

FMI *duemiladodici*
VELOCITÀ



VELOCITÀ

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 omologarlo

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 accessoristi 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. 40
Articolo 5 - Segnali ufficiali	pag. 40
Articolo 6 - Prove Ufficiali	pag. 42
Articolo 7 - Carenza 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 - Manovre Consentite	pag. 48
Articolo 14 - Condotta di gara - Infrazioni per cui è previsto il Ride Through	pag. 49
Articolo 15 - Condotta di gara - Infrazioni per cui è prevista un'ammenda	pag. 49
Articolo 16 - Condotta di gara - Infrazioni per cui è prevista l'esclusione	pag. 50
Articolo 17 - Condotta di gara - Responsabilità Oggettiva	pag. 52
Articolo 18 - Procedura "Ride Through".....	pag. 52
Articolo 19 - Parco Chiuso.....	pag. 53
Articolo 20 - Classifiche	pag. 53
Articolo 21 - Tabella dei punteggi per Campionati e Trofei.....	pag. 54
Articolo 22 - Giuria	pag. 55
Promemoria riassuntivo dell'Annesso Velocità.....	pag. 57

Capitolo II Specialità

Articolo 1 - Campionato Italiano Velocità	pag. 60
Articolo 2 - Campionato Italiano PreGP	pag. 61
Articolo 3 - Campionato Italiano Sport Production.....	pag. 61
Articolo 4 - Campionato Italiano MiniGP	pag. 62
Articolo 5 - Campionato Italiano Minimoto.....	pag. 63
Articolo 6 - Trofeo delle Regioni a squadre di minimoto	pag. 65
Articolo 7 - Campionato Italiano Velocità in Salita	pag. 66
Articolo 8 - Trofeo di Club e Trofeo Superpilota Velocità in Salita	pag. 70
Articolo 9 - Trofeo Italia Femminile Beatrice Bossini	pag. 71
Articolo 10 - Trofei Promozionali di Promotori e di Motoclub	pag. 72
Articolo 11 - Trofeo del Mediterraneo.....	pag. 73

Capitolo III Regolamenti Tecnici

Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS)	pag. 76
Regolamento Tecnico 125 Gp (RT1GP)	pag. 88
Regolamento Tecnico Moto3 (RTM3)	pag. 91
Regolamento Tecnico Superstock (RTSTK).....	pag. 95
Regolamento Tecnico Superstock 600 (RTST6)	pag. 104
Regolamento Tecnico Superbike (RTSBK)	pag. 112
Regolamento Tecnico Supersport (RTSS)	pag. 122
Regolamento Tecnico Moto2 (RTM2)	pag. 131
Regolamento Tecnico 125 PreGP (RT1PG).....	pag. 138
Regolamento Tecnico 250 PreGP (RT2PG).....	pag. 141
Regolamento Tecnico 125 Sport (RT1SP).....	pag. 144
Regolamento Tecnico 250 Kawasaki Sport (RT2SP).....	pag. 150
Regolamento Tecnico MiniGP (RTMGP).....	pag. 156
Regolamento Tecnico Minimoto e Midimoto (RTMMT)	pag. 158
Regolamento Tecnico Motocicli Salita (RTSAL).....	pag. 163
Regolamento Tecnico Motocicli Naked (RTNKD).....	pag. 164
Regolamento Tecnico Scooter (RTSCT)	pag. 170

Regolamento Tecnico Sidecar (RTSDE)	pag. 173
Omologazioni	pag. 175
Allegato 1 - Tabelle Porta Numero e Motocicli Punzonabili	pag. 179
Allegato 1 Bis - Numeri	pag. 180
Allegato 2 - Pesi Minimi	pag. 181
Allegato 3 - Limiti Fonometrici.....	pag. 182
Allegato 4 - Tabella Fonometrica	pag. 183
Allegato 5 - Tabella di Accoppiamento Cerchio/Pneumatico.....	pag. 184
Allegato 6 - Dimensioni Motociclo.....	pag. 185
Allegato 7 - Caschi.....	pag. 186
Allegato 8 - Carburanti	pag. 187
Allegato 9 - Classi	pag. 188

CAPITOLO I PARTE GENERALE

ART. 1 - GENERALITÀ

Le seguenti regole si applicano a tutte le gare 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 Regolamento Particolare (previa approvazione della Commissione Sportiva Nazionale) 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.
- 3.4 - Nel 2012 negli impianti:
 - Motodromo Enzo e Dino Ferrari ad Imola (BO)
 - Motodromo Santamonica a Misano Adriatico (RN)
 - Motodromo Monza a Monza (MI)
 - Motodromo del Mugello a Scarperia (FI)
 - Motodromo Vallelunga Pietro Taruffi a Campagnano di Roma (RM)
 - Motodromo Vallelunga Pietro Taruffi2 a Campagnano di Roma (RM)
 - Motodromo dell'Umbria M.U. Borzacchini a Magione (PG)
 - Motodromo Franciacorta a Castrezzato (BS)
 - Motodromo Riccardo Paletti a Varano De Melegari (PR)
 le griglie di partenza adatteranno il sistema 3-3-3.

ART. 4 – PILOTI AMMESSI

- 4.1 - Circuiti lunghi con ammessi 50 piloti in prova e 40 in gara sono:
- **Motodromo Enzo e Dino Ferrari ad Imola (BO)**
 - Motodromo Santamonica a Misano Adriatico (RN)
 - Motodromo Monza a Monza (MI)
 - Motodromo del Mugello a Scarperia (FI)
 - Motodromo Vallelunga Pietro Taruffi a Campagnano di Roma (RM)
- 4.2 - **Circuiti corti con ammessi 42 piloti in prova e 34 in gara sono:**
- Motodromo Franciacorta a Castrezzato (BS)
 - Motodromo Riccardo Paletti a Varano De Melegari (PR)
 - Motodromo dell'Umbria M.U. Borzacchini a Magione (PG)
- 4.3 - **Circuiti corti con i relativi piloti ammessi:**
- 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
 - **Motodromo Vallelunga Pietro Taruffi2 a Campagnano di Roma (RM) - 30 in prova e 24 in gara**
- 4.4 - Per il numero dei piloti ammessi sugli altri impianti 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 **in caso di avaria del semaforo o gara di endurance**. 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 imminente. **In caso di avvenuta infrazione** 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:**
- **nelle prove ufficiali l'applicazione dell'ammenda prevista e la cancellazione del tempo ottenuto nel giro in cui l'infrazione stessa è avvenuta**

- **in gara la sola penalizzazione di 20" sul tempo finale di gara, in caso di reiterata infrazione anche l'applicazione dell'ammenda prevista**
- 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 gara, 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 riscaldamento 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 riscaldamento, 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 riscaldamento.
- 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 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 caso di mancanza o di avaria del semaforo, 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, 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" o "Start Delayed".

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 Campionato Italiano Sport Production, ad eccezione di quelle organizzate il giovedì e/o il venerdì precedente la manifestazione dagli stessi organizzatori.

