione originale.
- 11.2.3 - Il tappo del radiatore acqua può essere modificato o sostituito.
- 11.2.4 - La ventola di raffreddamento ed il suo collegamento possono essere modificati sostituiti o rimossi.
- 11.2.5 - La valvola termostatica ed il sensore di temperatura possono essere rimossi.
- 11.3 - RADIATORE OLIO
- 11.3.1 - Il radiatore olio originale può essere modificato se il suo montaggio non richiede alcuna modifica al telaio o all'aspetto esterno della carenatura.
- 11.3.2 - Lo scambiatore acqua-olio può essere sostituito da un radiatore olio.
- 11.3.3 - L'uso di radiatori olio supplementari è vietato.
- 11.3.4 - I radiatori dell'olio se presenti non possono essere montati sul parafango posteriore.
- 11.3.5 - Il montaggio di una rete di protezione al radiatore dell'acqua e dell'olio è consentito.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI
- 12.1.1 - Il cablaggio, i connettori, i pulsanti e gli interruttori possono essere modificati o sostituiti.
- 12.1.2 - Il taglio del cablaggio è consentito.
- 12.1.3 - Si consiglia di installare in prossimità della strumentazione, un indicatore luminoso di colore rosso, il quale lampeggi, nel caso in cui ci sia una perdita di pressione del circuito di lubrificazione.
- 12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE
- 12.2.1 - La centralina di accensione e controllo motore (ECU) può essere modificata o sostituita.
- 12.2.2 - I cavi alta tensione, i cappucci candela e le candele possono essere sostituiti.
- 12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE
- 12.3.1 - L'alternatore può essere modificato sostituito o rimosso.
- 12.3.2 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo originale.
- 12.3.3 - La batteria può essere sostituita, l'uso di batterie aggiuntive è consentito.
- 12.3.4 - La strumentazione può essere modificata o sostituita.
- 12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO
- 12.4.1 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
- 12.4.2 - L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione è consentito.

ART. 13 - CARENATURA

- 13.1 - La carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture devono apparire come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 13.2 - La carenatura, il parafango anteriore e le sovrastrutture possono essere sostituiti con duplicati estetici degli originali di diverso materiale.
- 13.3 - L'uso fibra di carbonio e/o kevlar è consentito solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate.
- 13.4 - Le dimensioni devono essere le stesse della carenatura originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi d'origine.
- 13.5 - Il cupolino può essere sostituito.
- 13.6 - I condotti dell'aria che vanno dalla carenatura all'air-box possono essere modificati o sostituiti.
- 13.7 - Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per permettere l'uso di un sollevatore per il cambio delle ruote ed è autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in materiale plastico per il telaio o per il motore.
- 13.8 - Il parafango anteriore può essere sostituito con un altro simile all'originale e ne può essere aumentata la distanza dal pneumatico.
- 13.9 - Il parafango posteriore montato sul forcellone può essere modificato, sostituito, aggiunto o rimosso.
- 13.10 - La sella può essere modificata o sostituita ma il suo aspetto deve apparire come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 13.11 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.

- 13.12 - Fori o aperture aggiuntive possono essere praticati su carenatura, parafanghi e sovrastrutture, per favorire il raffreddamento. Se tali fori hanno diametro (o superficie equivalente) maggiore di 10mm, devono essere ricoperti di rete o di maglia verniciata di colore uguale al materiale circostante.
- 13.13 - Colore e grafica di carenatura, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.
- 13.14 - Le staffe, i supporti e gli attacchi della carenatura possono essere modificati o sostituiti.
- 13.15 - I numeri di gara dovranno essere blu e le tabelle porta numero bianche.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - I tubi di scarico ed i silenziatori possono essere modificati o sostituiti.
- 14.2 - Il Catalizzatore deve essere rimosso.
- 14.3 - Il numero dei silenziatori deve rimanere come omologato.
- 14.4 - I silenziatori devono rimanere sullo stesso lato di quelli omologati.
- 14.5 - Dispositivi di immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) possono essere rimossi.
- 14.6 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato tranne nelle parti in contatto con la carenatura e nelle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.
- 14.7 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dBA.

ART. 15 - LUBRIFICANTI, GUARNIZIONI ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - Qualsiasi tipo di lubrificante, liquido dei freni e delle sospensioni può essere usato.
- 15.2 - Qualsiasi tipo di guarnizione può essere usata.
- 15.3 - La bulloneria può essere sostituita e costruita di qualsiasi materiale.
- 15.4 - La bulloneria in alluminio può essere usata solo in componenti non strutturali.
- 15.5 - La bulloneria in titanio e/o in acciaio può essere usata in parti strutturali ma la resistenza e le dimensioni della bulloneria devono essere almeno uguali all'originale.
- 15.6 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.
- 15.7 - L'uso del titanio e/o di materiali compositi per la costruzione di staffe e supporti è vietato.

ART. 16 - NORME AGGIUNTIVE

- 16.1 - Peso minimo del motociclo: 161Kg.
- 16.2 - Può essere punzonato un motociclo per pilota.

REGOLAMENTO TECNICO MOTO2 (RTM2)

Fermo restando le norme riportate nell'R.M.M. e nel RTGS i motocicli che partecipano a questa classe devono rispettare i seguenti articoli:

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Possono partecipare alla classe Moto2 Prototipi equipaggiati con motori Honda CBR 600 RR come di seguito descritto.

- 1.2 - Telaio, forcellone, serbatoio, sella e carenatura non possono essere quelli di un motociclo "non-prototipo", anche quando modificati, intendendo per "non-prototipo" un motociclo prodotto in serie e omologato per l'uso stradale.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Telaio, forcellone e tutte le infrastrutture del motociclo sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Le sospensioni anteriore e posteriori sono libere nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 3.2 - Sospensioni attive o semi-attive e/o sistemi elettronici atti al controllo delle funzioni delle stesse (incluso la sua lunghezza) non sono ammessi.
- 3.3 - La regolazione meccanica ed idraulica della forcella e dell'ammortizzatore deve essere obbligatoriamente di tipo manuale.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - L'impianto frenanti (anteriore e posteriore) è libero nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 4.2 - I dischi devono essere costruiti in materiale acciaioso.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Le sole misure di cerchio ammesse sono:
- | | |
|--------------------|------------|
| Cerchio Anteriore | 3.75"x 17" |
| Cerchio Posteriore | 6.00"x 17" |
- 5.2 - Cerchi in materiale composito (incluso quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro) non sono ammessi.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Possono essere utilizzati solo gli pneumatici assegnati dal fornitore ufficiale per la classe Moto2 del C.I.V.
- 6.2 - Il numero massimo di pneumatici "slick" per evento sarà limitato a 10 (indifferentemente anteriori o posteriori). Sono esclusi da questa conteggio gli pneumatici "rain".
- 6.3 - L'uso di pneumatici "rain" deve essere limitato alle condizioni di gara bagnata.
- 6.4 - Sugli pneumatici dovranno essere applicati gli stickers forniti in sede di O.P. rispettando la posizione prevista.
- 6.5 - Il controllo sulla regolarità degli stickers verrà effettuato all'ingresso pista; in caso di mancata presenza di uno solo o di entrambi gli stickers, gli pneumatici irregolari saranno punzonati manualmente dal C.T. direttamente all'ingresso pista ed il pilota dovrà a fine turno consegnare ai C.T. un numero di stickers equivalente al numero degli pneumatici che gli sono stati punzonati manualmente.
- 6.6 - L'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal C.T. sarà comunque sanzionato con un'ammenda di euro 300,00. Un'infrazione accertata durante la gara, anche in caso di gara interrotta, comporterà l'esclusione dalla classifica.
- 6.7 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

- 7.1 - La forma, il criterio costruttivo e la capacità del serbatoio, sono liberi.
- 7.2 - Il circuito benzina deve essere realizzato per scongiurare la possibilità che il carburante fuoriesca in caso di caduta del motociclo o rimozione del serbatoio. A questo scopo, possono essere aggiunti sistemi di connessione rapida del tipo "dry-break".
- 7.3 - La pompa benzina ed il regolatore di pressione devono rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.4 - La pressione massima è definita nelle fiches di omologazione, e al tal fine il condotto di mandata della benzina deve essere modificato per permettere il controllo della pressione da parte dei C.T.

ART. 8 - MOTORE**8.1 - GENERALITÀ MOTORE**

- 8.1.1 - È obbligatorio utilizzare motori Honda CBR 600 RR equipaggianti i modelli dal 2007 al 2010 conformi alle fiches d'omologazione F.I.M.

8.2 - TESTA

- 8.2.1 - Salvo le modifiche specificate di seguito, la testa deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
 - 8.2.2 - La rettificazione della superficie della testata lato guarnizione è permessa.
 - 8.2.3 - La lucidatura della camera di combustione è permessa.
 - 8.2.4 - Le modifiche ai condotti di aspirazione e di scarico mediante asportazione o aggiunta di materiale sono permesse. Il riporto di materiale mediante saldatura è proibito.
 - 8.2.5 - Le guide valvola possono essere modificate o tagliate solo nella parte interna al condotto.
 - 8.2.6 - Le sedi valvola devono essere originali ma è consentita la modifica del profilo (battuta).
 - 8.2.7 - Il rapporto di compressione è libero ma la camera di combustione può essere modificata soltanto per asportazione di materiale.
 - 8.2.8 - Tranne che per quanto detto negli articoli precedenti aggiungere materiale alla testa è vietato.
 - 8.2.9 - Le valvole possono essere modificate o sostituite, il materiale può essere cambiato ma il diametro massimo deve restare come omologati e il peso delle valvole essere uguale o superiore a quello delle valvole omologate.
 - 8.2.10 - È consentito l'utilizzo di valvole in titanio solo se presenti in origine sul modello omologato.
 - 8.2.11 - Gli scodellini porta molle valvola devono restare come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
 - 8.2.12 - Le molle delle valvole, ed i relativi fermi, possono essere modificati o sostituiti, ma il loro peso deve restare uguale o superiore a quello originale.
 - 8.2.13 - Le leve dei bilancieri (se presenti) devono rimanere come omologati (materiale e dimensioni). L'uso di spessori per le molle delle valvole è vietato.
- 8.3 - PISTONI
 - 8.3.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni è vietata.
 - 8.3.2 - Gli spinotti ed i relativi fermi devono rimanere quelli omologati.
 - 8.4 - BIELLE
 - 8.4.1 - Qualsiasi modifica alle bielle, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.

8.5 - ALBERO MOTORE

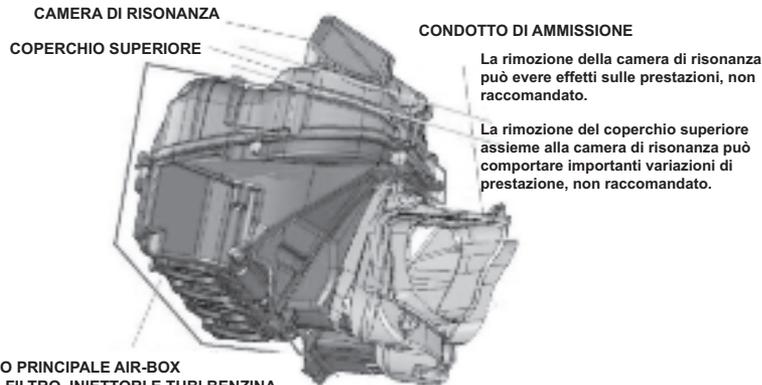
- 8.5.1 - Qualsiasi modifica all'albero motore, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.
- 8.6 - DISTRIBUZIONE
- 8.6.1 - Il metodo di distribuzione deve rimanere come omologato.
- 8.6.2 - Il dispositivo per regolare la tensione della catena e della cinghia dentata dell'albero a camme è libero.
- 8.6.3 - Il profilo della camma è libero ma l'alzata massima deve rimanere come omologata.
- 8.6.4 - Per il sistema di apertura diretto, l'alzata si misura direttamente sul lobo della camma. Per il sistema di apertura non diretto (ad esempio con bilanciere), l'alzata si misura con lo spostamento della valvola.
- 8.6.5 - I rocchetti degli alberi a camme possono essere modificati o sostituiti al fine di variare la fasatura della distribuzione.
- 8.7 - CILINDRI
- 8.7.1 - La cilindrata deve rimanere quella omologata, modificare l'alesaggio o la corsa è vietato.
- 8.7.2 - Tranne che per quanto specificato di seguito, qualsiasi modifica ai cilindri è vietata.
- 8.7.3 - Il piano a contatto della guarnizione della testa può essere rettificato anche allo scopo di modificare il rapporto di compressione.
- 8.7.4 - I materiali, le fusioni e le finiture superficiali dei cilindri devono rimanere come omologati.
- 8.8 - CARTERS MOTORE
- 8.8.1 - I carters motore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.
- 8.8.2 - Ad eccezione dei coperchi laterali i materiali e le fusioni dei carters devono rimanere come omologato.
- 8.8.3 - I coperchi laterali dei carters possono essere modificati o cambiati, se cambiati devono essere costruiti con un materiale di peso specifico uguale o maggiore dell'originale ed in ogni caso il loro peso complessivo non deve essere inferiore all'originale.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE**9.1 - STRUMENTI DI CARBURAZIONE**

- 9.1.1 - Con strumenti carburazione si intendono i corpi farfallati ed i dispositivi a lunghezza variabile nel tratto di aspirazione.
- 9.1.2 - Gli strumenti di carburazione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 9.1.3 - Gli isolatori degli strumenti dell'aspirazione possono essere modificati o sostituiti.
- 9.1.4 - Gli iniettori devono rimanere come omologati.
- 9.1.5 - Modificare o sostituire la valvola a farfalla è vietato.
- 9.1.6 - I cornetti di aspirazione inclusi i loro punti di fissaggio possono essere modificati o sostituiti.
- 9.3 - AIR-BOX
- 9.3.1 - I condotti di ammissione dell'air-box indicati nella figura qui sotto, possono essere modificati o sostituiti per essere adattati al disegno specifico del telaio in uso.

9.3.2 - La camera di risonanza situata nella parte superiore dell'air-box può essere rimossa da sola o assieme al coperchio superiore dell'air-box. In caso di rimozione della camera di risonanza:

- a) la chiusura dell'air-box deve essere effettuata utilizzando un coperchio approssimativamente piatto. La porzione di volume dell'air-box dietro al filtro, non può essere aumentata rispetto a quella originale. Per la modifica fare riferimento alla figura qui sotto.

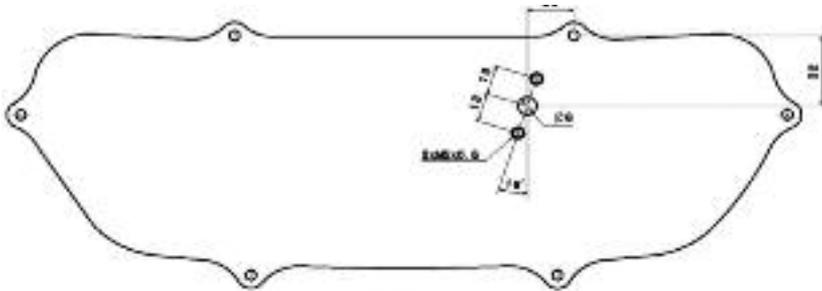


**CORPO PRINCIPALE AIR-BOX
(INCL. FILTRO, INIETTORI E TUBI BENZINA)**

Figura 1: Air-box

- Il corpo principale dell'air-box, qui sopra all'interno della linea rossa deve rimanere originale.
- I condotti di ammissione possono essere sostituiti/replaced.
- Le camere di risonanza nella parte superiore dell'air-box e se necessario il coperchio superiore, dell'air-box, possono essere rimossi e sostituiti con un coperchio.
- Il volume delle porzioni di air-box dietro il filtro dell'aria non può essere superiore al valore originale.