ART. 7 – CARENZA DI ISCRITTI O DI PARTENTI

- 7.1 - Qualora alla chiusura delle iscrizioni risultassero iscritti ad una classe non più di sette piloti, la stessa può essere soppressa su decisione dell'Organizzatore: 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 - se vi è posto nella griglia di partenza - immetterli in un'altra classe compatibile.

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'articolo numero 15.1.13.

ART. 9 – AMMISSIONE ALLA PARTENZA

9.1 - GARE 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%. Nelle gare di durata il tempo massimo di qualificazione è il miglior tempo della classe aumentato del 20%.
- 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.

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, sale 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:

- partenza collettiva, ivi compreso il sistema a spiga
- 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 (sighting lap) e prendere il proprio posto in griglia. Il giro di ricognizione non è obbligatorio
- un cartello con l'indicazione 5-4-3-2-1 minuto/i sarà esposto all'ingresso della pista, alla scadenza dei minuti semaforo rosso e chiusura dell'uscita dalla pit-lane (nel caso particolare di riduzione dei tempi della procedura di partenza i 5 minuti di apertura della pit-lane vanno sempre rispettati).





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 riscaldamento (warm up lap).
- i piloti che non si schierano in griglia possono partire per il giro di riscaldamento dalla corsia dei box secondo le istruzioni dell'U.d.P. preposto alla gestione della corsia box
- incaricati del D.d.G. presenteranno dei pannelli a fianco della pista che indichino le varie file
- 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
- 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 riscaldamento 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 riscaldamento dalla corsia box
- è vietato effettuare rabbocchi di carburante sulla griglia di partenza (vietato anche il solo portare del carburante in griglia)



5 minuti prima della partenza del giro di riscaldamento:

- 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 riscaldamento:

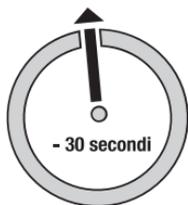
- esposizione del pannello "3 MINUTI" sulla griglia
- rimozione immediata delle termocoperte dagli pneumatici dei motocicli sulla griglia e su tutti i secondi motocicli punzonati in
- quella classe (ove consentite) e sugli pneumatici di riserva. Gli addetti alla griglia ed alla corsia box devono controllare 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 riscaldamento dall'uscita della corsia box sotto la sorveglianza di un U.d.P.



1 minuto prima della partenza del giro di riscaldamento:

- 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 riscaldamento:

- 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 riscaldamento dalla corsia box.



VIA

- i piloti partono in gruppo per il giro di riscaldamento 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 riscaldamento.

- 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 riscaldamento 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 di fianco la vettura di sicurezza
- se un pilota ha delle difficoltà durante il giro di riscaldamento o 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. lo potranno aiutare a metterlo 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 gara 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, la procedura di partenza ricomincerà dal cartello "1 MINUTO" ed i piloti effettueranno un giro di riscaldamento supplementare e la lunghezza del percorso verrà ridotta di un giro. Se le circostanze portassero ad effettuare più di una "Partenza Ritardata", la lunghezza della gara verrà ridotta di un giro per ciascuna "Partenza Ritardata", con indicazione sul contagiri

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 **20"** 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.

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 gara 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 (approssimati per difetto), 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
- 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
- nel caso ciò avvenga nelle classi del Campionato Italiano Velocità (CIV):
 - il numero di giri della seconda parte di gara sarà il numero di giri necessari per completare la distanza originale della gara con un minimo di 5 giri
 - la posizione in griglia sarà in base all'ordine di arrivo della prima parte di gara
 - la classifica finale delle gara sarà stabilita dall'ordine di arrivo della sola seconda parte di gara per cui non dalla somma delle due parti di gara.

Esempio di INTERRUZIONE su 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.

INTERRUZIONE 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 (**approssimati** per difetto) 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 dovrà avere inizio il prima possibile una volta ristabiliti gli standard ottimali di sicurezza della pista.

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 senza ulteriore giro di riscaldamento. Il D.d.G. ha facoltà di togliere un giro da quelli previsti.

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 minuti 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: MANOVRE CONSENTITE

13.1 - Rifornimento sulla pit-lane.

13.2 - 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.

- 13.3- Il pilota ritardatario ha facoltà di entrare in pista in qualsiasi momento della gara rispettando le procedure di sicurezza, con il consenso del D.d.G. e sotto la supervisione degli U.d.P.
- 13.4 - 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 e a ripartire.
- 13.5 - Eventuali riparazioni sul motociclo lungo il percorso, possono essere effettuate unicamente con i mezzi di bordo.
- 13.6 - 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.
- 13.7 - Il pilota non deve utilizzare materiali pericolosi per la sicurezza propria e degli altri piloti, del personale di servizio, nonché del pubblico.
- 13.8 - 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.

ART. 14 - CONDOTTA DI GARA: INFRAZIONI PER CUI È PREVISTO IL RIDE THROUGH

- 14.1 - 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.
- 14.2 - Qualunque infrazione riscontrata nella procedura di partenza sarà penalizzata con la procedura di "Ride Through".
- 14.3 - La prima infrazione per il superamento della massima velocità consentita nella corsia box durante la gara sarà punita con l'applicazione della procedura "Ride Through".

ART. 15 - CONDOTTA DI GARA: INFRAZIONI PER CUI È PREVISTA UN'AMMENDA

- 15.1.- Indipendentemente dalle ammende che possono essere inflitte dal G.U.F., spetta ai C.d.G. infliggere ammende per i fatti e nelle misure seguenti:
- | | |
|---|----------|
| 1 - Ingiustificata astensione da una gara dopo le qualifiche senza il giustificativo presentato in Direzione Gara | € 100,00 |
| 2 - Mancata presentazione di una squadra al completo, come indicato dal programma, senza giustificato motivo | € 150,00 |
| 3 - Ritardo ingiustificato alle operazioni preliminari, purché non oltre 30' | € 100,00 |