- b) il sensore della temperatura originale deve essere riposizionato in modo che la distanza verticale dagli iniettori secondari non venga ridotta. Per la modifica fare riferimento alla figura qui sotto.



Posizione del sensore di temperatura

Se un piatto di chiusura viene montato in sostituzione del coperchio superiore, il sensore di temperatura dovrebbe essere posizionato come mostrato qui sopra.

9.3.3 - Ad eccezione delle suddette modifiche l'air-box deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

9.3.4 - Il motore deve essere alimentato unicamente con una miscela aria / benzina,

l'immissione di aria nell'air-box può avvenire unicamente attraverso i condotti di ammissione dell'air-box.

9.3.5 - I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).

9.3.6 - Il filtro dell'aria è libero.

9.3.7 - Lo sfiato dell'olio motore deve essere connesso e scaricare nell'air-box.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

10.1.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio) ed il comando (meccanico) devono rimanere come omologati.

10.1.2 - La campana della frizione (parte esterna) può essere rinforzata.

10.1.3 - Modificare o sostituire molle e dischi, è consentito ma il loro numero deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

10.1.4 - Aggiungere un dispositivo "antisaltellamento" o sostituire l'intero gruppo frizione con materiale after-market è consentito.

10.1.5 - L'uso di attuatori frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici non è permesso se non presente in origine sul modello omologato per l'uso stradale.

10.2 - CAMBIO

10.2.1 - Le ruote dentate della trasmissione primaria devono rimanere come omologate.

10.2.2 - I rapporti del cambio di velocità sono liberi, ma il numero dei rapporti deve rimanere come omologato.

10.2.3 - L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shift", è consentito.

10.2.4 - L'uso di attuatori di cambiata elettro-meccanici o elettro-idraulici non è permesso se non presente in origine sul modello omologato per l'uso stradale.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni.

10.3.2 - Il coperchio copri pignone può essere modificato o rimosso.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - POMPA OLIO, POMPA ACQUA E CIRCUITO OLIO

11.1.1 - Le modifiche alla pompa olio sono consentite ma l'alloggiamento ed i punti di ingresso e uscita dell'olio devono rimanere come in origine.

11.1.2 - Le tubazioni contenenti olio pressione devono essere rinforzate con una maglia metallica e avere connettori crimpati o filettati.

11.1.3 - Il rapporto di comando e le parti interne della pompa dell'acqua possono essere modificate o sostituite a condizione che l'aspetto esterno della pompa rimanga come omologato.

11.2 - RADIATORE ACQUA

11.2.1 - Il radiatore dell'acqua è libero.

11.2.2 - La valvola termostatica ed il sensore di temperatura possono essere rimossi.

11.3 - RADIATORE OLIO

11.3.1 - Lo scambiatore acqua-olio deve essere mantenuto.

11.3.2 - L'uso di radiatori olio supplementari è vietato.

11.3.3 - Il montaggio di una rete di protezione al radiatore dell'acqua e dell'olio è consentito.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI
- 12.1.1 - Il cablaggio deve essere quello HRC cod. 32100-MFJ-R10., i connettori, pulsanti, interruttori possono essere liberi.
- 12.1.2 - Si consiglia di installare in prossimità della strumentazione, un indicatore luminoso di colore rosso, che lampeggi nel caso di perdita di pressione del circuito di lubrificazione.
- 12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE
- 12.2.1 - La centralina di controllo motore (ECU) deve essere quella HRC cod. 38770-N1A-D10.
- 12.2.2 - Detta ECU deve rimanere inalterata sia nell'"hardware" che nel "software", ad eccezione della modifica dei normali parametri di calibrazione permessi dal programma fornito con la centralina.
- 12.2.3 - I cavi alta tensione, i cappucci candela e le candele sono liberi.
- 12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE
- 12.3.1 - La strumentazione è libera.
- 12.3.2 - L'alternatore può essere modificato, sostituito o rimosso.
- 12.3.3 - La batteria è libera.
- 12.3.4 - L'impianto di avviamento (leve, pedali, motorino di avviamento, alberi, ingranaggi e rinvii) sia meccanico che elettrico può essere modificato, sostituito o rimosso.
- 12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO
- 12.4.1 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
- 12.4.2 - L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione è consentito.

ART. 13 - CARENATURA

- 13.1 - La carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 13.2 - L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar è consentito.
- 13.3 - I numeri di gara dovranno essere bianchi e le tabelle porta numero azzurre.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - L'impianto di scarico è libero nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 14.2 - Il dispositivo di immissione aria nel condotto di scarico "PAIR" può essere rimosso.
- 14.3 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato tranne nelle parti in contatto con la carenatura e nelle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.
- 14.4 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dBA.

ART. 15 - LUBRIFICANTI, GUARNIZIONI ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - Qualsiasi tipo di lubrificante, liquido dei freni e delle sospensioni può essere usato.
- 15.2 - Qualsiasi tipo di guarnizione può essere usata.
- 15.3 - La bulloneria può essere sostituita e costruita di qualsiasi materiale.

- 15.4 - La bulloneria in alluminio può essere usata solo in componenti non strutturali.
- 15.5 - La bulloneria in titanio e/o in acciaio può essere usata in parti strutturali ma la resistenza e le dimensioni della bulloneria devono essere almeno uguali all'originale.
- 15.6 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.

ART. 16 - NORME AGGIUNTIVE

- 16.1 - Peso minimo del motociclo: 135 Kg.
- 16.2 - Può essere punzonato un motociclo per pilota.

REGOLAMENTO TECNICO 125 SPORT (RT1SP)

Fermo restando le norme riportate nell'R.M.M. e nel RTGS i motocicli che partecipano a questa classe devono conformarsi ai seguenti articoli.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Per essere conformi i motocicli devono essere rappresentati nel catalogo dei modelli della Casa costruttrice o importatrice ed essere regolarmente in produzione o importati o esserlo stati nei 5 anni precedenti e in vendita (o venduti) tramite i normali canali commerciali e devono corrispondere ai dati riportati sul DGM 405 (definitivo) e sul Verbale di Omologazione del Ministero dei Trasporti.
- 1.2 - Qualsiasi modifica al motore ed al telaio è vietata se non espressamente autorizzata qui di seguito.
- 1.3 - Tutto ciò che non è esplicitamente permesso nel presente regolamento e nelle fiches di omologazione è vietato.

ART. 2 - TELAIO, FORCELLONE E SOVRASTRUTTURE

- 2.1 - TELAIO
- 2.1.1 - Tutti i motocicli devono riportare il numero di telaio (VIN) come omologato.
- 2.1.2 - Le cifre del numero di telaio devono essere chiaramente leggibili e conformi alla fiche sia per tipologia che per dimensioni.
- 2.1.3 - Il telaio deve rimanere come omologato, è vietato asportare materiale da qualunque componente del telaio.
- 2.2 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI E REGGISSELLA
- 2.2.1 - Il telaietto porta strumenti può essere modificato rimuovendo i componenti non strutturali o sostituito con altro, fornito come kit specifico per il motociclo in oggetto.
- 2.2.2 - Il telaietto reggisella originale può essere alleggerito rimuovendo eventuali supporti non strutturali.
- 2.3 - FORCELLONE
- 2.3.1 - Il forcellone deve restare come omologato, tranne per le modifiche specificate in seguito:
- è consentito fissare permanentemente il supporto della pinza freno posteriore

mediante saldatura, foratura o usando helicoil.

- perni di supporto per cavalletti posteriori possono essere aggiunti, avvitandoli o saldandoli al forcellone. Detti supporti devono essere arrotondati e le relative viti di fissaggio incassate.
- è consentito forare la parte inferiore del forcellone per montare la "pinna" di protezione catena.

ART. 3 - SERBATOIO CARBURANTE

- 3.1 - Il serbatoio deve rimanere originale.
- 3.2 - Il tappo del serbatoio può essere sostituito.

ART. 4 - CICLISTICA

- 4.1 - CERCHI
 - 4.1.1 - I cerchi devono rimanere come omologati.
 - 4.1.2 - Se presente il rinvio del tachimetro/contachilometri può essere rimosso e sostituito con un distanziale.
- 4.2 - PNEUMATICI
 - 4.2.1 - Gli pneumatici sono liberi purché il disegno del battistrada sia ottenuto mediante stampo, sia per gli pneumatici "DRY" che per i "rain".
 - 4.2.2 - L'uso di pneumatici "rain" deve essere limitato alle condizioni di gara bagnata.
 - 4.2.3 - Sono consentiti pneumatici con indice di velocità minimo "V", che non riportino la dicitura "Not for Highway uSe".
 - 4.2.4 - In deroga all'art. 3 del RTGS si autorizza l'uso dello pneumatico anteriore "Dry" 120/70.
 - 4.2.5 - L'uso di termocoperte, anche sulla griglia di partenza, è consentito.
- 4.3 - FORCELLA E AMMORTIZZATORE DI STERZO
 - 4.3.1 - La forcella deve rimanere come omologata, ma possono essere sostituiti e/o modificati i suoi componenti interni.
 - 4.3.2 - È consentito sostituire i tappi della forcella.
 - 4.3.3 - L'altezza e la posizione degli steli forcella anteriore rispetto alle piastre di sterzo sono libere.
 - 4.3.4 - L'ammortizzatore di sterzo può essere aggiunto o sostituito.
 - 4.3.5 - L'ammortizzatore di sterzo non può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzo.
- 4.4 - SOSPENSIONE POSTERIORE
 - 4.4.1 - È consentita la sostituzione dell'ammortizzatore posteriore.
 - 4.4.1 - Gli attacchi della sospensione posteriore sul telaio e sul forcellone devono rimanere come omologati.
 - 4.4.3 - Il leveraggio della sospensione posteriore deve rimanere come omologato.
- 4.5 - PEDANE
 - 4.5.1 - Le pedane poggia piedi ed i comandi a pedale possono essere riposizionati ma i punti di fissaggio al telaio devono rimanere come omologato.
 - 4.5.2 - I poggia piedi possono essere fissi o ribaltabili. Nel caso siano ribaltabili devono includere un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.
 - 4.5.3 - L'alleggerimento delle staffe di supporto delle pedane poggia piedi è consentito.
 - 4.5.4 - È possibile invertire il verso di selezione delle marce, modificando il leveraggio di selezione.

ART. 5 - IMPIANTO FRENANTE

- 5.1 - I dischi dei freno devono rimanere come omologati.
- 5.2 - Le pinze dei freni anteriore e posteriore, tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio devono rimanere come omologati.
- 5.3 - Le pompe dei freni anteriore e posteriore devono rimanere come omologate.
- 5.4 - I serbatoi del liquido dei freni ed i relativi tubi possono essere riposizionati, sostituiti o rimossi.
- 5.5 - I tubi freno e le pastiglie freno sono liberi.

ART. 6 - MOTORE

- 6.1 - BASAMENTO
 - 6.1.1 - È consentita la raccordatura dei travasi del carter motore con il cilindro, tale lavorazione ha come limite il diametro esterno delle masse dei volani dell'albero motore, pertanto oltre tale quota, la camera di manovella deve rimanere come omologato senza modifiche.
 - 6.1.2 - La misura trasversale della camera di manovella (distanza fra i carter) non può essere modificata, deve rimanere originale.
 - 6.1.3 - Sostituire i cuscinetti del motore con altri di pari dimensioni e tipologia, è consentito. Il gioco radiale, il materiale ed il modello della gabbia di contenimento delle sfere, sono liberi.
 - 6.1.4 - Il montaggio di boccole in alluminio o bronzo per ripristinare le sedi dei cuscinetti dell'albero motore è consentito. Tali boccole devono avere forma cilindrica e diametro massimo di mm.70.
 - 6.1.5 - La traccia di giuntura posta tra la fine dei travasi laterali ed il perimetro della camera di manovella non può essere rimossa.
 - 6.1.6 - In caso di danneggiamento dei carter dovuto a rotture o altro, non si potrà intervenire per il ripristino, ma si dovrà procedere alla sostituzione dei componenti danneggiati.
- 6.2 - ALBERO MOTORE E BIELLA
 - 6.2.1 - La biella e l'albero motore devono rimanere originali.
 - 6.2.2 - La modifica della corsa del pistone è vietata.
 - 6.2.3 - L'asse d'accoppiamento delle masse volaniche dell'albero motore può essere sostituito con altro di pari dimensioni.
 - 6.2.4 - Il cuscinetto e le rondelle di spallamento utilizzati per l'accoppiamento della biella all'albero motore sono liberi.
- 6.3 - CILINDRO
 - 6.3.1 - Le dimensioni, la forma delle luci e dei travasi sono libere, fermo restando il grezzo del cilindro ed il numero delle luci e dei travasi che deve rimanere come omologato.
 - 6.3.2 - Alesare il cilindro rispettando i limiti del costruttore è consentito.
 - 6.3.3 - Sottoporre le pareti interne del cilindro ad un trattamento superficiale è consentito, purché il riporto venga effettuato con lo stesso tipo di materiale utilizzato dal costruttore.
 - 6.3.4 - La spianatura del piano superiore del cilindro è consentita purché venga rispettato il limite sul rapporto di compressione.
 - 6.3.5 - È consentito il montaggio di un anello antidetonazione di qualsiasi materiale sul piano superiore del cilindro.

versione al 16 dicembre 2010

125SP

versione al 16 dicembre 2010

- 6.4 - PISTONE
- 6.4.1 - Il pistone può essere modificato o sostituito con altro purché conforme alle fiches di omologazione.
- 6.4.2 - Lo spinotto pistone e le gabbia a rulli per l'accoppiamento del pistone con la biella sono liberi.
- 6.5 - TESTA
- 6.5.1 - La testa può essere modificata o sostituita con altra purché conforme alle fiches di omologazione.
- 6.5.2 - È consentita la lavorazione della testa per la modifica dello squish, fatto salvo il rispetto del limite sul rapporto di compressione.
- 6.5.3 - Il filetto candela può avere una misura compresa tra mm.17,65 e mm.18,00 corrispondenti ad un volume di 2,3cc e 2,4cc.
- 6.5.4 - La candela, una volta fissata sulla testa, non potrà sporgere nella parte interna della camera di combustione, esclusi gli elettrodi.
- 6.6 - RAPPORTO DI COMPRESSIONE
- 6.6.1 - Il rapporto di compressione deve avere un valore massimo di 13,5:1.

ART. 7 - ALIMENTAZIONE

- 7.1 - CARBURATORE
- 7.1.1 - I soli carburatori consentiti sono i Dell'Orto PHBH o VHST diametro diffusore mm.28.
- 7.1.2 - Il corpo del carburatore, la sezione del diffusore e il numero dei getti non possono essere modificati, tutte le altre parti del carburatore sono libere.
- 7.1.3 - Il cornetto del carburatore può essere modificato, rimosso o sostituito.
- 7.2 - PACCO LAMELLARE
- 7.2.1 - Modifiche al pacco lamellare sono vietate.
- 7.2.2 - Il numero e lo spessore dei petali è libero.
- 7.2.3 - Gli stoppers possono essere modificati, rimossi o sostituiti.
- 7.3 - FILTRO DELL'ARIA
- 7.3.1 - Il filtro dell'aria può essere modificato, rimosso o sostituito.
- 7.3.2 - Aggiungere alla cassa filtro eventuali raccordi per il collegamento degli sfiati carburatore con il serbatoio carburante, è consentito.
- 7.3.3 - Modificare parti della scatola del filtro originale in modo che possa fungere da convogliatore d'aria, è consentito.
- 7.4 - LUBRIFICAZIONE
- 7.4.1 - La rimozione del miscelatore e tutti i suoi componenti è consentita.

ART. 8 - TRASMISSIONE

- 8.1 - Qualsiasi modifica al cambio, incluso sistema di selezione e rapportatura, è vietata.
- 8.2 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il suo comando (meccanico o idraulico) devono rimanere come omologati.
- 8.3 - Qualsiasi modifica alla frizione (mozzo, campana e spingidisco) originariamente montata sul motociclo omologato è vietata.
- 8.4 - Modificare o sostituire molle e dischi, è consentito ma il loro numero deve rimanere come omologato.
- 8.5 - Il coperchio frizione può essere sostituito con altro dello stesso materiale e con un peso complessivo non inferiore al coperchio originale.

- 8.6 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera.
- 8.7 - La rimozione del copricatena è vietata, il coperchio copri pignone può essere alleggerito purché copra adeguatamente il pignone.
- 8.8 - Forare il forcellone seguendo le specifiche della Casa Costruttrice per il montaggio della "pinna" è consentito.

ART. 9 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 9.1 - Il radiatore deve rimanere come omologato.
- 9.2 - Il tappo del radiatore è libero ed è possibile togliere il vaso di espansione assieme alla relativa tubazione.
- 9.3 - La valvola termostatica può essere rimossa.
- 9.4 - Sul radiatore dell'acqua è consentito fissare una rete di protezione.
- 9.5 - È consentito l'uso di un convogliatore d'aria fissato sul radiatore, per migliorare il raffreddamento.
- 9.6 - Il convogliatore d'aria fissato sotto la piastra di sterzo inferiore, può essere aggiunto, modificato o sostituito.

ART. 10 - IMPIANTO ELETTRICO

- 10.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI
- 10.1.1 - Il cablaggio principale può essere sostituito con un altro dedicato e semplificato, fornito come kit specifico per il motociclo in oggetto.
- 10.1.2 - I comandi elettrici sul manubrio possono essere sostituiti modificati o eliminati ma deve essere presente un interruttore che tagli la corrente al motore.
- 10.1.3 - La presenza di collegamenti elettrici sarà tollerata solo se riconducibile a quanto consentito dal presente regolamento.
- 10.2 - ACCENSIONE
- 10.2.1 - La centralina di controllo motore può essere sostituita con altra, fornita come kit specifico per il motociclo in oggetto.
- 10.2.2 - L'uso di sistemi che variano l'angolo di anticipo di oltre $\pm 1^\circ$ è vietato.
- 10.2.3 - Non sono ammessi sistemi di nessun genere che consentano di variare la curva di accensione.
- 10.2.4 - Variare l'angolo di anticipo spostando il pick-up o ruotando il rotore rispetto alla loro posizione originale è vietato.
- 10.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE
- 10.3.1 - È consentita la rimozione del sistema di avviamento unitamente ai cablaggi elettrici ed a tutti i componenti che ne consentano il funzionamento e l'attivazione (inclusa la ruota dentata del volano).
- 10.3.2 - Il sensore di temperatura acqua può essere rimosso o sostituito con altro anche abbinato ad un proprio display di lettura.
- 10.3.3 - La ventola di raffreddamento, incluso le staffe di supporto e collegamenti elettrici, possono essere rimossi.
- 10.3.4 - Il generatore di corrente non può essere modificato. Il circuito di ricarica della batteria può essere disattivato.
- 10.3.5 - Il riposizionamento dei vari componenti è consentito purché i fissaggi avvengano in maniera stabile e sicura.
- 10.3.6 - Le staffe di supporto della batteria possono essere eliminate.
- 10.3.7 - Il cruscotto deve rimanere come omologato.

- 10.3.8 - L'uso di sistemi per la visualizzazione sul motociclo del tempo sul giro, è permesso, purché non interferiscano con il materiale di rilevamento cronometrico fornito dall'organizzatore e che si avvalgano di un sensore ottico o radio come traguardo. Sono vietati i sistemi che si avvalgano del segnale GPS.
- 10.3.9 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shift), è permesso.
- 10.3.10 - L'uso di qualsiasi tipo di sistemi di acquisizione, è vietato.

ART. 11 - CARENATURA

- 11.1 - Le "fiancattine", se presenti sul motociclo omologato, non possono essere rimosse.
- 11.2 - La carenatura può subire delle leggere modifiche per consentire il montaggio dell'impianto di scarico.
- 11.3 - La sostituzione della carenatura originale con altra aftermarket è consentita, purché vengano mantenuti l'aspetto e le dimensioni della carenatura originale.
- 11.4 - La variazione del numero di pezzi che compongono la carenatura è consentita.
- 11.5 - La sella può essere modificata.
- 11.6 - Il cupolino è libero nelle dimensioni e nella forma ma deve essere montato sulla carena usando gli attacchi originali.
- 11.7 - L'uso di componenti realizzati con fibra di carbonio e/o kevlar non presenti in origine sul modello omologato, è vietato.

ART. 12 - IMPIANTO DI SCARICO

- 12.1 - L'impianto di scarico inteso come tubo di scarico, silenziatore e relativi componenti di assemblaggio è libero, fatto salvo il rispetto dei limiti fonometrici.
- 12.2 - La flangia del collettore di scarico è libera.
- 12.3 - L'uso del titanio per l'impianto di scarico è vietato se non già previsto sul modello omologato.

ART. 13 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 13.1 - Sulle viti della testata e del cilindro devono essere predisposti dei fori per una eventuale piombatura.
- 13.2 - La bulloneria della ciclistica è libera, fatto salvo il rispetto del limite di peso minimo del motociclo.
- 13.3 - La bulloneria del motore non può essere oggetto di nessuna lavorazione o variazione di misura rispetto alla bulloneria originale.
- 13.4 - L'uso di bulloneria in titanio è vietato, la dove non presente in origine sul modello omologato.

REGOLAMENTO TECNICO 250 KAWASAKI SPORT (RT2SP)

Fermo restando le norme riportate nell'R.M.M. e nel RTGS i motocicli che partecipano a questa classe devono rispettare i seguenti articoli.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Per essere conformi i motocicli devono essere rappresentati nel catalogo dei modelli della casa costruttrice o importatrice ed essere regolarmente in

produzione o importati o esserlo stati nei 5 anni precedenti e in vendita (o venduti) tramite i normali canali commerciali e devono corrispondere ai dati riportati sul DGM 405 (definitivo) e sul Verbale di Omologazione del Ministero dei Trasporti.

- 1.2 - Qualsiasi modifica al motore ed al telaio è vietata se non espressamente autorizzata qui di seguito.
- 1.3 - Tutto ciò che non è esplicitamente permesso nel presente regolamento e nelle fiches di omologazione è vietato.

ART. 2 - TELAIO, FORCELLONE E SOVRASTRUTTURE

- 2.1 - TELAIO
- 2.1.1 - Tutti i motocicli devono riportare il numero di telaio (VIN) come omologato.
- 2.1.2 - Le cifre del numero di telaio devono essere chiaramente leggibili e conformi alle fiche sia per tipologia che per dimensioni.
- 2.1.3 - Le uniche modifiche consentite al telaio sono la rimozione dei componenti non strutturali evidenziati nella fiche di omologazione.
- 2.2 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI E REGGISELLA
- 2.2.1 - Il telaietto porta strumenti può essere modificato rimuovendo i componenti non strutturali o sostituito con altro fornito come kit specifico per il motociclo in oggetto.
- 2.2.2 - Il telaietto reggisella originale può essere alleggerito rimuovendo eventuali supporti non strutturali o sostituito con altro fornito come kit specifico per il motociclo in oggetto.
- 2.3 - FORCELLONE
- 2.3.1 - Il forcellone deve restare come omologato, tranne per le modifiche specificate a seguito.
- 2.3.2 - È consentito fissare permanentemente il supporto della pinza freno posteriore mediante saldatura, foratura o usando helicoil.
- 2.3.3 - I perni di supporto per cavalletti posteriori possono essere aggiunti, avvitandoli o saldandoli al forcellone. Detti supporti devono essere arrotondati e le relative viti di fissaggio incassate.
- 2.3.4 - È consentito forare la parte inferiore del forcellone per montare la "pinna" di protezione della catena.

ART. 3 - SERBATOIO CARBURANTE

- 3.1 - Il serbatoio deve rimanere originale.
- 3.2 - Il tappo del serbatoio può essere sostituito.

ART. 4 - CICLISTICA

- 4.1 - CERCHI
- 4.1.1 - I cerchi possono essere sostituiti con altri purché conformi alle fiche di omologazione.
- 4.1.2 - Se presente il rinvio del tachimetro/contachilometri può essere rimosso e sostituito con un distanziale.
- 4.2 - PNEUMATICI
- 4.2.1 - Gli pneumatici sono liberi purché il disegno del battistrada sia ottenuto mediante stampo, sia per gli pneumatici "DRY" che per i "rain".

- 4.2.2 - L'uso di pneumatici "rain" deve essere limitato alle condizioni di gara bagnata.
- 4.2.3 - Sono consentiti pneumatici con indice di velocità minimo è "V", che non riportino la dicitura "Not for Highway use" (NHS).
- 4.2.4 - In deroga all'art.3 del RTGS si autorizza l'uso dello pneumatico anteriore "Dry" 120/70.
- 4.2.5 - L'uso di termocoperte anche sulla griglia di partenza è consentito.
- 4.3 - FORCELLA E AMMORTIZZATORE DI STERZO
- 4.3.1 - La forcella deve rimanere come omologata, ma possono essere sostituiti e/o modificati i suoi componenti interni.
- 4.3.2 - È consentito sostituire i tappi della forcella.
- 4.3.3 - L'altezza e la posizione degli steli forcella anteriore rispetto alle piastre di sterzo sono libere.
- 4.3.4 - L'ammortizzatore di sterzo può essere aggiunto o sostituito.
- 4.5.5 - L'ammortizzatore di sterzo non può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzo.
- 4.4 - SOSPENSIONE POSTERIORE
- 4.4.1 - È consentita la sostituzione dell'ammortizzatore posteriore.
- 4.4.2 - Gli attacchi della sospensione posteriore sul telaio e sul forcellone devono rimanere come omologati.
- 4.4.3 - Il leveraggio omologato può essere sostituito con altro purché conforme alle fiches di omologazione.
- 4.5 - PEDANE
- 4.5.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere riposizionati ma i punti di fissaggio al telaio devono rimanere come omologato.
- 4.5.2 - I poggiapiedi possono essere fissi o ribaltabili. Nel caso siano ribaltabili devono includere un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.
- 4.5.3 - L'alleggerimento delle staffe di supporto delle pedane poggiapiedi è consentito.
- 4.5.4 - È possibile invertire il verso di selezione delle marce, modificando il leveraggio di selezione.

ART. 5 - IMPIANTO FRENANTE

- 5.1 - I dischi freno possono essere sostituiti con altri forniti come kit specifico per il motociclo in oggetto.
- 5.2 - Le pinze dei freni anteriore e posteriore, tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio devono rimanere come omologati.
- 5.3 - Le pompe dei freni anteriore e posteriore devono rimanere come omologate.
- 5.4 - I serbatoi del liquido dei freni ed i relativi tubi possono essere riposizionati, sostituiti o rimossi.
- 5.5 - I tubi freno e le pastiglie freno sono liberi.

ART. 6 - MOTORE

- 6.1 - BASAMENTO
- 6.1.1 - Eliminare il contralbero di bilanciamento, è consentito.
- 6.1.2 - Sostituire i cuscinetti del motore con altri di pari dimensioni e tipologia è consentito. Il gioco radiale di cuscinetti, il materiale ed il modello della gabbia di contenimento delle sfere, sono liberi.
- 6.1.3 - Il montaggio di boccole in alluminio o bronzo per ripristinare le sedi dei cuscinetti dell'albero motore è consentito. Tali boccole devono avere forma cilindrica e diametro massimo di mm.70.

- 6.1.4 - La modifica dei passaggi olio nel carter è consentita.
- 6.1.5 - In caso di danneggiamento dei carter dovuto a rotture o altro, non si potrà intervenire per il ripristino, ma si dovrà procedere alla sostituzione dei componenti danneggiati.
- 6.2 - ALBERO MOTORE E BIELLA
- 6.2.1 - Alleggerire e bilanciare l'albero motore entro i limiti specificati nella fiche di omologazione è consentito.
- 6.2.1 - La modifica della corsa del pistone è vietata.
- 6.2.2 - Le bielle devono rimanere originali.
- 6.2.3 - I cuscinetti utilizzati per l'accoppiamento della biella all'albero motore sono liberi.
- 6.3 - CILINDRI
- 6.3.1 - Alesare i cilindri rispettando i limiti del costruttore è consentito.
- 6.3.2 - Sottoporre le pareti interne dei cilindri ad un trattamento superficiale è consentito, purché il riporto venga effettuato con lo stesso tipo di materiale utilizzato dal costruttore.
- 6.3.3 - La spianatura del piano superiore del cilindro è consentita purché venga rispettato il limite sul rapporto di compressione.
- 6.4 - PISTONE
- 6.4.1 - Il pistone può essere modificato o sostituito con altro purché conforme alle fiches di omologazione.
- 6.4.2 - Gli spinotti pistone e le gabbie a rulli per l'accoppiamento dei pistoni con la biella sono liberi.
- 6.5 - TESTA
- 6.5.1 - Le guide valvole, il riporto delle sedi valvola, le molle di richiamo valvole, i piattelli, i semiconi ed gli scodellini valvola sono liberi.
- 6.5.2 - Le valvole di aspirazione e scarico possono essere sostituite con altre purché conformi alle fiches di omologazione.
- 6.5.3 - Gli alberi a camme di aspirazione e scarico ed i relativi rocchetti di trascinamento possono essere modificati conformemente alle fiches di omologazione.
- 6.5.4 - I condotti di aspirazione possono essere lucidati e/o modificati mediante asportazione di materiale, il diametro di ingresso dei condotti di aspirazione deve essere minore o uguale a mm.30.00.
- 6.5.5 - I condotti di scarico possono essere lucidati e/o modificati mediante asportazione di materiale, il diametro di uscita dei condotti di scarico deve essere minore o uguale a mm.29.50.
- 6.5.6 - Modificare i condotti di aspirazione e scarico mediante apporto di materiale è vietato.
- 6.5.7 - La testa può essere spianata e la guarnizione di testa può essere sostituita con altra, fatto salvo il rispetto del limite sul rapporto di compressione.
- 6.6 - RAPPORTO DI COMPRESSIONE
- 6.6.1 - Il rapporto di compressione deve avere un valore massimo di 13,2:1

ART. 7 - ALIMENTAZIONE

- 7.1 - CORPI FARFALLATI E CORNETTI DI ASPIRAZIONE
- 7.1.1 - I corpi farfallati possono essere alesati praticando un foro cilindrico di mm.30.

- 7.1.2 - La farfalla primaria può essere sostituita con altra di diametro mm.30.
 7.1.3 - Asportare la farfalla secondaria è consentito.
 7.1.4 - Ogni altra modifica al corpo farfallati è vietata.
 7.1.5 - I cornetti di aspirazione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.2 - IMPIANTO DI INIEZIONE
 7.2.1 - La pompa benzina, il regolatore di pressione e gli iniettori devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
 7.2 - SCATOLA DEL FILTRO ARIA
 7.2.1 - La scatola filtro deve rimanere del modello originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
 7.2.2 - La rimozione della rete parafiamma e del bocchettone di aspirazione in gomma è consentita.
 7.2.3 - Praticare un massimo di 3 fori del diametro massimo di mm.30.5 sul corpo della scatola filtro è consentito.
 7.2.4 - Praticare un'apertura sulla parte posteriore della scatola filtro con dimensioni massime di mm.40 per mm.130 è consentito.
 7.2.6 - Il filtro dell'aria è libero.