4- Ritardo ingiustificato alla presentazione del motociclo al parco chiuso	€ 100,00
5- Ritardato arresto alle segnalazioni durante la gara e le prove ufficiali	€ 150,00
6- Inosservanza degli obblighi dei piloti	€ 100,00
7- Assistenza fuori dai box	€ 150,00
8- Rifornimento fuori dai box ove non previsto	€ 150,00
9- Marcia senza indossare il casco o con casco non allacciato	€ 250,00
10- Marcia con mani alzate dal manubrio	€ 250,00
11- Mancata presenza al podio	€ 100,00
12- Mancata presentazione della licenza nelle O.P.	€ 50,00
13- Mancata presenza al briefing	€ 50,00
14- Prova individuale del percorso nelle gare di velocità in salita	€ 100,00
15- Nel CIV (Classi Superstock, Stock 600 e Moto2) l'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal C.T.	€ 300,00
16- Superamento limite di velocità in corsia box durante la manifestazione	€ 150,00
17- Mancato rispetto del divieto di fumo nelle zone preposte alla manifestazione sportiva (pit-lane, parco chiuso, pista,box)	€ 100,00
18- Rientro al box senza segnalazione con gamba sx o dx a seconda dell'ubicazione dei box stessi	€ 150,00
19- Percorrenza di pista e/o corsia dei box, in senso inverso a quello di marcia	€ 150,00
20- In caso di arresto del motociclo mancata conduzione dello stesso al più vicino posto di sorveglianza indicato dagli U.d.P.	€ 150,00
21- in caso di arresto del motociclo mancata sistemazione in sicurezza dello stesso	€ 150,00
22- Comportamento scortese nei confronti dei C.d.G. e degli Ufficiali Esecutivi	€ 100,00
23- Condotta di gara irregolare	€ 200,00
24- Inosservanza delle segnalazioni	€ 200,00
25- Manovre sleali tendenti a danneggiare altri piloti	€ 200,00
26- Marcia in senso contrario a quello previsto in gara e nelle prove ufficiali	€ 300,00
27- Attraversamento del percorso di gara con motociclo a mano a seguito di ritiro	€ 200,00
28- Abbandono del motociclo sul percorso in maniera da creare pericolo od intralcio per gli altri piloti	€ 200,00

ART. 16 - CONDOTTA DI GARA: INFRAZIONI PER CUI È PREVISTA L'ESCLUSIONE

16.1.- Indipendentemente dalle ulteriori ammende che possono essere inflitte dal G.U.F., nei casi più gravi i C.d.G. devono pronunciare l'esclusione dalla manifestazione o dalla classifica nei casi seguenti:

- 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.
- 2- Il passeggero del sidecar deve essere effettivamente trasportato nel

carrozzino, egli è autorizzato a lasciare momentaneamente il carrozzino 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 carrozzino.

- 3- È assolutamente vietato per il pilota trasportare un'altra persona sul proprio motociclo tranne un altro pilota dopo la bandiera a scacchi.
- 4- 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.
- 5- 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.
- 6- Rifornimento con motore in moto.
- 7- Mancata presentazione del motociclo al parco chiuso; rifiuto di smontaggio di parte del motociclo in sede di verifica tecnica. I trasgressori che dovessero reiterare la stessa violazione nella stessa stagione agonistica saranno deferiti agli Organi di Giustizia Federali per ulteriori provvedimenti.
- 8- Manomissione o sostituzione di parti punzonate riscontrate in sede di verifica; perdita della zavorra o dei passeggero nelle gare di sidecar.
- 9- Non rispondenza del motociclo o di sue parti alle caratteristiche tecniche prescritte, riscontrata in sede di verifica tecnica.
- 10- Frode nel carburante.
- 11- Omesso pagamento di un'ammenda inflitta dai Commissari di Gara.
- 12- 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- Ove verificata l'infrazione all'articolo 6.3 sul divieto di effettuare prove private in esclusiva o prove libere nei sette giorni precedenti all'inizio della manifestazione sulla stessa pista.
- 14- Comportamento indisciplinato.
- 15- Comportamento scorretto nei confronti dell'autorità sportiva.
- 16- Comportamento scorretto od ingiurioso o passaggio a vie di fatto nei confronti dei C.d.G., degli Ufficiali Esecutivi o di altri concorrenti o piloti od i loro meccanici, aiutanti od accompagnatori o addetti all'organizzazione.
- 17- Comportamento scorretto in gara o prove ufficiali.
- 18- Comportamento pericoloso in gara o prove ufficiali.
- 19- Manovre sleali tendenti ad ostacolare altri piloti.
- 20- Mancato arresto dopo reiterate segnalazioni.
- 21- Aiuto di terzi non autorizzati ai box o lungo il percorso; traino dei motocicli lungo il percorso durante la gara e le prove.
- 22- Abbandono del percorso di gara e rientro in un punto diverso, in caso di comprovato vantaggio.

23 - Marcia in senso contrario a quello stabilito durante la gara e le prove ufficiali.

24 - Gravi violazioni delle norme che regolano la gara.

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

16.2.1- 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.

16.2.2- Il contatto deve avvenire con la parte inferiore del piede.

16.2.3- 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.

16.2.4- I piloti che tagliando la linea d'arrivo devono compiere ancora un giro completo della pista, non dovranno superare gli ultimi ancora in gara.

16.2.5- È vietato impennare nel rettilineo del traguardo.

16.2.6- 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.

16.2.7- I primi cinque piloti classificati, e un rappresentante la Casa Costruttrice vincente, dovranno recarsi immediatamente sul podio per la premiazione, salvo diverse disposizioni del D.d.G., e del C.S.D.

16.2.8- Lo scambio dei motocicli tra piloti è proibito, pena l'esclusione.

ART. 17 - CONDOTTA DI GARA: RESPONSABILITÀ OGGETTIVA

17.1- Responsabilità Oggettiva: ogni tesserato per il solo fatto dell'iscrizione, risponde disciplinarmente di tutti i fatti commessi, durante o in occasione della manifestazione, da egli stesso, dai meccanici, dagli aiutanti e dagli accompagnatori (anche non tesserati).

17.2 - AMMENDA

Indipendentemente dalle ammende che possono essere inflitte dal G.U.F., spetta ai C.d.G. infliggere ammende o pronunciare l'esclusione per Responsabilità Oggettiva:

1 - Violazione dell'articolo 86 del RMM € 500,00

ART. 18 - PROCEDURA "RIDE THROUGH"

18.1 - Durante la gara 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 gara.

18.2 - 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.

18.3 - Nel caso di una gara 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 gara.

- 18.4 - 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.
- 18.5 - Se possibile la comunicazione verrà fatta anche al Team e trasmessa sui monitor del servizio di cronometraggio.
- 18.6 - 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.
- 18.7 - Nel caso in cui la penalità non sia stata scontata prima della fine della gara, al pilota relativo sarà inflitta una penalità di tempo di **20 secondi**.
- 18.8 - La penalizzazione del ride through può essere inflitta contemporaneamente a più piloti, così come più piloti possono effettuare contestualmente la procedura, dove possibile sarà esposto un cartello giallo con più numeri.
- 18.9 - Nel caso la penalità del ride through venga decisa **per un'infrazione negli ultimi 3 giri** verrà inflitta una penalità di tempo di **20 secondi** senza esposizione del cartello.
- 18.10 - Nel caso venga accertata **un'infrazione, che preveda il ride through, dopo la fine della gara** verrà inflitta al pilota che l'ha commessa una penalità di tempo di **20 secondi**.