ART. 8 - TRASMISSIONE

- 8.1 - Gli ingranaggi di prima e di sesta possono essere sostituiti con ingranaggi forniti come kit specifico per il motociclo in oggetto.
 8.2 - Ulteriore modifica al cambio inclusi rapporti e sistema di selezione marcia è vietata.
 8.3 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il suo comando (meccanico o idraulico) devono rimanere come omologati.
 8.4 - La frizione può essere sostituita con un dispositivo aftermarket dotato di sistema "antisaltellamento".
 8.5 - Modificare o sostituire molle e dischi è consentito ma il loro numero deve rimanere come omologato.
 8.6 - Il coperchio frizione può essere sostituito con altro dello stesso materiale e con un peso complessivo non inferiore al coperchio originale.
 8.7 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera.
 8.8 - Il coperchio copri pignone può essere alleggerito purché copra adeguatamente il pignone.

ART. 9 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 9.1 - Il radiatore deve rimanere come omologato, ma è possibile aggiungere un radiatore supplementare disponibile come kit specifico per il motociclo in oggetto.
 9.2 - Il tappo del radiatore è libero. È possibile togliere il vaso di espansione assieme alla relativa tubazione.
 9.4 - La valvola termostatica può essere rimossa.
 9.3 - Sul radiatore dell'acqua è consentito fissare una rete di protezione.
 9.4 - È consentito l'uso di un convogliatore d'aria fissato sul radiatore per migliorare il raffreddamento.
 9.5 - Un convogliatore d'aria fissato sotto la piastra di sterzo inferiore può essere aggiunto, modificato o sostituito.

ART. 10 - IMPIANTO ELETTRICO

- 10.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI
 10.1.1 - Il cablaggio principale può essere sostituito con un altro dedicato e semplificato, fornito come kit specifico per il motociclo in oggetto.
 10.1.2 - I comandi elettrici sul manubrio possono essere sostituiti modificati o eliminati ma deve essere presente un interruttore che interrompa la corrente al motore.
 10.1.3 - La presenza di collegamenti elettrici sarà tollerata solo se riconducibile a quanto consentito dal presente regolamento.
- 10.2 - ACCENSIONE
 10.2.1 - La centralina di controllo motore può essere sostituita con altra fornita come kit, specifico per il motociclo in oggetto.
 10.2.2 - Variare con strumenti elettronici i parametri entro i quali il software fornito insieme alla centralina kit permette di variare la mappa di accensione e quella di iniezione è vietato.
 10.2.3 - Variare la fasatura dell'accensione spostando il pick-up o ruotando il rotore rispetto alla loro posizione originale è vietato.
- 10.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE
 10.3.1 - Il generatore di corrente non può essere modificato. Il circuito di ricarica della batteria non può essere disattivato.
 10.3.2 - I motocicli equipaggiati con pompa benzina elettrica devono essere provvisti di sensore di caduta originale che interrompa l'alimentazione della pompa in caso di caduta.
 10.3.3 - Il sensore di temperatura acqua può essere rimosso o sostituito con altro anche abbinato ad un proprio display di lettura.
 10.3.4 - La ventola di raffreddamento incluso le staffe di supporto ed i collegamenti elettrici possono essere rimossi.
 10.3.5 - Il riposizionamento dei vari componenti è consentito purché i fissaggi avvengano in maniera stabile e sicura.
 10.3.6 - Le staffe di supporto della batteria possono essere eliminate.
 10.3.7 - Il cruscotto può essere sostituito con altro fornito come kit, specifico per il motociclo in oggetto.
 10.3.8 - L'uso di sistemi per la visualizzazione sul motociclo del tempo sul giro è permesso, purché non interferiscano con il materiale di rilevamento cronometrico fornito dall'organizzatore e che si avvalgano di un sensore ottico o radio come traguardo. Sono vietati i sistemi che si avvalgano del segnale GPS.
 10.3.9 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shift) è permesso.
 10.3.10 - L'uso di sistemi di acquisizione di qualsiasi tipo è vietato.

ART. 11 - CARENATURA

- 11.1 - Le "fiancattine", se presenti sul motociclo omologato, non possono essere rimosse.
 11.2 - La carenatura può subire delle leggere modifiche per consentire il montaggio dell'impianto di scarico.
 11.3 - La sostituzione della carenatura originale con altra aftermarket è consentita, purché vengano mantenuti l'aspetto e le dimensioni della carenatura originale.
 11.4 - La variazione del numero di pezzi che compongono la carenatura è consentita.
 11.5 - La sella può essere modificata.
 11.6 - Il cupolino è libero nelle dimensioni e nella forma ma deve essere montato sulla carena usando gli attacchi originali.

- 11.7 - L'uso di componenti realizzati con fibra di carbonio e/o kevlar non presenti in origine sul modello omologato è vietato.

ART. 12 - COMPLESSO DI SCARICO

- 12.1 - L'impianto di scarico può essere inteso come tubo di scarico, silenziatore e relativi componenti di assemblaggio può essere sostituito con altro come kit, specifico per il motociclo in oggetto.

ART. 13 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 13.1 - La bulloneria della ciclistica è libera, fatto salvo il rispetto del limite di peso minimo del motociclo.
- 13.2 - La bulloneria del motore non può essere oggetto di nessuna lavorazione o variazione di misura rispetto alla bulloneria originale.
- 13.3 - L'uso di bulloneria in titanio è vietato se non presente in origine sul modello omologato.

REGOLAMENTO TECNICO MINIGP (RTMGP)

Fermo restando le norme riportate nell'R.M.M. e nel RTGS i motocicli che partecipano a questa classe devono rispettare i seguenti articoli.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Possono partecipare al Campionato Italiano MiniGP solo motocicli che hanno l'omologazione F.M.I. ed in possesso di fiche aggiornata per l'anno in corso.
- 1.2 - L'uso del titanio, del magnesio, della fibra di carbonio e del berillio per la costruzione di tutti i componenti del motociclo, tranne i petali del pacco lamellare, è vietato.
- 1.3 - Per quanto non previsto dal questo regolamento, farà fede il regolamento generale.

ART. 2 - TELAIO

- 2.1 - Il telaio deve rimanere così come fornito dal costruttore e riportato in fiche.
- 2.2 - La richiesta di modifiche riguardanti il telaio deve essere accompagnata da una relazione tecnica che motiva l'intervento.
- 2.3 - Il forcellone deve rimanere originale così come fornito dal costruttore e riportato in fiche. Per le classi Junior 50 e Senior 70 la geometria del forcellone deve essere ad articolazione semplice.
- 2.4 - Qualunque intervento sul telaio o sul forcellone atto a modificare dimensioni ed aspetto rispetto a come dichiarato in fiche è vietato.

ART. 3 - SERBATOIO CARBURANTE

- 3.1 - Il serbatoio carburante deve rimanere originale come fornito dal costruttore e riportato in fiche.

ART. 4 - CICLISTICA

- 4.1 - I cerchi ruota devono essere costruiti in alluminio. Inoltre è consentito l'uso di cerchi kit come riportato in fiche.

- 4.2 - Classi Junior 50 e Senior 70 12 pollici, classe MiniGP 80 17 pollici. I cerchi devono avere canali da 2,50 o 2,75 pollici l'anteriore e 3,50 pollici il posteriore.
- 4.3 - Gli unici pneumatici consentiti sono quelli autorizzati dalla F.M.I..
- 4.4 - Le sospensioni possono essere standard o kit come riportato in fiche.

ART. 5 - IMPIANTO FRENANTE

- 5.1 - L'impianto frenante (pompa, tubi e pinza) sia anteriore che posteriore deve essere a disco come riportato in fiches standard o kit.
- 5.2 - Classe MiniGP 80: diametro massimo disco anteriore mm.300 e posteriore mm.200.

ART. 6 - MOTORE

- 6.1 - Classe Junior 50: fino a 50cc 2T e fino a 100cc 4T 2 valvole, come riportato in fiche con potenza massima di 13,5 CV per i 4 tempi e di 14,5 CV per i 2 tempi.
- 6.2 - Classe Senior 70: da oltre 50cc fino a 72cc 2T e fino a 125cc 4T 2 valvole, come riportato in fiche con potenza massima di 17,5 CV per i 4 tempi e di 18,5 CV per i 2 tempi.
- 6.3 - Classe MiniGP 80: fino a 80cc 2T e 150cc 4T come riportato in fiche con potenza massima di 26 CV.
- 6.4 - Le potenze sono intese alla ruota con tolleranza del 2,5% EC95/1 rilevabili con banco dinamometrico autorizzato dalla F.M.I..
- 6.5 - È consentito eseguire lavorazioni meccaniche tipo: fresatura, raccordatura, lucidatura, spianatura sui gruppi termici dei motori 2T e 4T purché si intervenga su quelli depositati in fiche.

ART. 7 - ALIMENTAZIONE

- 7.1 - Junior 50: carburatore con diametro del diffusore:
- 2T massimo mm.19;
- 4T massimo mm.26.
- 7.2 - Senior 70: carburatore con diametro del diffusore:
- massimo mm.28 per 2T e 4T;
- 7.3 - MiniGP 80: carburatore con diametro del diffusore:
- 2T massimo mm.28;
- 4T massimo mm.32.
- 7.4 - Il corpo del carburatore, la sezione del diffusore e il numero dei getti non possono essere modificati. Tutte le altre parti sono libere.
- 7.5 - Il filtro dell'aria può essere modificato, sostituito, ma non rimosso.
- 7.6 - Il pacco lamellare deve rimanere come riportato in fiche. Il numero e lo spessore dei petali è libero. Gli stoppers possono essere modificati, rimossi o sostituiti.

ART. 8 - TRASMISSIONE

- 8.1 - Il cambio di velocità deve essere meccanico, standard o kit come riportato in fiche e la trasmissione primaria deve rimanere standard.
- 8.2 - Sono vietati tutti i dispositivi elettronici di assistenza alla cambiata.

ART. 9 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 9.1 - L'impianto di raffreddamento può essere ad aria o a liquido.

ART. 10 - IMPIANTO ELETTRICO

- 10.1 - Per tutte le classi è obbligatorio l'uso di accensione analogica ad anticipo fisso, di unica marca e modello per tutti i partecipanti, che sarà fornita a ciascun pilota all'atto dell'iscrizione al Campionato. Ogni pilota è obbligato ad utilizzare il sistema di accensione a lui assegnato per tutta la durata della manifestazione. La F.M.I. si riserva il diritto di chiedere la sostituzione di uno o di tutti i componenti del sistema di accensione utilizzati con altri da essa forniti in qualunque momento della manifestazione. Il rifiuto di tale sostituzione e/o la manomissione degli elementi forniti al pilota comporterà l'esclusione dal Campionato.
- 10.2 - I soli strumenti ammessi sono il contagiri, il termometro dell'acqua ed il rilevamento tempi ad esclusione di quelli che si avvalgono di un sistema GPS.
- 10.3 - La sola presenza di cavi di natura indeterminata sarà considerata irregolarità tecnica.

ART. 11 - CARENATURA

- 11.1 - Sono consentite modifiche alla carenatura, sella, parafanghi, purché mantengano le caratteristiche tecniche di sicurezza e le dimensioni minime di omologazione.
- 11.2 - La carenatura dovrà rispettare quanto previsto dall'art. 29.13 del RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO DI SCARICO

- 12.1 - Per tutte le classi: come da fiche di omologazione, standard o kit ed in ogni caso con divieto di valvole allo scarico. Il limite di rumorosità massima ammessa è pari a 97 dB/A.

ART. 13 - NUMERI E TARGHE PORTA NUMERO

- 13.1 - I colori dei numeri e delle targhe porta numero sono i seguenti:

Classe	Colore Targa	Colore Numero
Junior 50	ROSSO	BIANCO
Senior 70	VERDE	BIANCO
MiniGP 80	GIALLO	NERO

REGOLAMENTO TECNICO MINIMOTO E MIDIMOTO (RTMMT)

Fermo restando le norme riportate nell'R.M.M. e nel RTGS i motocicli che partecipano a questa classe devono rispettare i seguenti articoli.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - La minimoto è un motociclo in miniatura con telaio senza sospensioni, mossa da un motore a scoppio.
- 1.2 - Il campionato è suddiviso per categorie e classi alle quali corrispondono diverse tipologie di motocicli e motorizzazione:
- S.A.V. (Scuola di Avviamento alla Velocità)
 - JUNIOR A
 - JUNIOR B
 - JUNIOR C
 - OPEN A

- OPEN B

Si veda il regolamento sportivo per maggiori informazioni.

ART. 2 - CICLISTICA**2.1 - MISURE MOTOCICLO**

In tutte le categorie sono ammessi motocicli senza sospensioni con le seguenti dimensioni:

MINIMOTO:

Passo massimo	620mm
Lunghezza massima	900mm
Altezza da terra massima del centro sella	385mm
Altezza massima da terra senza pilota	570mm
Pedane non pieghevoli con lunghezza minima	35mm
Diametro pneumatici	280mm
Larghezza del cerchio	100mm
MIDIMOTO:	da a
Passo	675mm 730mm
Lunghezza	965mm 1060mm
Altezza da terra del centro sella	425mm 460mm
Altezza massima da terra senza pilota	620mm
Pedane non pieghevoli con lunghezza minima	40mm
Diametro pneumatici	280mm
Larghezza del cerchio	100mm

Per queste misure è prevista una tolleranza del 5%.

2.2 - MODIFICHE AMMESSE ALLA CICLISTICA

In tutte le classi la ciclistica è libera, fatto salvo il rispetto delle norme costruttive e vincoli fissati dall'art. 18 del presente regolamento.

ART. 3 - MOTORE**3.1 - GENERALITÀ MOTORE**

Sono ammessi motori monocilindrici, monoalbero a 2 tempi e 4 tempi a due valvole purché:

- alimentati mediante carburatore
- con accensione analogica ad anticipo fisso
- monomarcia con frizione centrifuga a secco calettata sull'albero motore
- con avviamento a strappo e fune auto-avvolgente

3.2 - TIPOLOGIE MOTORE

La cilindrata, il numero di valvole e la tipologia di raffreddamento nelle varie classi devono essere:

CLASSE	CILINDRATA MAX/ CICLO DI COMBUSTIONE	NUM. VALVOLE	RAFFREDDAMENTO	RADIATORE OLIO
S.A.V. JUNIOR A JUNIOR B	40cc / 2T 90cc / 4T	2	Aria	Vietato
JUNIOR C	40cc / 2T 90cc / 4T	2	Aria / Acqua	Vietato
OPEN A OPEN B	50cc / 2T 110cc / 4T	Libero	Aria / Acqua	Permesso

- 3.3 - Modifiche Ammesse al Motore
In tutte le classi il motore è libero, fatto salvo il rispetto delle norme costruttive e vincoli fissati dall'art. 21 del presente regolamento.

ART. 4 – CARBURATORE E FLANGIA IN AMMISSIONE

- 4.1 - Tipologia di Carburatore
4.1.1 - Nelle classi S.A.V., JUNIOR A, JUNIOR B E JUNIOR C è obbligatorio l'uso del carburatore Dell'Orto PHBG con i seguenti diametri:

CLASSE	MOTORE	MARCA	MODELLO
S.A.V. JUNIOR A JUNIOR B	2T e 4T	Dell'Orto	PHBG 15
JUNIOR C	2T	Dell'Orto	PHBG 15
JUNIOR C	4T	Dell'Orto	PHBG 19

- 4.1.2 - Nelle classi OPEN A e OPEN B il carburatore è libero.
4.2 - Modifiche ammesse al carburatore
Nelle classi dove è prevista una restrizione sul carburatore, l'unica modifica consentita al carburatore è la sostituzione degli elementi costituenti la modifica della carburazione.
4.3 - Flangia in ammissione
4.3.1 - I motori 4 tempi delle classi S.A.V., JUNIOR A e JUNIOR B devono essere equipaggiati con una flangia interposta tra il carburatore e il cilindro. Tale flangia deve avere spessore assegnato ed un foro interno perfettamente cilindrico e non smussato delle seguenti dimensioni:
- | CLASSE
(solo motori 4T) | DIAMETRO
FORO | SPESSORE
FLANGIA |
|----------------------------|------------------|---------------------|
| S.A.V. | 15mm | 10mm |
| JUNIOR A | 15mm | 10mm |
| JUNIOR B | 15mm | 10mm |
- Le tolleranze previste sulle misure delle flangia sono di + mm.0,03 sul diametro del foro interno e +/- mm.0,3 per il suo spessore.
4.3.2 - Per i motori delle classi JUNIOR C, OPEN A e OPEN B non è prevista alcuna flangia all'ammissione.
4.4 - Montaggio di Carburatore e Flangia
Nelle classi in cui è prevista una limitazione sul carburatore, il carburatore, il collettore ed eventuale flangia devono essere montati in modo che tutta l'aria in ingresso al cilindro passi per la bocca di ammissione del carburatore. A questo scopo le coppie di serraggio utilizzate per il fissaggio dell'ammissione devono essere tali da garantire la tenuta del sistema durante l'uso.

ART. 5 – SCARICO E FLANGIA ALLO SCARICO

- 5.1 - Norme generali sullo scarico
L'impianto di scarico è libero purché, rispetti il limite fonometrico, abbia la parte posteriore del silenziatore esente da bordi taglienti, non sporga oltre di mm.50 dall'estremità finale del codone, fermo il rispetto del art. 2.1.
5.2 - Limite fonometrico

- 5.2.1 - Il limite fonometrico stabilito per tutte le classi è di 97db/A, con una tolleranza ammessa a fine gara di 3 dB/A.
5.2.2 - Il rilevamento dovrà essere rilevato con la trasmissione finale disinserita e la frizione regolarmente montata a:
- 8000 g/m per i motori 2 tempi
- 6000 g/m per i motori 4 tempi
5.2.3 - Il limite di rumorosità sarà controllato dai Commissari Fonometrici ed il sistema di misurazione sarà quello previsto dal Regolamento Tecnico Generale, con la minimoto posta sugli appositi supporti.
5.3 - È strettamente proibito l'uso di valvole sull'impianto di scarico con lo scopo di incrementare la potenza del motore.
5.4 - Flangia allo scarico
5.4.1 - Tutti motori delle classi S.A.V. e quelli 2 tempi delle classi JUNIOR A e JUNIOR B, devono essere equipaggiati con una flangia interposta tra il cilindro e collettore di scarico. Tale flangia deve avere spessore assegnato ed un foro interno perfettamente cilindrico e non smussato:

CLASSE	DIAMETRO FORO	SPESSORE FLANGIA
S.A.V. (2T e 4T)	mm.10	mm.3
JUNIOR A (solo 2T)	mm.12	mm.3
JUNIOR B (solo 2T)	mm.15	mm.3

Le tolleranze previste sulle misure delle flangia sono di + mm.0,03 sul diametro del foro interno e +/- mm.0,3 per il suo spessore.

- 5.4.2 - Nelle classi JUNIOR C, OPEN A e OPEN B non è prevista alcuna flangia allo scarico.
5.5 - Montaggio dello scarico e della flangia di scarico
Il montaggio della flangia deve essere effettuato in modo tale che i gas di scarico passino unicamente attraverso il foro della flangia. A questo scopo:
- le superfici di accoppiamento cilindro-flangia e flangia collettore di scarico devono essere piatte
- la tenuta dei suddetti accoppiamenti deve essere assicurata da guarnizioni resistenti alla temperatura
- le guarnizioni di tenuta devono essere mantenute integre per tutta la durata della manifestazione
- il fissaggio del collettore di scarico e della flangia (se prevista) deve essere assicurato mediante legatura.

ART. 6 – PESO MINIMO

- 6.1 - Il peso minimo in ordine di marcia per le classi S.A.V., JUNIOR A, JUNIOR B e JUNIOR C è di Kg 22 per i 2 tempi e Kg 24 per i 4 tempi.
6.1.1 - Il peso minimo in ordine di marcia per le classi S.A.V., JUNIOR A, JUNIOR B e JUNIOR C è specificato nell'allegato 2.
6.1.2 - Nelle categorie OPEN A e OPEN B il peso del motociclo è libero.

ART. 7 – INTERRUOTTORE DI SPEGNIMENTO

- 7.1 - Tutte le moto dovranno avere un interruttore di spegnimento posizionato sul manubrio, a destra o a sinistra, funzionante in ogni momento della manifestazione.

ART. 8 - CANDELE

8.1 - Libere per quanto riguarda la marca, la gradazione ed il materiale. Non sono ammesse lavorazioni.

ART. 9 - CARBURANTE

9.1 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo di tipo commerciale in libera vendita al pubblico nelle stazioni di servizio. Il C.D.G. può in qualsiasi momento, anche d'ufficio, disporre la verifica della benzina di uno dei concorrenti, procedendo al relativo prelievo di un campione.

ART. 10 - PNEUMATICI E CERCHI

10.1 - Pneumatici Classi S.A.V., JUNIOR A e JUNIOR B

10.1.1 - Nelle classi S.A.V. JUNIOR A e JUNIOR B dovranno essere usati pneumatici prodotti in Paesi appartenenti alla C.E. marcati JUNIOR e JUNIOR "R" (Rain) reperibili in libera vendita al prezzo massimo rispettivamente di euro 40 ed euro 60 cad. iva inclusa.

10.1.2 - In condizioni di "Gara Asciutta" dovranno essere esclusivamente utilizzati gli pneumatici marcati "JUNIOR" mentre solo qualora il D.d.G. dichiari "Gara Bagnata" potranno essere utilizzati gli pneumatici marcati "JUNIOR R".

10.2 - Pneumatici Classe JUNIOR C, OPEN A e OPEN B.

10.2.1 - Nelle classi JUNIOR C OPEN A e OPEN B gli pneumatici sono liberi, slick o intagliati ma con diametro minimo di mm.240 e massimo di mm.280. Il cerchio è anch'esso libero purché con larghezza massima di mm.100.

10.2.2 - Le gomme da kart sono severamente vietate.

ART. 11 - IMPIANTO FRENANTE

11.1 - I motocicli in tutte le classi devono disporre di un freno anteriore e uno posteriore azionabili separatamente mediante comando meccanico o idraulico.

11.2 - Nel caso vengano utilizzati freni a disco, questi devono essere realizzati in materiale acciaioso ed è obbligatorio il montaggio di un carter di protezione del disco anteriore.

ART. 12 - TRASMISSIONE

12.1 - La catena deve essere protetta in modo adeguato nella zona del poggiatesta.

12.2 - Un copricatena dovrà essere adottato onde evitare contatto tra la catena e il pignone. Inoltre dalla parte della corona, deve essere presente una protezione in modo tale che il pilota non possa subire lesioni.

ART. 13 - CARROZZERIA E TABELLA PORTA NUMERO

13.1 - In tutte le classi la carrozzeria è libera, fatto salvo il rispetto delle norme costruttive e vincoli fissati dall'art. 21 del presente regolamento.

13.2 - I motocicli equipaggiati con motori 4 tempi devono essere provvisti di una vasca di contenimento come previsto dagli artt. 22.3 e 29.13 del RTGS.

13.3 - Tabelle porta numero

A parziale deroga all'art. 5 del R.T.G.S. si stabilisce che:

13.3.1 - I motocicli devono portare targhe porta numero sui entrambi i lati dietro alla sella e nella parte frontale del motociclo.

13.3.2 - I numeri di gara devono essere ben visibili sulla moto con almeno 12cm di

altezza. In caso di contestazioni concernenti la leggibilità dei numeri, il motociclo sarà visionato dal C.T. a cui spetta la decisione che è inappellabile.

MINIMOTO/MIDIMOTO	TABELLA	NUMERO
S.A.V.	Blu	Bianco
Junior A	Rosso	Bianco
Junior B	Giallo	Nero
Junior C	Bianco	Nero
Open A	Marrone	Bianco
Open B	Verde	Bianco

ART. 14 - EQUIPAGGIAMENTO OBBLIGATORIO DEI PILOTI

14.1 - L'equipaggiamento dei piloti dovrà essere idoneo e composto come segue:

- Casco omologato tipo jet con mentoniera o integrale.
- Giacca e pantaloni o tuta con paragoniti e ginocchiere non metalliche.
- Paraschiama.
- Guanti che coprano la mano.
- Stivali o scarpe che coprano le caviglie.

14.2 - I guanti, gli stivali, la giacca, il pantalone o la tuta devono essere in pelle e/o materiale resistente all'abrasione.

14.3 - L'equipaggiamento è obbligatorio in tutte le gare e per tutte le categorie e il Commissario Delegato potrà verificarne l'idoneità oltre che l'integrità.

ART. 15 - DIVIETI

15.1 - Sono vietate le frizioni in bagno d'olio.

- Qualsiasi tipo di variatore.
- Carburatori a depressione o membrana.
- È vietato l'uso di qualsiasi rilevamento elettronico (es. telemetria, contagiri ecc.)
- È vietato l'uso del titanio ed in genere delle leghe leggere per la bulloneria del motore e del telaio.
- Sono vietati materiali quali: carbonio, titanio e magnesio ad eccezione dei petali del pacco lamellare e della mescola del materiale d'attrito di frizione e freni.
- È vietato qualsiasi meccanismo atto a variare volumi, anticipi e travasi.
- È vietato l'uso di qualsiasi strumento di comunicazione audio con il pilota quando è in pista.
- È vietata qualsiasi modifica che possa alterare la filosofia della Minimoto.

ART. 16 - VARIAZIONI AL REGOLAMENTO

16.1 - Le norme riguardanti il peso minimo e le dimensioni delle flange in aspirazione e scarico potranno essere cambiate durante la stagione, qualora il Comitato Tecnico giudicasse necessaria una riduzione delle prestazioni dei motori in modo da preservare la sicurezza sui campi gara.

ART. 17 - CONTROLLI TECNICI

17.1 - I controlli tecnici di fine gara, saranno effettuati dai C.d.G. della F.M.I..

ART. 18 - NORMA TRANSITORIA

18.1 - Per tutto ciò che non è espressamente riportato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme generali della F.M.I..

REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI SALITA (RTSAL)

Fermo restando le norme riportate nell'R.M.M. e nel RTGS i motocicli che partecipano a questa specialità devono rispettare i seguenti articoli.

ART. 1 - CLASSI

- 1.1 - Nelle gare su strada in salita sono ammessi motocicli di derivazione stradale, suddivisi nelle seguenti classi: Moto d'Epoca, 125 Open, 250 Open, 600 Open, 600 Superstock, Naked 650, Supermoto, Sidecar (fino a 1.100 cc), Scooter automatico 70.
- 1.2 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire per tutte le classi fa riferimento il regolamento tecnico di categoria.
- 1.3 - 125 OPEN e 250 OPEN:
- 1.3.1 - Nella classe 125 OPEN e 250 OPEN sono ammessi motocicli omologati per uso stradale, con possibilità di modifiche per uso corsa, che si conformino ai seguenti requisiti:
- 1.3.2 - Telaio libero purché provvisto di numero di identificazione telaio (VIN) come da omologazione.
- 1.3.3 - Forcellone libero purché omologato per uso stradale.
- 1.3.4 - Possibilità di sostituire il telaietto porta strumenti ed il telaietto reggisella con altri di materiale e forma diversa purché non si intacchi l'integrità strutturale del motociclo.
- 1.3.5 - Motore omologato per uso stradale, con possibilità di modifiche fatto salvo il mantenimento delle cilindrata massima prevista dalla classe.
- 1.3.6 - Cilindrata massima di 125cc per la classe 125 Open e di 250cc per la classe 250 Open.
- 1.3.7 - La rimanente componentistica è libera.
- 1.4 - 600 SUPERSTOCK
- 1.4.1 - Nella classe Superstock sono ammessi motocicli in possesso della fiche di omologazione F.I.M. a partire dal 1999.

ART. 2 - PNEUMATICI

- 2.1 - Sono ammessi tutti i tipi di pneumatici stradali.
- 2.2 - Sono vietati gli pneumatici "slick" o marchiati NHS (Not for Highway Use), ad eccezione dei sidecar.
- 2.3 - In caso di gara dichiarata bagnata è consentito l'uso di pneumatici "rain" purché il battistrada sia ottenuto mediante stampo.

ART. 3 - IMPIANTO ELETTRICO

- 3.1 - Ad esclusione delle classi Open, i motocicli devono avviarsi esclusivamente con il sistema di avviamento omologato in origine (avviamento elettrico o/e kick starter).

ART. 4 - CARENATURA

- 4.1 - Ad esclusione della classe naked, è consentito l'utilizzo di carenatura anche se il motociclo originale ne è sprovvisto.
- 4.2 - L'utilizzo di una carenatura diversa da quella prevista per il motociclo omologato, è consentito.

REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI NAKED (RTNKD)

Fermo restando le norme riportate nell'R.M.M. e nel RTGS i motocicli che partecipano a questa classe devono rispettare i seguenti articoli. Tutto quello che non è espressamente scritto è vietato.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Possono partecipare alla classe Naked tutti i motocicli prodotti dall'anno 2000 in poi, che di serie non dispongono di carenature laterali che coprano totalmente o parzialmente la vista del motore.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - TELAIO
- 2.1.1 - Tutti i motocicli devono riportare il numero di telaio (VIN) come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.2 - Il telaio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato e non è consentita alcuna modifica.
- 2.1.3 - Sono vietati sia alleggerimenti che rinforzi di qualsiasi natura.
- 2.2 - TELAIO REGGISSELLA
- 2.2.1 - Il telaietto reggisella, se presente, deve essere mantenuto come in origine.
- 2.2.2 - Eventuali parti accessorie, se applicate con viti, possono essere rimosse.
- 2.3 - TELAIO PORTA STRUMENTI
- 2.3.1 - Il telaietto porta strumenti, se presente, deve essere mantenuto come in origine.
- 2.3.2 - Eventuali parti accessorie, se applicate con viti, possono essere rimosse.
- 2.4 - FORCELLONE
- 2.4.1 - Perni di supporto per cavalletti posteriori possono essere aggiunti, avvitandoli o saldandoli al forcellone. Detti supporti devono essere arrotondati e le relative viti di fissaggio incassate.
- 2.4.2 - È consentito forare la parte inferiore del forcellone per montare la "pinna" di protezione catena.
- 2.5 - PIASTRE DI STERZO
- 2.5.1 - L'altezza e la posizione degli steli forcella anteriore rispetto alle piastre di sterzo sono libere.
- 2.6 - MANUBRI
- 2.6.1 - Il manubrio ed i comandi manuali possono essere sostituiti e riposizionati, ma devono essere mantenuti la tipologia ed gli attacchi del manubrio originale.
- 2.7 - PEDANE
- 2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere riposizionati ma devono essere mantenuti i punti di fissaggio originali del telaio.
- 2.7.2 - I poggiapiedi possono essere montati fissi o in maniera ribaltabile ed, in questo ultimo caso, devono includere un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE
- 3.1.1 - La forcella, nella sua struttura (foderi, steli, piedini), deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per il motociclo omologato.