ART. 19 - PARCO CHIUSO

- 19.1 - 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.
- 19.2 - 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.
- 19.3 - 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. 2012).
- 19.4 - 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. 20 - CLASSIFICHE

20.1 - GARE CON PARTENZA COLLETTIVA

- 20.1.1 - 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.
- 20.1.2 - Nelle gare con distanza prefissata, i piloti devono essere fermati con bandiera a

scacchi 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. **Il pilota per essere classificato deve passare sotto la bandiera a scacchi esposta sulla pista.**

20.1.3 - Nelle gare con durata prefissata, i piloti devono essere fermati, sempre sulla linea d'arrivo con bandiera a scacchi, 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.

20.1.4 - 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 20" (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.

20.1.5 - Ogni pilota, per essere classificato deve aver compiuto il numero minimo di giri previsto dal Regolamento Particolare, tale minimo deve essere pari al 75% (approssimato per eccesso) della lunghezza del circuito, riferito a ciascuna classe.

20.1.6 - 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.

20.2 - GARE CON PARTENZA SCAGLIONATA

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

20.3 - 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. 21 - 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. 22 - GIURIA**22.1 - La Giuria:**

- a) può autorizzare la modifica del Regolamento Particolare ed il programma della manifestazione, sempre nel rispetto della normativa federale
- b) 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
- c) può comminare, attraverso il C.G.D., le sanzioni come previsto dalle norme vigenti
- d) 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.

22.2 - Di 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.

22.3 - Terze persone potranno assistere alla giuria, su invito del Presidente, senza diritto di voto.

22.4 - Composizione della Giuria nel Campionato Italiano Velocità (CIV)

Tutti i componenti hanno diritto di voto ed è 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

22.4.1 -La Giuria del CIV ha la facoltà di ammettere i griglia in ultima posizione, salvo 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.

22.4.2 -A titolo sperimentale si autorizza la Giuria, tramite il Commissario Sportivo Delegato, a convertire eventuali sanzioni pecuniarie in penalità di tempo (da sommare a quello ottenuto nel corso delle prove cronometrate, con conseguente arretramento nella griglia di partenza), da scontare nella stessa manifestazione in cui la sanzione è stata comminata o in quella successiva, a discrezione della Giuria stessa.

22.4.3 -La composizione della Giuria deve essere riportata sul R.P.

22.5 - Composizione della Giuria nel**Campionato Italiano Sport Production/Campionato Italiano PreGP**

Tutti i componenti hanno diritto di voto ed è composta come segue:

- Membro Comitato Velocità
- Commissario di Gara Delegato
- Direttore di Gara

22.5.1 -La composizione della Giuria deve essere riportata sul R.P.

- 22.6 - **Composizione della Giuria nel Campionato Italiano MiniGP**
Tutti i componenti hanno diritto di voto ed è composta come segue:
- Membro Comitato Velocità
 - Commissario di Gara Delegato
 - Direttore di Gara
- 22.6.1 -**La composizione della Giuria deve essere riportata sul R.P.**
- 22.7 - **Composizione della Giuria nel Campionato Italiano Minimoto**
Tutti i componenti hanno diritto di voto ed è composta come segue:
- Membro Comitato Velocità
 - Commissario di Gara Delegato
 - Direttore di Gara
- 22.7.1 -**La composizione della Giuria deve essere riportata sul R.P.**
- 22.8 - **Composizione della Giuria nel Campionato Italiano Velocità in Salita**
Tutti i componenti hanno diritto di voto ed è composta come segue:
- Membro Comitato Velocità (il suo voto vale doppio)
 - Commissario di Gara Delegato
 - Membro Comitato Impianti
 - Direttore di Gara
- 22.8.1 -**La composizione della Giuria deve essere riportata sul R.P.**

PROMEMORIA RIASSUNTIVO DELL'ANNESSO VELOCITÀ

- **DIVIETO:** un pilota non può partecipare a più di una manifestazione nella stessa giornata.
- **DIVIETO:** 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.
- **BANDIERE:**
 - Bandiera nazionale: segnale di partenza in caso di avaria al semaforo o gara endurance. Esposta sempre agitata.
 - Bandiera a scacchi bianchi e neri: segnale d'arrivo. Esposta sempre agitata.
 - Bandiera bianca e nera esposta sempre fissa + pannello con numero di gara . Avvertimento dato una sola volta per comportamento scorretto – dopo di che bandiera nera
 - Bandiera nera + pannello con numero di gara. Obbligo di arresto al proprio box nel successivo passaggio.
 - Bandiera gialla: segnale di pericolo in questo tratto del percorso. Divieto di sorpasso fino alla bandiera verde. Prevista la cancellazione del tempo ottenuto nel giro in cui l'infrazione stessa è avvenuta + un'ammenda in prova ufficiale; in gara penalizzazione di 20", salvo che si restituiscano le posizioni guadagnate indebitamente alzando il braccio e facendosi superare.
 - Bandiera gialla a strisce rosse. Esposta sempre fissa. Diminuzione di aderenza del manto stradale.
 - Bandiera rossa: indica arresto prematuro della gara, divieto di sorpasso, obbligo di rallentare e portarsi verso la zona di partenza ad andatura ridotta, pronti anche a fermarsi se necessario. Esposta sempre agitata, tranne all'uscita della corsia box per indicare (insieme al semaforo rosso) che la corsia è chiusa. Usata anche sulla griglia di partenza alla fine del giro di riscaldamento e per chiudere la pista.
 - Bandiera verde: via libera. Esposta sempre fissa. Agitata dal D.d.G. al via del giro di riscaldamento e dell'U.d.P. all'apertura della pit lane.
 - Bandiera blu: avviso di sorpasso. Esposta sempre agitata.
 - Bandiera nera con disco arancione + pannello con numero di gara: informa il pilota che il suo mezzo ha problemi meccanici che possono mettere in pericolo lui stesso o gli altri e deve fermarsi immediatamente fuori dalla pista. Esposta sempre fissa.
 - Bandiera bianca con Croce di Sant'Andrea rossa: prime gocce di pioggia sul quel tratto di pista; se mostrata unitamente alla bandiera gialla a strisce rosse indica un'intensificazione della caduta di pioggia. Esposta sempre fissa.
- **PROCEDURA DI PARTENZA:**
 - **15 minuti** prima della partenza: i piloti hanno tempo 5 minuti per entrare in pista e compiere il giro di ricognizione (sighting lap). Il giro di ricognizione non è obbligatorio
 - **10 minuti** prima della partenza:
 - chiusura dell'ingresso alla pista
 - i piloti possono portare il motociclo in griglia fino a 5 minuti prima della partenza del giro di riscaldamento
 - i piloti che non si schierano in griglia possono partire per il giro di riscaldamento dalla corsia dei box
 - i piloti dopo il giro di ricognizione prenderanno posto nella loro posizione

- il D.d.G. può, in questo momento, dichiarare "Gara Bagnata" (Wet Race)
- i piloti che hanno necessità di interventi sul motociclo possono ritornare alla corsia box per effettuarli
- 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
- ogni intervento sul motociclo deve essere terminato prima dell'esposizione del pannello "3 minuti"
- è vietato effettuare rabbocchi di carburante sulla griglia di partenza
- **5 minuti** prima della partenza del giro di riscaldamento:
 - termine ultimo per prendere posto in griglia (a motore spento)
- **3 minuti** prima della partenza del giro di riscaldamento:
 - rimozione immediata delle termocoperte dagli pneumatici dei motocicli
 - tutte le persone devono iniziare a lasciare la griglia
 - i piloti che desiderano ancora effettuare delle regolazioni devono spingere il loro motociclo verso la corsia box
- **1 minuto** prima della partenza del giro di riscaldamento:
 - presentazione del pannello "1 MINUTO" si presenterà il pannello "CASCO"
- **30 secondi** prima della partenza del giro di riscaldamento:
 - 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 e potranno prendere la partenza per il giro di riscaldamento dalla corsia box.
- **VIA**
 - i piloti partono in gruppo per il giro di riscaldamento, effettueranno un giro a velocità sostenuta seguiti da una vettura di sicurezza
 - l'uscita box verrà quindi chiusa dopo 30 secondi
 - al ritorno sulla griglia i piloti dovranno riprendere il loro posto
 - tutti i piloti che raggiungono la griglia dopo la vettura di sicurezza devono rientrare nella corsia box da dove potranno prendere la partenza, oppure dovranno arrestarsi di fianco la vettura di sicurezza
 - se un pilota ha delle difficoltà durante il giro di riscaldamento o 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
 - si accende il semaforo rosso e, in un intervallo fra 2" e 5", il semaforo si spegne dando il via alla gara
 - 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"
 - qualunque infrazione riscontrata nella procedura di partenza sarà penalizzata con la procedura di "Ride Through".
- **PARTENZA ANTICIPATA:** è tale nel momento in cui il motociclo effettua un qualsiasi spostamento in avanti prima dello spegnimento del semaforo rosso. Sarà a giudizio

del D.d.G. valutare se nello spostamento il pilota ha tratto vantaggio. Contro tale decisione non è ammesso reclamo e sarà sanzionata con **20"** di penalizzazione sul tempo finale di gara.

- **ARRESTO DI UNA GARA:** Se il D.d.G. decide di interrompere una gara verranno esposte bandiere rosse
- **VIETATO OGNI TAGLIO DI PERCORSO O VARIANTE**, salvo che lo stesso avvenga per validi motivi di sicurezza, e senza che il pilota ne tragga vantaggio.
 - 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.
- **RESPONSABILITÀ OGGETTIVA** ammenda di € 500,00
- **ESCLUSIONE** per omesso pagamento di un'ammenda inflitta dai Commissari di Gara.

CAPITOLO II SPECIALITÀ

ART. 1 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ

1.1 - CLASSI AMMESSE

1.1.1 - 125 GP/Moto3 (con classifiche separate), 600 Supersport/Moto2 (con classifiche separate), Superbike, Superstock 1000 e Superstock 600.

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 31/12/2011. Per i piloti di sesso femminile non è previsto limite d'età.

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 **115.200,00** totali distribuito in ogni gara e per classe (euro **19.200,00** a gara)
- le gare "doppie" avranno un montepremi totale di euro **9.600,00** per ciascuna prova
- montepremi finale di euro **5.00,00** per i Team Campioni Italiani di ciascuna 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 - CAMPIONATO ITALIANO PREGP

- 2.1 - CLASSI AMMESSE
125 PreGP 2T, 250 PreGP 4T con classifiche separate.
- 2.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ
- 2.2.1 - Licenze Miniyoung (con 13 anni compiuti), Junior. Su valutazione della CSN potranno essere ammessi piloti con 13 anni da compiere durante il 2012.
- 2.3 - PROVE
n° 6 (tutte valide)
- 2.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO
Il Campionato Italiano PreGP sarà ritenuto valido 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 al Campionato Italiano PreGP 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. da dividere per ciascuna classe.
- 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 SPORT PRODUCTION

- 3.1 - CLASSI AMMESSE
SPORT PRODUCTION OVER 16: 125 Sport, 250 Kawasaki Sport con classifiche separate
- 3.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ
- 3.2.1 - Licenze Junior e Senior
- 3.2.2 - Nati nel 1996 e precedenti
- 3.3 - PROVE
n° 6 (tutte valide)
- 3.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO
Il Campionato Italiano SP sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 3 prove.

3.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

3.5.1 - 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.

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

3.6 - CHILOMETRAGGI

Min. 40 Max 60

3.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

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

3.8 - MONTEPREMI

Montepremi di euro **10.000,00** finali a carico F.M.I. da dividere per ciascuna classe.

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 MINIGP

4.1 - CLASSI AMMESSE

4.1.1 - Al Campionato Italiano MiniGP 2012 sono ammessi motocicli delle classi **MiniGP 50** e **MiniGP 80**. Le specifiche tecniche dei motocicli sono riportate nel regolamento tecnico.

4.1.2 - Non saranno ammessi in nessun caso motocicli per i quali non sia presente la rispettiva **scheda tecnica** valida per l'anno in corso.

4.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

4.2.1 - Le licenze ammesse sono la Miniyoung, la Miniold e la Junior Velocità.

4.2.2 - Le fasce di età sono le seguenti:

- **MiniGP 50** nati nel **1999, 2000 e 2001**

- **MiniGP 80** nati nel **1998,1999 e 2000** (con **12** anni compiuti).

4.2.3 - I conduttori effettuando l'iscrizione a tutto il Campionato acquisiranno il diritto a partecipare a tutte le prove ed ai test previsti all'interno del Campionato stesso; saranno possibili iscrizioni gara per gara (**wild card**) limitatamente ai posti disponibili in relazione alla capienza dei vari circuiti.

4.3 - PROVE

4.3.1 - Le prove saranno 6 e tutte assegneranno punteggio valido per il Campionato; le classifiche finali saranno stilate prendendo in considerazione tutti i risultati, senza alcuno scarto.

4.3.2 - **In ogni manifestazione saranno disputati, salvo casi eccezionali, un turno di prove libere, due turni di prove cronometrate, warm-up e gara.**

4.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO

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

4.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

4.5.1 - Per la stesura delle classifiche di Campionato saranno presi in considerazione i punteggi ottenuti in tutte le gare disputate nelle quali il conduttore si sia

regolarmente classificato. In caso di parità a fine campionato sarà dichiarato vincitore il conduttore che avrà 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, o nella penultima, o nella terzultima e così via.