- 3.1.2 - Le parti interne della forcella quali : molle, valvole, pistoncini, lamelle possono essere rimosse, modificate o sostituite.
- 3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO
- 3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo può essere aggiunto o sostituito con un altro non originale.
- 3.2.2 - In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo non può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.
- 3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE
- 3.3.1 - L'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) può essere modificato o sostituito ma deve essere mantenuto lo schema della sospensione posteriore utilizzato per il motociclo omologato.
- 3.3.2 - Il leveraggio della sospensione posteriore, se presente, deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 3.3.3 - Gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone devono rimanere come omologato.
- 3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI
- 3.4.1 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni è vietato, se non presente in origine sul motociclo omologato.
- 3.4.2 - Se il motociclo di serie è dotato di dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni ogni sua parte meccanica ed elettronica deve essere mantenuta come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - DISCHI FRENO
- 4.1.1 - I dischi freno devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore sul motociclo omologato.
- 4.2 - PINZE FRENO
- 4.2.1 - Le pinze freno anteriore e posteriore, i loro punti di fissaggio e tutti i particolari di ancoraggio devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 4.3 - POMPE FRENO
- 4.3.1 - Le pompe dei freni anteriore e posteriore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 4.3.2 - I contenitori del liquido dei freni, sia anteriore che posteriore, devono rimanere originali.
- 4.3.3 - I tubi ed i raccordi freno possono essere sostituiti o modificati.
- 4.3.4 - L'eventuale biforcazione delle tubazioni per le due pinze freno anteriori deve essere ubicata al di sopra della piastra di sterzo inferiore. Il ponticello o cavallotto tra le pinze non è considerato biforcazione.
- 4.4 - ELETTRONICA FRENI
- 4.4.1 - L'ABS (sistema anti-bloccaggio dei freni) può essere usato solo se installato nel modello omologato per uso stradale.
- 4.4.2 - In caso venga utilizzato l'ABS, il sistema deve essere completamente standard ossia, ad esclusione dei dischi, delle pinze e delle pompe freno, qualsiasi parte meccanica o elettronica deve rimanere come omologata. Il software dell'ABS può essere modificato.
- 4.4.3 - In caso non venga utilizzato l'ABS, è possibile rimuovere la centralina ABS assieme alle ruote foniche, i relativi sensori, i circuiti elettrici ed idraulici.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - I cerchi possono essere cambiati con altri purché di misura non inferiori all'originale.
- 5.2 - Il rinvio del tachimetro/contachilometri (se presente) può essere rimosso e sostituito con un distanziale.
- 5.3 - I perni ruota sono liberi ma non possono essere realizzati in titanio o leghe di alluminio.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, possono essere utilizzati pneumatici "slick"
- 6.2 - Gli pneumatici "rain" possono essere usati solo se la gara o la prova è stata dichiarata bagnata dal D.d.G.
- 6.3 - Il cambio degli pneumatici, e l'uso delle termocoperte sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

- 7.1 - Il serbatoio deve rimanere originale.
- 7.2 - Il tappo del serbatoio può essere sostituito con altro purché venga mantenuto l'alloggiamento originale.
- 7.3 - Il rubinetto del serbatoio carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.4 - I tubi benzina ed i tubi di sfiato possono essere sostituiti.
- 7.5 - L'uso di connettori rapidi è consentito e filtri carburante possono essere aggiunti.

ART. 8 - MOTORE

- 8.1 - GENERALITÀ MOTORE
- 8.2 - TESTA
- 8.2.1 - La raccordatura e la lucidatura dei condotti è consentita anche se comporta una variazione delle dimensioni originali.
- 8.2.2 - Le valvole, le sedi-valvole, le guide delle valvole devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.2.3 - Le molle valvola possono essere sostituite.
- 8.3 - PISTONI
- 8.3.1 - I pistoni devono essere originali ma possono essere alleggeriti o modificati.
- 8.4 - BIELLE
- 8.4.1 - Le bielle devono essere originali ma possono essere lucidate.
- 8.5 - ALBERO MOTORE
- 8.5.1 - L'albero motore deve essere originale ma è consentita la lucidatura e l'alleggerimento.
- 8.6 - DISTRIBUZIONE
- 8.6.1 - Gli alberi a camme ed i rocchetti possono essere modificati o sostituiti.
- 8.7 - CILINDRI
- 8.7.1 - I cilindri devono essere quelli omologati.
- 8.7.2 - L'alesatura è consentita se prevista dalla Casa costruttrice ma, nel rispetto dei limiti di classe.
- 8.8 - CARTERS MOTORE
- 8.8.1 - I coperchi laterali dei carters possono essere modificati o cambiati, se cambiati

devono essere costruiti con un materiale di peso specifico uguale o maggiore dell'originale ed in ogni caso il loro peso complessivo non deve essere inferiore all'originale.

8.8.2 - Nel caso di frizione a secco, possono essere praticati fori supplementari al coperchio frizione per permettere un raffreddamento supplementare.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

9.1 - STRUMENTI DI CARBURAZIONE

9.1.1 - Il carburatore o i corpi farfallati devono rimanere originali, ma è consentita la variazione della taratura e la lucidatura del venturi.

9.1.2 - Eventuali dispositivi di "arricchimento" possono essere disattivati.

9.1.3 - I cornetti di aspirazione inclusi i loro punti di fissaggio possono essere modificati o sostituiti.

9.1.4 - Dispositivi che consentono la variazione della lunghezza dei cornetti di aspirazione possono essere usati solo se installati nel modello omologato per uso stradale.

9.2 - AIR-BOX

9.2.1 - L'air-box deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

9.2.2 - I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).

9.2.3 - Il filtro aria può essere modificato, rimosso o sostituito.

9.2.4 - Lo sfiato dell'olio deve essere connesso e scaricare nell'air-box.

9.3 - RIDE BY WIRE

9.3.1 - Le valvole a farfalla controllate elettronicamente, conosciute come sistemi "ride by wire", possono essere usate esclusivamente se il modello omologato è equipaggiato con questo sistema. Il software può essere modificato, ma tutto il sistema di sicurezza e le procedure progettate dal costruttore originale devono essere mantenute.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

10.1.2 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il comando (meccanico o idraulico) deve rimanere come omologato.

10.1.3 - La campana della frizione (parte esterna) può essere rinforzata.

10.1.4 - Modificare o sostituire molle e dischi è consentito ma, il loro numero deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

10.2 - CAMBIO

10.2.1 - Qualsiasi modifica al cambio è vietata.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni.

10.3.2 - Il coperchio copri pignone può essere modificato ma, deve essere mantenuto materiale nella parte anteriore e superiore in modo da fornire un'adeguata protezione in caso di fuoriuscita catena.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - POMPA OLIO, POMPA ACQUA E CIRCUITO OLIO

11.1.1 - Non sono ammesse modifiche alla pompa dell'olio e dell'acqua.

11.1.2 - Le tubazioni dell'olio possono essere modificate o sostituite. Se sostituite, le tubazioni dell'olio in pressione devono essere rinforzate con una maglia metallica e avere connettori crimpati o filettati.

11.2 - RADIATORE ACQUA

11.2.1 - Il radiatore dell'acqua deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

11.2.2 - Le tubazioni che collegano il radiatore acqua al motore possono essere sostituite ma, il circuito deve avere il vaso di espansione originale.

11.2.3 - Il tappo del radiatore acqua può essere modificato o sostituito.

11.2.4 - La ventola di raffreddamento ed il suo collegamento possono essere modificati, sostituiti o rimossi.

11.2.5 - La valvola termostatica ed il sensore di temperatura possono essere rimossi.

11.3 - RADIATORE OLIO

11.3.1 - Il radiatore olio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

11.3.2 - L'uso di radiatori olio supplementari è vietato.

11.3.3 - Il montaggio di una rete di protezione al radiatore dell'acqua e dell'olio è consentito.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.1.1 - Il cablaggio deve rimanere come omologato.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - La centralina di accensione e controllo motore (ECU) può essere modificata o sostituita.

12.2.2 - Il limitatore di giri può essere escluso.

12.2.3 - I cavi alta tensione, i cappucci candela e le candele possono essere sostituiti.

12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.3.1 - L'alternatore deve rimanere montato e funzionante come omologato.

10.3.2 - Il dispositivo di avviamento deve rimanere come omologato e deve funzionare in qualsiasi momento della manifestazione.

10.4.3 - La batteria può essere sostituita ma non può essere riposizionata.

10.4.4 - La strumentazione deve rimanere come omologata e deve essere sempre funzionante.

12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.4.1 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.

ART. 13 - CARENATURA

13.1 - È consentito il montaggio di un cupolino che abbia una larghezza massima non superiore al manubrio ed una lunghezza che non oltrepassi il manubrio stesso per i motocicli che ne sono sprovvisti all'origine

13.2 - L'utilizzo di un cupolino appartenente alla stessa moto (Versione S) della stessa Casa Costruttrice, è consentito solamente se l'installazione viene effettuata su attacchi già esistenti sul motociclo.

13.3 - La sella deve restare originale, può essere modificata solo l'imbottitura.

ART. 14- IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - L'impianto di scarico può essere sostituito con altro che mantenga la posizione dell'uscita e gli attacchi sulle teste come l'originale.
- 14.2 - L'uso di protezioni allo scarico è vietato.
- 14.3 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dBA.

ART. 15 - LUBRIFICANTI, GUARNIZIONI ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - Qualsiasi tipo di lubrificante, liquido dei freni e delle sospensioni può essere usato.
- 15.2 - La bulloneria originale può essere sostituita ma la resistenza deve essere almeno uguale a quella originale.
- 15.3 - La bulloneria in titanio è vietata mentre la bulloneria in alluminio può essere usata solo in componenti non strutturali.
- 15.4 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.
- 15.5 - L'uso del titanio e di materiali compositi per la costruzione di staffe e supporti è vietato.

ART. 16 - NORME AGGIUNTIVE

- 16.1 - Il peso minimo del motociclo per entrambi le classi deve essere pari al peso a secco meno il 10%. Per maggiori informazioni sulla definizione di peso a secco si faccia riferimento al Regolamento Tecnico Generale (RTGS).
- 16.2 - Può essere punzonato un solo motociclo per pilota.

REGOLAMENTO TECNICO SCOOTER (RTSCT)**ART. 1 - GENERALITÀ**

- 1.1 - Sono ammessi tutti gli scooter a due ruote, con diametro massimo del cerchio di 13 pollici (mm.330) e pedana poggiapiedi di tipo a piattaforma, lunga almeno mm.250 e larga mm.300. La pedana può avere al centro un tunnel, la cui altezza misurata dalla pedana, non deve superare i mm.100.
- 1.2 - Tutti gli scooter devono essere stati omologati come ciclomotori con verbale del Ministero dei Trasporti, o certificato di conformità dei paesi della Comunità Europea.
- 1.3 - Tutti i componenti utilizzati in sostituzione di quelli originali devono derivare da pezzi costruiti in serie reperibili presso i punti vendita dell'azienda costruttrice e comparire nei cataloghi commerciali di quest'ultima. Come Azienda si intende una ditta individuale o società, quest'ultima regolarmente registrata alla Camera di Commercio.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Il telaio deve rimanere assolutamente di serie in tutte le sue parti. Il sistema di biellette antivibranti che sostiene e/o congiunge il motore al telaio, deve rimanere originale e non modificato tranne che per gli snodi, dove potranno essere montati sistemi di articolazione diversi senza modificare la struttura delle bielle.
- 2.4 - Il manubrio deve rimanere originale anche nel suo posizionamento.

- 2.5 - La sella deve rimanere originale.
- 2.6 - Le due estremità del manubrio debbono essere coperte da due semisfere fissate all'interno del manubrio stesso e non debbono ruotare; tali semisfere debbono essere di diametro non inferiore a quello del manubrio. Il comando del gas deve rimanere all'interno di dette semisfere.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - La sospensione anteriore è libera, purché il tipo, i punti di attacco e le misure caratteristiche del telaio rimangano invariate.
- 3.2 - La sostituzione dell'ammortizzatore posteriore è consentita.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - L'impianto frenante è libero;
- 4.2.- i soli materiali ammessi per le piste frenanti sono la ghisa e l'acciaio.
- 4.3 - È ammessa un'unica pinza con al massimo due pistoni contrapposti.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - I cerchi ed i mozzi devono rimanere come omologati.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Sono ammessi solo pneumatici per uso stradale, delle misure omologate dal costruttore del veicolo, presenti nel catalogo di vendita del costruttore di pneumatici, salvo diversa indicazione commerciale del promotore.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

- 7.1 - Il serbatoio carburante deve rimanere originale.
- 7.2 - La modifica o sostituzione del rubinetto e relative tubazioni è consentita.

ART. 8 - MOTORE

- 8.1 - Nel cilindro e nel carter motore è possibile intervenire solo con lavorazioni che prevedano asportazione di materiale
- 8.2 - Il riporto o l'aggiunta di materiale di qualsiasi genere, inclusa la saldatura, è vietato.
- 8.3 - L'uso della valvola parzializzatrice nella luce di scarico o nell'impianto di scarico è vietato.
- 8.4 - L'intero carter motore deve rimanere originale.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

- 9.1 - Il carburatore, libero per marca e tipologia, deve avere un diametro massimo di 19mm, all'altezza della valvola a ghigliottina. Sono vietate manomissioni e riduzioni.
- 9.2 - Il tipo di ammissione deve rimanere originale è possibile modificare o sostituire la valvola a lamelle purché non venga modificata la quota originale del piano di appoggio della valvola.
- 9.3 - Il filtro aria è libero.

ART. 10 - TRASMISSIONE

- 10.1 - La frizione deve essere automatica.

- 10.2 - Deve essere presente una cerchiatura in acciaio (spessore minimo mm.3 e larghezza minima mm.20) saldata esternamente alla campana originale e ricavata da un tubo senza saldature.
- 10.3 - È vietato asportare il coperchio accensione, ma sono ammesse modifiche per favorirne il raffreddamento.
- 10.4 - È consentita la modifica del carter coprivariatore e coprifrizione purché sia effettuata su pezzi originali e senza apporto di materiale mediante saldatura. Le modifiche effettuate per favorirne il raffreddamento non dovranno compromettere le caratteristiche meccaniche e di affidabilità del pezzo. I suddetti carter devono essere fissati con tutte le viti previste dal fabbricante del veicolo.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 11.1 - Sono ammesse modifiche purché il sistema rimanga quello originale (liquido o aria).

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - Lo statore e volano dell'accensione devono rimanere originali.
- 12.3 - È possibile modificare o sostituire la centralina di accensione. È assolutamente vietato l'impiego di centraline ad anticipo variabile, anche se di serie (tolleranza $\pm 3^\circ$).
- 12.3 - La strumentazione può essere rimossa o sostituita con altri strumenti purché resti all'interno dell'alloggiamento di serie.

ART. 13 - CARENATURA

- 13.1 - Con l'eccezione delle modifiche autorizzate in questo articolo, la carenatura deve rimanere originale.
- 13.2 - La modifica del coperchio manubrio per montare il gas rapido è consentita.
- 13.3 - Tutti gli scooters devono avere un'apertura di cm. 15x15 posizionata davanti al gruppo termico.
- 13.4 - Possono essere praticati fori per il raffreddamento del radiatore a condizione che abbiano un diametro massimo di mm.12 e superficie totale inferiore o pari a quella del radiatore montato in origine.
- 13.5 - Il parafrangente anteriore può essere modificato o sostituito a condizione che vengano utilizzati gli attacchi originali.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - Lo scarico deve apparire come ricambio nei cataloghi dei costruttori aderenti alla C.E. ed essere in libera vendita.
- 14.2 - L'impianto di scarico deve rientrare nella sagoma della ruota posteriore.
- 14.3 - Il limite fonometrico ammesso è di 97 dBA.

ART. 15 - LUBRIFICANTI, GUARNIZIONI ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - Qualsiasi tipo di lubrificante, liquido dei freni e delle sospensioni può essere usato.
- 15.2 - Qualsiasi tipo di guarnizione può essere usata.
- 15.3 - La bulloneria originale può essere sostituita ma la resistenza deve essere almeno uguale a quella originale.

- 15.4 - La bulloneria in titanio è vietata mentre la bulloneria in alluminio può essere usata solo in componenti non strutturali.
- 15.5 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.
- 15.6 - L'uso del titanio e/o materiali compositi per la costruzione di staffe e supporti è vietato.

ART. 16 - NORME AGGIUNTIVE

- 16.1 - Peso minimo è di 55Kg gli scooters raffreddati a aria e di 65Kg per scooters raffreddati a liquido.
- 16.2 - Può essere punzonato un solo scooter per pilota.