- 4.5.2 - Saranno ammessi al Campionato Italiano piloti stranieri appartenenti alle Federazioni Europee (UEM) e concorreranno a tutti gli effetti al titolo.
- 4.6 - CHILOMETRAGGI
- 4.6.1 - Le gare avranno luogo sulle seguenti distanze:
- | | | |
|-------------|------------|------------|
| - MiniGP 50 | min 12 Km. | max 15 Km. |
| - MiniGP 80 | min 15 Km. | max 18 Km. |
- 4.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA
- 4.7.1 - Il tempo limite per l'ammissione alla partenza è pari al 115% del miglior tempo di classe.
- 4.7.2 - Saranno ammessi alla partenza i migliori piloti risultanti dalle prove ufficiali, il numero degli ammessi sarà determinato in base all'omologa del circuito.
- 4.8 - MONTEPREMI
- 4.8.1 - Non è previsto alcun montepremi in denaro.
- 4.9 - GIURIA
Prevista
- 4.10 - ISCRIZIONI E TASSE
Per tutte le informazioni e la modulistica si rimanda al sito www.civ.tv
- 4.11 - NORMA GENERALE
- 4.11.1 - È severamente vietato l'utilizzo di veicoli a motore nel paddock. I trasgressori saranno puniti secondo la normativa vigente (Annesso Velocità - Capitolo I - Art. 15.1.6 - Inosservanza degli obblighi dei piloti - euro 100,00).

ART. 5 - CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO

- 5.1 - CLASSI AMMESSE
S.A.V., Junior A, Junior B, Open A, Open B
- 5.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ
- 5.2.1 - Licenze Miniyoung, Miniold, Junior e Senior
- 5.2.2 - Le fasce di età sono le seguenti:
- | | |
|------------|--|
| - S. A. V. | nati nel 2003, 2004 (con 8 anni compiuti) |
| - Junior A | nati nel 2002, 2003 |
| - Junior B | nati nel 2000, 2001, 2002 |
| - Open A | nati dal 1999 con peso < 70 Kg in ordine di marcia |
| - Open B | nati dal 1999 con peso > 70 Kg in ordine di marcia |
- 5.2.3 - I Conduttori del 2003, possono decidere a loro discrezione di partecipare alla Classe S.A.V. o Classe Junior A. I Conduttori del 2002, possono decidere a loro discrezione di partecipare alla Classe Junior A o Classe Junior B.
- 5.3 - PROVE
n° 7 (tutte valide)
- 5.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO
Il Campionato sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 4 prove.
- 5.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO
- 5.5.1 - Per la stesura delle classifiche di Campionato saranno presi in considerazione

i punteggi ottenuti in tutte le gare disputate nelle quali il conduttore si sia regolarmente classificato. In caso di parità a fine campionato sarà dichiarato vincitore il conduttore che avrà 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, 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 di punti per la classifica finale costruttori. Ci sarà una classifica, esclusivamente con premio finale, per i produttori di motori.

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

5.5.3 - I conduttori effettuando l'iscrizione a tutto il Campionato acquisiranno il diritto a partecipare a tutte le prove previste all'interno del Campionato stesso; saranno possibili iscrizioni gara per gara (wild card) limitatamente ai posti disponibili in relazione alla capienza dei vari circuiti.

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

5.6 - CHILOMETRAGGI

5.6.1 - Classe	Min.mt	Max.mt
S.A.V	6.000	9.000
Junior A e B	7.000	10.000
Open	11.000	14.000

Il numero di giri dipenderà dalla lunghezza del tracciato, qualora si dovessero effettuare delle batterie eliminatorie, la durata sarà la metà più uno dei giri totale delle gare finali.

5.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

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

5.7.2 - Le manifestazioni del Campionato Italiano Minimoto avranno luogo, di norma, sulla giornata di domenica. In ogni manifestazione saranno disputati, salvo casi eccezionali, due turni di prove libere, due turni di prove cronometrate, warm-up e gara.

5.7.3 - Saranno ammessi alla partenza i migliori piloti risultanti dalle prove cronometrate. Qualora fosse necessaria la formazione di due gruppi, la griglia sarà formata per il 50% da piloti di ciascun gruppo, se regolarmente qualificati.

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

5.8 - MONTEPREMI

5.8.1 - Categorie SAV, Junior A, Junior B: per i primi tre classificati licenza pilota e iscrizione gratuita per l'anno successivo.

5.8.2 - Categorie Open:

- 1° Euro 800,00 + licenza pilota

- 2° Euro 500,00 + licenza pilota

- 3° Euro 300,00 + licenza pilota

5.9 - GIURIA

Prevista

5.10 - ISCRIZIONI E TASSE

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

5.11 - NORME SPECIFICHE PER MINIMOTO

5.11.1 - Le gare si disputeranno su minimotodromi da 22 partenti.

5.11.2 - Al termine delle prove cronometrate verranno premiati coloro che hanno effettuato il miglior giro per ogni categoria e per la gare verranno premiati i primi cinque di ogni categoria.

5.11.3 - È severamente vietato l'utilizzo di veicoli a motore nel paddock. I trasgressori saranno puniti secondo la normativa vigente (Annesso Velocità - Capitolo I - Art. 15.1.6 - Inosservanza degli obblighi dei piloti - euro 100,00).

ART. 6 - TROFEO DELLE REGIONI A SQUADRE DI MINIMOTO

6.1 - CLASSI AMMESSE

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

6.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

6.2.1 - Licenze Miniyoung, Miniold, Junior e Senior

6.2.2 - Le fasce di età sono le seguenti:

- S. A. V. nati nel 2003, 2004 (con 8 anni compiuti)

- Junior A nati nel 2002, 2003

- Junior B nati nel 2000, 2001, 2002

- Open A nati dal 1999 con peso < 70 Kg in ordine di marcia

- Open B nati dal 1999 con peso > 70 Kg in ordine di marcia

6.2.3 - I Conduuttori del 2003, possono decidere a loro discrezione di partecipare alla Classe S.A.V. o Classe Junior A. I Conduuttori del 2002, possono decidere a loro discrezione di partecipare alla Classe Junior A o Classe Junior B.

6.3 - PROVE

Prova unica in due manches.

6.4 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

6.4.1 - Per l'assegnazione del Trofeo delle Regioni, in abbinamento pilota/regione, verranno sommati i migliori punteggi ottenuti nella due manches per tutte le classi. A parità di punteggio totale verrà considerato il miglior piazzamento.

6.5 - CHILOMETRAGGI

6.5.1 - Classe	Min.mt	Max.mt
S.A.V	6.000	9.000
Junior A e B	7.000	10.000
Open	11.000	14.000

Il numero di giri dipenderà dalla lunghezza del tracciato, qualora si dovessero effettuare delle batterie eliminatorie, la durata sarà la metà più uno dei giri totale delle gare finali.

6.6 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

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

6.6.2 - La manifestazione si svolgerà su una giornata.

6.6.3 - Ogni pilota avrà a disposizione un turno di prove libere di 5 minuti e due turni di prove cronometrate di 5 minuti.

6.6.4 - Verrà istituita e premiata la Superpole per i primi 5 di ogni classe.

6.6.5 - Se dopo le O.P. si accertasse, in una o più classi, una carenza d'iscritti inferiori a 5, gli stessi saranno obbligatoriamente fatti confluire in un'altra classe compatibile nella quale vi siano posti liberi in griglia di partenza, acquisendo in ogni caso punteggio attraverso l'estrapolazione dei risultati di classe della classifica parziale.

- 6.6.6 - Il sorteggio per la suddivisione dei gruppi sarà effettuato dall'organizzatore.
- 6.7 - PREMI
- 6.7.1 - **Targhe Superpole per tutte le classi, coppe e medaglie ai primi 5 piloti classificati in classifica generale e trofeo alla regione vincitrice.**
- 6.8 - GIURIA
Prevista
- 6.9 - ISCRIZIONI E TASSE
- 6.9.1 - Importi: euro 50,00 per la classe S.A.V. e 75,00 euro per tutte le altre classi.
- 6.10 - NORME SPECIFICHE
- 6.10.1 - Le gare si disputeranno su minimotodromi da 22 partenti.
- 6.10.2 - **I piloti che si iscrivono devono richiedere il numero di gara.**
- 6.10.3 - **Le richieste di iscrizioni dovranno essere firmate dal pilota richiedente e per i minorenni firmate da entrambi i genitori.**
- 6.10.4 - **Per l'iscrizione dovranno essere utilizzati, compilati e firmati i moduli previsti.**
- 6.10.5 - **È severamente vietato l'utilizzo di veicoli a motore nel paddock. I trasgressori saranno puniti secondo la normativa vigente (Annesso Velocità - Capitolo I - Art.13.4 - Inosservanza degli obblighi dei piloti - euro 100,00).**

ART. 7 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN SALITA

- 7.1 - 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 2T e 250 open 4T**
 - **250 Open 2T**
 - 600 STK
 - Naked 650
 - 600 Open
 - **Supermotard**
 - Sidecar fino 1.100
- 7.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ
Miniold, Junior e Senior, anche Fuoristrada con estensione Velocità solo per la classe Supermoto.
- 7.3 - PROVE
n° 7 (senza scarto)
- 7.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO
La Coppa sarà ritenuta valida se verranno disputate almeno 4 prove.
- 7.5 - 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.
- 7.5.1 - **Saranno ammessi al Campionato Italiano piloti stranieri appartenenti alle Federazioni Europee (UEM) e concorreranno a tutti gli effetti al titolo.**

7.6 - CHILOMETRAGGI

7.6.1 - Tracciato: per le caratteristiche tecniche dei percorsi si rimanda al Regolamento Omologazione Impianti Sportivi.

7.6.2 - 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.

7.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

7.7.1 - Nelle gare 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 **almeno** un 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.

7.7.2 - I piloti della classe entrano nell'Area di Partenza, che è una zona recintata/transennata, al termine della quale si trova la linea di partenza (starter) ed attendono il segnale del via. All'interno della Zona di Partenza deve essere presente almeno un Ufficiale di Percorso che dovrà disciplinare l'avvicendamento dei piloti verso lo starter in base all'ordine di partenza

7.8 - MONTEPREMI

Non previsto

7.9 - GIURIA

Prevista

7.10 - ISCRIZIONI E TASSE

7.10.1 - Euro **100,00**. 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.

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

7.11 - NORME SPECIFICHE VELOCITÀ IN SALITA

7.11.1 - Numeri di Gara: Per ogni classe saranno assegnati numeri di gara con il seguente criterio:

- Scooter automatico 70 cc.	da 101 a 199
- 125 Open 2T e 250 open 4T	da 201 a 299
- 250 Open 2T	da 301 a 399
- 600 STK	da 401 a 499
- Naked 650	da 501 a 599
- 600 Open	da 601 a 699
- Supermotard	da 701 a 799
- Moto d'Epoca	da 801 a 899
- Sidecar fino a 1.100	da 901 a 999

7.11.1 - 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.

7.11.2 - 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.

7.11.3 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Le Operazioni Preliminari devono svolgersi il giorno precedente la gara.

7.11.4 - 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.

7.11.5 - 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.

7.11.6 - 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. 13.4.14 Capitolo I** e potranno essere esclusi dalla manifestazione su decisione della Giuria di Gara.

7.11.7 - 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 e di **numero progressivo partendo dal più basso**; 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.

7.11.8 - PROVE UFFICIALI ED AMMISSIONE ALLA GARA

7.11.81 - Un turno di prove non cronometrate, un turno di prove cronometrate e gara su due manches così ripartite: **la Prova Ufficiale non cronometrata al sabato, la Prova Ufficiale cronometrata e la prima manche di gara domenica mattina, la seconda manche di gara domenica pomeriggio**. Le prove ufficiali devono essere effettuate secondo le modalità previste dal R.P. di gara e **per ordine di classe e di numero progressivo partendo dal più basso**. L'intervallo di partenza per i piloti è di 30" tra un pilota e l'altro (1' tra i sidocar) e tra una classe e quella successiva di 1'.

7.11.82 - L'ordine di partenza sarà il seguente:

- Moto d'Epoca
- Scooter automatico 70 cc.

- 125 Open 2T e 250 open 4T
- 250 Open 2T
- 600 STK
- Naked 650
- 600 Open
- Supermotard
- Sidecar fino 1.100

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

7.11.9 - SVOLGIMENTO DELLA GARA

7.11.9.1 - Le gare su strada di velocità in salita si svolgono in due manche.

7.11.9.2 - **Nel caso in cui si sia costretti a sospendere una manche per cause atmosferiche o altro, e che non sia possibile riprendere, la classifica della classe interessata dall'evento non sarà ritenuta valida per quella manche.**

7.11.10 - 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 gare 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.

- **Nel caso ci sia un ritardatario se non ne è possibile l'inserimento progressivo in base all'ordine di partenza, questi si metterà in coda ai piloti già entrati nell'Area.**

- In caso il ritardatario non arrivi partito l'ultimo pilota della classe, il Direttore di Gara deve aspettare un minuto da quest'ultimo.

- Se entro questo tempo il pilota entra nell'Area di Partenza potrà partire ma verrà penalizzato di 10" (dieci secondi) nel tempo ottenuto nella Gara di manche.

- Se entro questo tempo il pilota non si presenta ma si presenta dopo verrà escluso dalla partenza 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.

7.11.11 - 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.

7.11.12 - 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

7.11.12 - CONTRIBUTO FEDERALE

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

ART. 8 - TROFEO DI CLUB E TROFEO SUPERPILOTA VELOCITÀ IN SALITA

8.1 - 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 2T e 250 open 4T
- 250 Open 2T
- 600 STK
- Naked 650
- 600 Open
- Supermotard
- Sidecar fino 1.100

8.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

Miniold, Junior e Senior, anche Fuoristrada con estensione Velocità solo per la classe Supermoto.

8.3 - PROVE

Prova unica in due manches.

8.4 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

8.4.1 - Per classifica dei Motoclub si prendono i punti dei cinque primi classificati per ogni classe e si sommano quelli dello stesso Motoclub. Premiati i primi Motoclub.

8.5 - CHILOMETRAGGI

8.5.1 - Tracciato: per le caratteristiche tecniche dei percorsi si rimanda al Regolamento Omologazione Impianti Sportivi.