REGOLAMENTO TECNICO CLASSE SIDECAR (RTSDE)

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Si definisce sidecar un veicolo a tre ruote e 2 tracce spinto da un motore a combustione interna controllato esclusivamente da un pilota ed un Passeggero.
- 1.2 - Le dimensioni massime di un sidecar sono:
- larghezza totale mm.1700 (compreso il sistema di scarico)
- altezza totale mm.800 (avanti)
- lunghezza totale mm.3300
- interasse 2300mm
- 1.3 - La trazione deve essere esercitata unicamente per mezzo della ruota posteriore del motociclo.
- 1.4 - Né il pilota né il passeggero devono essere nascosti alla vista dall'alto. Essi non devono essere vincolati al sidecar in alcun modo; inoltre, il passeggero deve potersi sporgere da ciascun lato, ed a tal fine, il sidecar deve essere equipaggiato di adeguati dispositivi per facilitare i movimenti del passeggero. È vietato l'uso di materiali trasparenti per eludere queste norme.
- 1.5 - Gli spoilers od altri accorgimenti aerodinamici sono autorizzati a condizione che non si estendano oltre la sagoma in pianta della carrozzeria e che siano parti integranti della carrozzeria o del corpo del sidecar.
- 1.6 - La carenatura e l'eventuale cupolino trasparente non devono avere bordi taglienti.
- 1.7 - Per ridurre il momento sullo sterzo è permesso posizionare le ruote anteriore e posteriore del sidecar in modo tale che gli assi delle loro tracce risultino distanziati fra loro per un valore massimo di mm.75.
- 1.8 - Il serbatoio del carburante deve essere protetto in maniera adeguata ed indipendente contro ogni contatto col suolo.
- 1.9 - Il carrozino deve essere parte integrante del telaio o essere fissato al motociclo in almeno tre punti disposti in modo da non consentire movimenti reciproci tra le parti collegate.
- 1.10 - Il motore deve essere posizionato davanti alla ruota posteriore.
- 1.11 - Il piano mediano del motore deve trovarsi ad una distanza non superiore a

- mm.160 dalla mezzeria della ruota posteriore. Intendendo per piano mediano, il piano individuato dal punto medio degli assi dei cilindri più esterni (per i motori trasversali), o dall'asse dell'albero motore (per i motori in linea).
- 1.12 - Deve essere prevista una protezione solida ed efficace tra il pilota ed il motore, in modo da impedire che il propagarsi di eventuali fiamme o perdite di olio e/o carburante possa investire il pilota stesso.
- 1.13 - La batteria deve essere protetta in modo tale che né il pilota né il passeggero possano entrare direttamente in contatto con essa o con il suo contenuto.
- 1.14 - Le dimensioni minime del carrozino sono:
 - lunghezza: mm.800 misurati ad una altezza di 150mm
 - larghezza: mm.300 al disopra della piattaforma
 - altezza parabrezza passeggero: mm.300
- 1.15 - La distanza minima da terra, misurata sull'intera lunghezza e larghezza del sidecar pronto gara (con pilota, Passeggero e pieno di benzina) non deve essere inferiore a 65mm, quando la ruota sterzante è in asse con il veicolo. Non sono ammessi artifici per ridurre l'altezza minima dal suolo in gara. In principio la superficie inferiore della piattaforma deve essere piana.
- 1.16 - La sospensione anteriore deve essere progettata in modo che sotto carico ed in direzione retta, la ruota si muova rispetto al telaio solo in un unico piano verticale. Questo deve avvenire senza variazioni di campanatura o movimenti laterali rispetto alla traccia a terra in linea retta. Lo spostamento verticale assi delle ruote anteriori e posteriori sotto l'azione della sospensione, deve essere di almeno mm.20.
- 1.17 - La sterzata del sidecar deve essere comandata tramite il manubrio. Le estremità del manubrio non devono essere più basse del perno della ruota anteriore né più indietro di mm.500 rispetto ad esso, con misurazione effettuata a ruota non sterzata. L'asse di sterzo non deve essere spostato di più di mm.75 dalla mezzeria della ruota posteriore.
- 1.18 - La sella del pilota, se esiste, deve essere fissata ad un'altezza minima di mm.150 al di sopra del pianale del carrozino, e le sue dimensioni minime devono essere di mm.200 di lunghezza e di mm.150 di larghezza.
- 1.19 - La posizione di guida del pilota, indipendentemente dal fatto che vi sia una sella, deve essere tale che i piedi siano disposti dietro alle ginocchia rispetto alla direzione di marcia.
- 1.20 - La distanza tra le linee mediane delle tracce lasciate dalla ruota posteriore e da quella del carrozino, deve essere compresa tra mm.800 e mm.1100.
- 1.21 - Le ruote posteriori tutte, devono essere coperte dalla carenatura fino alla piattaforma (nella parte interna) e fino al bordo superiore del canale nella parte esterna.
- 1.22 - L'estremità anteriore della carenatura non deve distare più di mm.400 dalla superficie esterna del pneumatico anteriore, mentre l'estremità posteriore non deve distare più di mm.400 dalla superficie esterna del pneumatico posteriore.

ART. 2 - IMPIANTO DI SCARICO

- 2.1 - L'impianto di scarico non deve estendersi oltre la larghezza del sidecar ed inoltre

l'estremità non deve superare la linea verticale passante per la tangente al bordo posteriore del carrozino. Gli scarichi posti dal lato del carrozino devono essere coperti in modo da rendere impossibile per il passeggero l'ustionarsi. Le parti terminali degli scarichi devono essere posizionate e protette in maniera da evitare che si impiglino in corsa con un altro veicolo.

- 2.2 - Il sidecar deve essere equipaggiato con una luce posteriore antinebbia funzionante con superficie luminosa di area minima di 35mm² e massima di 100mm², dotata di lampada alogena da 2,5 Watt, oppure convenzionale o a LED da 10 Watt. La lampada deve essere posta sul lato posteriore sinistro del sidecar, ad almeno mm.400 da terra.

ART. 3 - IMPIANTO FRENANTE

- 3.1 - I sidecars devono avere almeno due freni efficaci agenti su almeno due ruote e azionati separatamente e in maniera concentrica con le ruote. I sidecars per corse su strada devono essere dotati di un freno funzionante sulla ruota del carrozino.
- 3.2 - Tutti i veicoli del Gruppo "B2" devono essere muniti del seguente impianto frenante: un sistema principale con almeno due circuiti che funzionino in maniera indipendente. Ogni uno dei circuiti deve agire su almeno due delle tre ruote. Se un sistema cessa di funzionare, l'altro non deve essere compromesso.

ART. 4 - ZAVORRA

- 4.1 - Nei sidecars dei gruppi B1 e B2 in tutte le gare deve essere presente il Passeggero, tranne che nei tentativi di primato. Quando previsto dal R.P., i sidecars devono portare una zavorra di 60 kg. in sostituzione del Passeggero. La zavorra deve essere presentata alle operazioni di verifica, fissata saldamente al veicolo e poi piombata.
- 4.2 - Per i tentativi di record con veicoli del gruppo B1 e B2 la carrozzeria del veicolo deve essere costruita in maniera tale da consentire l'alloggiamento del passeggero. Se non vi è passeggero, sul sidecar deve essere montata in maniera solidale una zavorra di 60 chili.

ART. 5 - PROTEZIONE DELLA TRASMISSIONE

- 5.1 - Nei sidecars, i tubi di scarico devono espellere i gas orizzontalmente e verso il retro, con un angolo massimo di 30° rispetto all'asse longitudinale del sidecar stesso. L'uscita deve avere un diametro costante.
- 5.2 - Nei sidecars i tubi di scarico non devono oltrepassare la larghezza del sidecar stesso. L'estremità posteriore dei tubi di scarico non devono oltrepassare la tangente verticale al bordo posteriore della carrozzeria del sidecar.
- 5.3 - L'estremità deve avere un diametro costante per una lunghezza minima di mm.30 ed essere disposte (o protette) in modo da non rimanere agganciate con un altro motociclo in caso di contatto.

ART. 6 - MANUBRI

- 6.1 - La larghezza dei manubri intesa come distanza tra i bordi esterni delle manopole, non deve essere inferiore a mm.450.
- 6.2 - Le estremità esposte del manubrio devono essere protette, otturando i fori con materiale solido o ricoprendole in gomma.

- 6.3 - L'angolo minimo di rotazione del manubrio da ambedue le parti della linea mediana, deve essere di almeno 15° per i motocicli "solo" e 20° per i sidecars.

ART. 7 - DISPOSITIVO DI SICUREZZA

- 7.1 - Nei sidecars, e nei veicoli a tre ruote in generale, deve essere installato un dispositivo di sicurezza che interrompa il circuito di accensione allorché il pilota abbandona il mezzo. Detto dispositivo deve interrompere il circuito elettrico primario e deve essere munito di un collegamento per l'arrivo ed il ritorno di corrente.
- 7.2 - Deve essere posizionato il più vicino possibile al centro del manubrio e deve essere azionato da un cavo non elastico a spirale della lunghezza massima di 1 metro, fissato ad un polso del pilota.

ART. 8 - CARENATURA

- 8.1 - La carenatura per i motocicli ed i sidecars impiegati per i tentativi di record è totalmente libera.
- 8.2 - Nei sidecars la ruota posteriore e la ruota anteriore devono essere coperte sino al livello della piattaforma del sidecar all'interno, e fino alla sommità del bordo del cerchio all'esterno.
- 8.3 - È fatto obbligo installare un sottocoppa di materiale rigido (lamiera o vetroresina) con bordi alti minimo mm.50 fissata in modo rigido al telaio e contenente un materiale assorbente ignifugo (spugna).

OMOLOGAZIONI

- 1.1 - Procedura e tempi di omologazione per l'ottenimento delle fiches.
- 1.1.1 - Le domande di omologazione devono pervenire alla F.M.I. entro il 31 gennaio di ciascun anno complete della documentazione richiesta.
- 1.1.2 - È obbligatorio per le fiches, utilizzare gli stampati forniti dalla F.M.I.
- 1.1.3 - L'esame della pratica ed il rilascio dell'omologazione F.M.I. avverrà entro un mese dalla consegna, il mancato rispetto di questa tempistica da parte della F.M.I. non comporta la sospensione dell'omologazione.
- 1.1.4 - L'incompletezza dei dati forniti comporterà invece la sospensione dell'omologazione.
- 1.1.5 - Una volta iniziato il Campionato non saranno concesse estensioni o variazioni di omologazione.
- 1.1.6 - Fanno eccezione le richieste di estensione o variazione di omologazione supportate da una reale e accertata necessità di intervento che la F.M.I. si riserverà di valutare caso per caso.
- 1.2 - Controlli e sanzioni
- 1.2.1 - La F.M.I. è libera di effettuare presso gli stabilimenti dei produttori ed i magazzini degli Importatori i controlli sui motocicli per le quali le Case hanno richiesto l'omologazione.
- 1.2.2 - Nel caso di difformità tra quanto dichiarato dalle Case e quanto riscontrato dai controlli effettuati dalla F.M.I., relativamente al numero di veicoli prodotti o importati, i motocicli delle case interessate verranno esclusi dalle competizioni dell'anno successivo.
- 1.2.3 - Le Case si impegnano a far smontare e consegnare i pezzi richiesti per controllo dai tecnici della F.M.I.
- 1.2.4 - È accettato il principio degli eventuali rilievi fatti dalle altre Case.
- 1.3 - Documentazione richiesta:
- 1) DGM 405 (definitivo) del motociclo prodotto in serie
 - 2) Verbale di Omologazione ministeriale
 - 3) Scheda fornita dalla F.M.I. completata dei dati tecnici richiesti
 - 4) Dichiarazione di produzione o importazione di 100 esemplari completi con i numeri di telaio entro il 28 febbraio, con l'impegno a completare il resto della produzione o importazione minima richiesta (500 unità), assieme alla relativa documentazione, entro il 30 giugno di ciascun anno.
Nota: Se la produzione della Ditta costruttrice è superiore a 1000 unità annue solo le unità vendute in Italia possono concorrere al raggiungimento del quantitativo minimo richiesto per l'omologazione per tanto la documentazione richiesta sarà costituita dal "Packing List"
Se la produzione della Ditta costruttrice è inferiore a 1000 unità annue, solo le unità vendute in tutto il mondo possono concorrere al raggiungimento del quantitativo minimo richiesto per l'omologazione per tanto la documentazione richiesta potrà costituita oltre che dal "Packing List" per le unità vendute in Italia anche da bolle doganali e/o le fatture per le unità vendute nel resto del mondo (le quantità sono indipendenti dalla classe in cui non mi è chiara la differenza tra casa e ditta costruttrice).
 - 5) Disegni richiesti completi sulla scheda campione inviata dalla F.M.I. alle Case

ALLEGATO 1

6) n. 2 foto (una per lato) del motociclo

7) n. 2 foto (una per lato) del motore

I documenti ai punti 5, 6 e 7 dovranno essere forniti in formato digitale facilmente accessibile (es. PDF, JPG, ecc.) su di un CD o DVD.

8) Versamento della tassa di omologazione prescritta, riportata nell'Annuario F.M.I..

- 1.4 - Solo per difetti strutturali o per modifiche alla produzione, sarà possibile rettificare la fiche.
- 1.5 - Con riferimento ai motocicli già omologati in precedenza, si precisa che qualora vengano effettuate, entro il termine previsto, "Estensioni di omologazione" che non richiedano un nuovo DGM 405, le modifiche introdotte sui nuovi modelli possono essere riportate anche sui motocicli prodotti in anni antecedenti; se invece le modifiche apportate dalla Casa costruttrice riguardano parti del motociclo "asteriscate" sul DGM 405 (es. tipo struttura, passo, freni, modello motore, numero cilindri, tempi, diametro, corsa, cilindrata totale, potenza fiscale, rapporto di compressione, potenza massima effettiva, trasmissione primaria o secondaria), occorrerà produrre una nuova e completa documentazione in base a quanto disposto dall'art. 225 del DPR 30/6/1959 n. 420.
- 1.6 - **OMOLOGAZIONI MOTOCICLI E MOTORI MINI GP**
- 1.6.1 - Le Case costruttrici richiederanno l'omologazione dei rispettivi modelli fornendo una fiche riportante tutte le caratteristiche necessarie.
- 1.6.2 - Documenti da inviare per l'omologazione:
I Costruttori dovranno fornire, in formato digitale facilmente accessibile (es. PDF, JPG, ecc.) su di un CD o DVD, la seguente documentazione:
- 1) Foto lato dx e sx motociclo con e senza carenatura
 - 2) Foto lato dx e sx motore
 - 3) Disegni quotati del telaio indicando il materiale per la costruzione e per le sospensioni oltre alle quote indicare marca e tipo per standard e kit
 - 4) Disegni quotati testata, cilindro, carter, albero motore, pistone e spinotto, pacco lamellare, albero a camme e valvole con molle (motore 4T)
 - 5) Tabella rapportatura cambio sia standard che kit e tabella giri albero motore/pignone
 - 6) Disegno quotato impianto di scarico sia standard che kit
 - 7) Disegno o foto quotate cerchi ruota sia standard che kit
 - 8) Disegno impianto frenante anteriore e posteriore sia standard che kit
 - 9) Caratteristiche generali riassuntive
- 1.6.3 - È consentita l'omologazione di un solo tipo di motore oltre la possibilità di montare alcuni particolari racing di un kit ufficiale del Costruttore regolarmente depositato in fiche.
- 1.6.4 - Il materiale kit può essere costituito da: pistone, fasce, spinotto, seeger, gabbie rulli, valvole, molle valvole, albero a camme, cambio di velocità, gruppo termico, impianto di scarico, sospensioni, impianto frenante, cerchi ruota.
- 1.6.5 - Le Case Costruttrici saranno responsabili della rispondenza delle caratteristiche alle norme richieste compresa la potenza massima del motore espressa in HP misurata alla ruota.
- 1.6.6 - Il costo dell'omologazione della fiches è di euro 500,00 da versare alla F.M.I.
BNL Sportello CONI codice IBAN: IT47U010050330900000010102

TABELLE PORTA NUMERO E MOTOCICLI PUNZONABILI

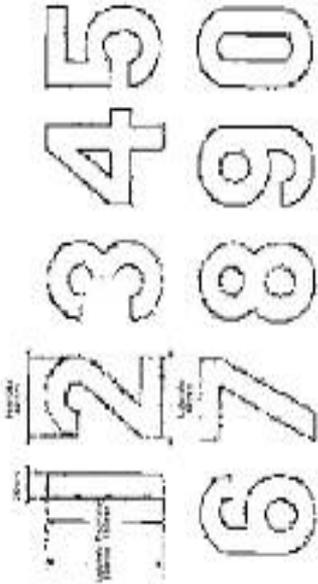
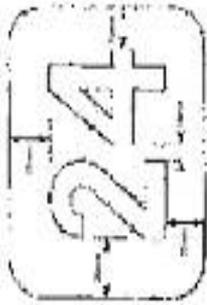
CLASSE	TABELLA	NUMERO	MOTOC. PUNZ.
125 GP	NERO	BIANCO	1
SUPERSTOCK 600	ROSSO	GIALLO	1
SUPERSTOCK 1000	ROSSO	BIANCO	1
SUPERBIKE	BIANCO	NERO	MAX 2
SUPERSPORT	BIANCO	BLU	1
MOTO 2	AZZURRO	BIANCO	1
COPPA ITALIA	NERO	BIANCO	1
600 OPEN	GIALLO	NERO	MAX 2
OPEN	GIALLO	NERO	MAX 2
NAKED 650	GIALLO	NERO	1
NAKED OLTRE	GIALLO	NERO	1
SCOOTER	GIALLO	NERO	1
250 GP	VERDE	BIANCO	1
SIDECAR	BIANCO	NERO	1

MINIMOTO / MIDIMOTO	TABELLA	NUMERO
S.A.V.	BLU	BIANCO
JUNIOR A	ROSSO	BIANCO
JUNIOR B	GIALLO	NERO
JUNIOR C	BIANCO	NERO
OPEN A	MARRONE	BIANCO
OPEN B	VERDE	BIANCO

MINIGP	TABELLA	NUMERO	MOTOC. PUNZ.
JUNIOR	ROSSO	BIANCO	1
SENIOR	VERDE	BIANCO	1
80 GP	GIALLO	NERO	1

ALLEGATO 1 BIS

NUMERI



Futura Heavy
0123456789

Futura Heavy Italic
0123456789

Univers Bold
0123456789

Univers Bold Italic
0123456789

Other Mod.
0123456789

Other Mod. Italic
0123456789

Franklin Gothic
0123456789

Franklin Gothic Italic
0123456789

ALLEGATO 2

PESI MINIMI

CLASSE	PESO
125 GP	136Kg (Moto + Pilota)
SUPERSTOCK 600	Peso a Secco -12Kg
SUPERSTOCK 1000	Peso a Secco -12Kg
SUPERBIKE	165Kg
SUPERSPORT	161Kg
MOTO 2	135Kg
COPPA ITALIA	110Kg (125 SP.) 128Kg (250 KAWA.)
600 OPEN	130Kg
OPEN	150Kg
NAKED 650	Peso a Secco -10%
NAKED OLTRE	Peso a Secco -10%
SCOOTER	55Kg (Aria) 65Kg (Acqua)
250 GP	100Kg
SIDECAR	385Kg

MINIMOTO MIDIMOTO	PESO (Kg)
S.A.V.	22Kg (2T) 24Kg (4T)
JUNIOR	22Kg (2T) 24Kg (4T)

MINIGP	PESO (Kg)
JUNIOR	64Kg (2T) 66Kg (4T)
SENIOR	64Kg (2T) 66Kg (4T)
80 GP	72Kg

versione al 16 dicembre 2010

ALLEGATO 3

LIMITI FONOMETRICI

CLASSE	LIMITE (dB/A)	MODALITÀ MISURA	TOLLERANZA FINE GARA (dB/A)
125 GP	105	7000RPM (2T) 11 m/s (4T)	3
SUPERSTOCK 600	107	7000 RPM (4 Cil.) 6500 RPM (3 Cil.) 5500 RPM (2 Cil.)	3
SUPERSTOCK 1000	107	5500 RPM (4 Cil.) 5000 RPM (2 e 3 Cil.)	3
SUPERBIKE	107	5500 RPM (4 Cil.) 5000 RPM (2 e 3 Cil.)	3
SUPERSPORT	107	7000 RPM (4 Cil.) 6500 RPM (3 Cil.) 5500 RPM (2 Cil.)	3
MOTO 2	107	7000 RPM	3
COPPA ITALIA	100	7000 RPM (125 SP.) 8000 RPM (250 KAWA.)	3
600 OPEN	107	7000 RPM (4 Cil.) 6500 RPM (3 Cil.) 5500 RPM (2 Cil.)	3
OPEN	107	11 m/s	3
NAKED 650	102	11 m/s	3
NAKED OLTRE	102	11 m/s	3
SCOOTER	97	8000 RPM	3
250 GP	105	13 m/s (2T) 11 m/s (4T)	3
SIDECAR	105	13 m/s (2T) 11 m/s (4T)	3
TROFEI MONOMARCA	Se non diversamente specificato nel Regolamento Particolare della manifestazione, vale il limite della categoria e classe di appartenenza del motociclo.		

CLASSE	LIMITE (dB/A)	MODALITÀ MISURA	TOLLERANZA FINE GARA (dB/A)
MINIGP	97	8000 RPM 2T 6000 RPM 4T	3
MINIMOTO MIDIMOTO	97	8000 RPM 2T 6000 RPM 4T	3

ALLEGATO 4

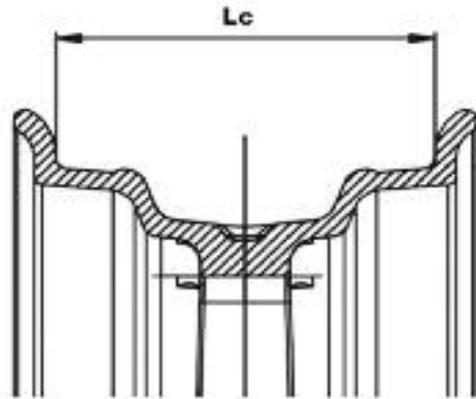
TABELLA FONOMETRICA

TABELLA PER IL CONTROLLO DEL RUMORE DATI DEI REGIMI DI ROTAZIONE					
Corsa In mm.	Moto a 2 Tempi	Moto a 4 Tempi	Corsa In mm.	Moto a 2 Tempi	Moto a 4 Tempi
30	13.000 giri	11.000 giri	66	5.909 giri	5.000 giri
31	12.580 "	10.645 "	67	5.820 "	4.925 "
32	12.187 "	10.313 "	68	5.735 "	4.853 "
33	11.818 "	10.000 "	69	5.652 "	4.783 "
34	11.470 "	9.706 "	70	5.571 "	4.714 "
35	11.142 "	9.429 "	71	5.492 "	4.648 "
36	10.833 "	9.167 "	72	5.416 "	4.583 "
37	10.540 "	8.919 "	73	5.342 "	4.521 "
38	10.263 "	8.684 "	74	5.270 "	4.459 "
39	10.000 "	8.462 "	75	5.200 "	4.400 "
40	9.750 "	8.250 "	76	5.132 "	4.342 "
41	9.512 "	8.049 "	77	5.065 "	4.286 "
42	9.285 "	7.857 "	78	5.000 "	4.231 "
43	9.069 "	7.674 "	79	4.937 "	4.177 "
44	8.863 "	7.500 "	80	4.875 "	4.125 "
45	8.666 "	7.333 "	81	4.815 "	4.074 "
46	8.478 "	7.174 "	82	4.756 "	4.024 "
47	8.297 "	7.021 "	83	4.699 "	3.976 "
48	8.125 "	6.875 "	84	4.643 "	3.929 "
49	7.959 "	6.735 "	85	4.588 "	3.882 "
50	7.800 "	6.600 "	86	4.535 "	3.837 "
51	7.647 "	6.471 "	87	4.483 "	3.793 "
52	7.500 "	6.346 "	88	4.432 "	3.750 "
53	7.358 "	6.226 "	89	4.382 "	3.708 "
54	7.222 "	6.111 "	90	4.333 "	3.667 "
55	7.090 "	6.000 "	91	4.286 "	3.626 "
56	6.964 "	5.893 "	92	4.239 "	3.587 "
57	6.842 "	5.789 "	93	4.194 "	3.548 "
58	6.724 "	5.690 "	94	4.149 "	3.510 "
59	6.610 "	5.593 "	95	4.105 "	3.474 "
60	6.500 "	5.500 "	96	4.063 "	3.438 "
61	6.393 "	5.410 "	97	4.021 "	3.402 "
62	6.290 "	5.323 "	98	3.980 "	3.367 "
63	6.190 "	5.238 "	99	3.939 "	3.333 "
64	6.093 "	5.155 "	100	3.900 "	3.300 "
65	6.000 "	5.077 "			

ALLEGATO 5

TABELLA DI ACCOPPIAMENTO CERCHIO/PNEUMATICO

Larghezza battistrada (mm)	Lc Larghezza canale utilizzabile (solito)	Larghezza battistrada (mm)	Lc Larghezza canale utilizzabile (solito)
	60		60, 65, 70
88	11,00 11,50 12,00 12,50	88	3,15 2,50
96	12,00 12,50 13,00 13,50	100	2,75 3,00
	65	110	3,00 3,50
100	9,50 10,00 10,50	120	3,50 3,75
100	10,00 10,50 11,00	130	3,50 3,75 4,00
	40	140	3,75 4,00 4,25 4,50
210	7,00 7,50 8,00	150	4,00 4,25 4,50
240	8,00 8,50 9,00	160	4,25 4,50 5,00
250	8,50 9,00 9,50	170	4,25 4,50 5,00 5,50
260	8,50 9,00 9,50	180	5,00 5,50
280	9,00 10,00 10,50	180	5,00 5,50 6,00
300	10,00 10,50 11,00	200	6,50 6,00 6,25
	70 e 75	210	6,00 6,25 6,50
150	4,50 5,00	220	6,25 6,50 7,00
170	5,00 5,50		700, 800, 1000
180	5,50 6,00	60	1,50 1,00
190	5,50 6,00	70	1,80 1,85
200	6,00 6,25 6,50	80	1,85 2,15
210	6,25 6,50 7,00	90	2,15 2,50
240	7,00 7,50 8,00	100	2,50 2,75
		110	2,50 2,75 3,00
		120	2,75 3,00
		130	3,00 3,50
		140	3,50 3,75
		150	3,50 3,75 4,00 4,20
		160	3,75 4,00 4,25 4,50
		170	4,00 4,25 4,50



ALLEGATO 6

DIMENSIONI MOTOCICLO

Figura 1

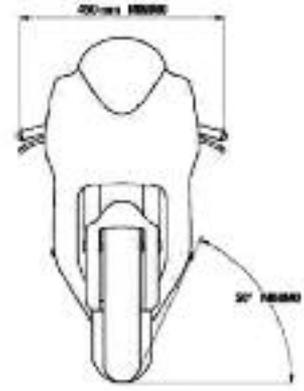
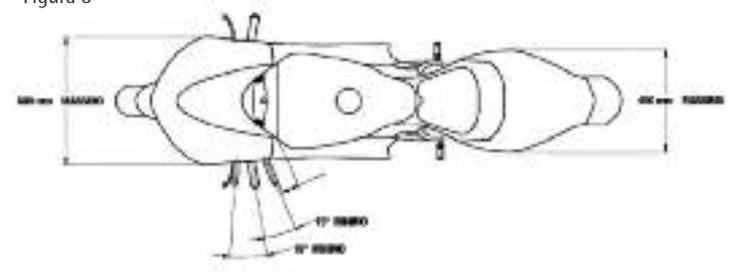


Figura 2



Figura 3



versione al 16 dicembre 2010

versione al 16 dicembre 2010

ALLEGATO 7

DIECI REGOLE SUI CASCHI

1. Scegliere la giusta misura misurando la circonferenza della testa.
2. Verificare che non ci sia gioco da una parte all'altra.
3. Stringere bene il cinturino.
4. Con la testa piegata in avanti provate a sollevare il casco per assicurarvi che non possa essere tolto in questo modo.



5. Verificare se potete guardare bene al di sopra della spalla.
6. Assicurarvi che non ci siano ostacoli alla vostra respirazione nel casco e non coprirsi mai il naso o la bocca.
7. Non circondare mai il collo con una sciarpa, perchè questa impedisce all'aria di entrare nel casco. Non portare mai una sciarpa sotto il cinturino.
8. Assicurarvi che la visiera possa essere aperta con una mano inguainata.
9. Assicurarvi che la parte posteriore del casco abbia una forma tale che vi protegga la nuca.
10. Acquistate sempre il migliore che possiate permettervi.

INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

ECE 22 - 05 1° (GRUPPO)
The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.

E1 for Germany, E2 for France, E3 for Italy, E4 for Netherlands, E5 for Sweden, E6 for Belgium, E7 for Hungary, E8 for Czech Republic, E9 for Spain, E10 for Yugoslavia, E11 for UK, E12 for Austria, E13 for Luxembourg, E14 for Switzerland, E15 (L, VICENT), E16 for Norway, E17 for Finland, E18 for Denmark, E19 for Slovenia, E20 for Poland, E21 for Portugal, E22 for the Russian Federation, E23 for Greece, E24 for Ireland, E25 for Croatia, E26 for Slovakia, E27 for Slovakia, E28 for Stato Prava, E29 for Estonia, E30 (L, VICENT), E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Letonia, E34 for Bulgaria, E37 for Turkey, E40 for Macedonia, E43 for Japan, E44 (L, VICENT), E45 for Australia, E46 for Ukraina, E47 for South Africa, E48 New Zealand.

Below the letter E, the approval number should always begin with 05. Below the approval number is the manufacturer's number, label on retention system or comfort interior.



JAPAN JIS T 8133 - 2000
Label affixed inside the helmet.



(USA) M2005
(Label affixed inside the helmet).

For more details consult the F.I.M. Technical Rulebook

ALLEGATO 8

CARBURANTI

PROPRIETA	UNITA	Min.	Max	Metodo di controllo
RON	-	95,0	102,0	ISO 5164
MON	-	85,0	90,0	ISO 5163
OSSIGENO	% m/m	-	2,7	ASTM D 5622 ASTM D 4815 (1)
AZOTO	% m/m		0,2	ASTM D 4629
BENZENE	% v/v		1,0	EN 238
RVP	kPa		90	EN 12
PIOMBO	g/l		0,005	EN 237
DENSITA A 15°C	Kg/m ³	720,0	775,0	ASTM D 4052
STABILITÀ ALL' OSSIDAZIONE	minuti	360	-	ASTM D 525
GOMME ESISTENTI	mg/100 ml	-	5,0	EN ISO 6246
ZOLFO	mg/kg	-	10	ASTM D 5453
CORROSIONE SUL RAME	punteggio	-	C1	-
DISTILLAZIONE	-	-	-	-
A 70 °C	% v/v	22,0	50,0	ISO 3405
A 100 °C	% v/v	46,0	71,0	ISO 3405
A 150 °C	% v/v	75,0	-	ISO 3405
PUNTO FINALE DI EBOLLIZIONE	°C	-	210,0	ISO 3405
RESIDUO	% v/v	-	2,0	ISO 3405
ASPETTO	LIMPIDO			CONTROLLO VISIVO
OLEFINE	% v/v		18,0	
AROMATICI	% v/v		35,0	ASTM D 1319
TOTALI DIOLEFINI	% m/m		1,0	GCMS/HPLC

versione al 16 dicembre 2010