8.6 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

8.6.1 - Nelle gare 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 almeno un 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.

8.6.2 - I piloti della classe entrano nell'Area di Partenza, che è una zona recintata/transennata, al termine della quale si trova la linea di partenza (starter) ed attendono il segnale del via. All'interno della Zona di Partenza deve essere presente almeno un Ufficiale di Percorso che dovrà disciplinare l'avvicendamento dei piloti verso lo starter in base all'ordine di partenza.

8.7 - MONTEPREMI

Non previsto

8.8 - GIURIA

Prevista

8.9 - ISCRIZIONI E TASSE

8.9.1 - Euro 100,00. 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.

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

ART. 9 - TROFEO FEMMINILE BEATRICE BOSSINI

9.1 - CLASSI AMMESSE

600 Stock, 1000 Stock con classifiche separate

9.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

Junior e Senior

9.2.1 - È riservato a piloti di sesso femminile

- 9.3 - PROVE
n° 5 (tutte valide)
- 9.4 - VALIDITÀ DEL TROFEO
Il Trofeo sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 3 prove.
- 9.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO
Si rimanda al Regolamento del Trofeo.
- 9.6 - CHILOMETRAGGI
Il chilometraggio previsto per le gare è minimo 50 massimo 70 km
- 9.7 - 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.
- 9.8 - MONTEPREMI FINALI
Classe 600 (se più di 5 iscritte):
1- 1000,00 euro
2- 600,00 euro
3- 400,00 euro
Classe 1000 (se più di 5 iscritte):
1- 1000,00 euro
2- 600,00 euro
3- 400,00 euro
Classe Esordienti (se più di 5 iscritte):
1- 500,00 euro
2- 300,00 euro
3- 200,00 euro
- 9.9 - GIURIA
Non prevista
- 9.10 - ISCRIZIONI E TASSE
Per tutte le informazioni e la modulistica si rimanda al sito www.civ.tv

ART. 10 - TROFEI PROMOZIONALI DI PROMOTORI E DI MOTOCUB

- 10.1 - 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.
- 10.2 - LICENZE
- 10.2.1 - Junior e Senior.
- 10.3 - PROVE
Si rimanda al Regolamento del Trofeo
- 10.4 - VALIDITÀ DEL TROFEO
Si rimanda al Regolamento del Trofeo.
- 10.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO
Si rimanda al Regolamento del Trofeo.
- 10.6 - CHILOMETRAGGI
Si rimanda al Regolamento del Trofeo

10.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

10.8 - MONTEPREMI

Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

10.9 - GIURIA

Non prevista

10.10 - ISCRIZIONI E TASSE

10.10.1 - Iscrizione: si rimanda al Regolamento del Trofeo.

10.10.2 - Tasse così divise:

Circuiti Lunghi: € 250,00 per classi fino a 250; € 300,00 per le altre classi.

Circuiti Corti: € 150,00 per classi fino a 250; € 200,00 per le altre classi.

10.11 - CONTRIBUTI PARTENZE

Circuiti Lunghi:

- griglia garantita 36 piloti

- contributo partenza: € 4000,00 + € 2000,00 per 2 o più partenze nella stessa classe

Circuiti Corti:

- griglia garantita 30 piloti

- contributo partenza: € 3000 + € 1000 per 2 o più partenze nella stessa classe.

10.12 - 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. 11 - TROFEO DEL MEDITERRANEO**11.1 - CLASSI AMMESSE**

11.1.1 - Per le classi moderne: 125 PreGP 2T e 250 PreGP 4T, 125 Sport (ammessi motocicli prodotti dal 1996 ad oggi), 600 Open (ammessi motocicli fino a 600 cc. 4 cilindri e 750 850 cc. 2 cilindri prodotti dal 1995 1996 ad oggi), Open (ammessi motocicli fino a 1200 cc. prodotti dal 1995 1996 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).

11.1.2 - Per le classi epoca e classiche: Gruppo 5, Gruppo 4 e Gruppo 3 (come da Regolamenti Nazionali di specialità)

11.2 - LICENZE

Junior, Senior e Miniold

11.3 - PROVE

n° 6

- (per le classi 125 PreGP 2T e 250 PreGP 4T, 125 Sport, Gruppo 4 e Gruppo 5 Epoca 3 presso l'Autodromo di Binetto e 3 presso l'Autodromo di Racalmuto con la possibilità di uno scarto per circuito;

- per le classi 600 (comprese naked fino 650) e Open (comprese naked oltre 750) 2 presso l'Autodromo di Vallelunga, 2 presso l'Autodromo di Binetto e 2 presso l'Autodromo di Racalmuto.

11.4 - VALIDITÀ DEL TROFEO

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

11.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

11.5.1 - 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.).

11.5.2 - 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.

11.5.3 - 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.

11.5.4 - 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.

11.6 - CHILOMETRAGGI

Min. 30 Max 60

11.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

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

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

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

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

11.8 - 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 del

Campionato Italiano Sport Production 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 Campionato Italiano Sport Production: il migliore sarà il Supercampione del Mediterraneo 2012.

11.9 - GIURIA

Non prevista

11.10 - 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 sovrattassa di euro 50,00) presso l'organizzatore della manifestazione come da calendario pubblicato sul sito www.federmoto.it.

11.11 - NORME SPECIFICHE

11.11.1 - Al fine di sviluppare l'attività motoristica nelle regioni del Sud, la F.M.I. ripropone anche per il 2012 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.

11.11.2 - L'approvazione dei documenti di gara è demandata alla Commissione Moto d'Epoca. Le gare si terranno presso gli autodromi di Vallelunga, Binetto e Racalmuto. In particolare si specifica che, per coloro che svolgeranno la propria attività nei due impianti di Binetto e Racalmuto sarà possibile utilizzare la Licenza Miniold e superiori. Identico discorso, seppure esterno al Mediterraneo, sarà confermato per coloro i piloti sardi che concorrono esclusivamente nel circuito di Mores. La partecipazione presso l'Autodromo di Vallelunga presuppone invece l'utilizzo della Licenza Velocità come da normativa F.M.I. vigente.

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 di quest'ultimo.

ART. 1 - DEFINIZIONE DI MOTOCICLO DA COMPETIZIONE

1.1 - Viene definito motociclo un veicolo avente due, tre o 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 con il suolo, eccetto i casi momentanei ed in circostanze eccezionali. I motoveicoli a due ruote durante il moto tracciano una sola linea ideale sul suolo, quelli a tre e quattro ruote tracciano due linee ideali parallele.

ART. 2 - CATEGORIE E GRUPPI

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

CATEGORIA	GRUPPO	DESCRIZIONE
1	A1	Motocicli "solo"
	A2	Scoter
	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. 3 - PROVA FONOMETRICA

3.1 - La rumorosità allo scarico dei motocicli deve essere contenuta nei limiti previsti per le singole classi, si veda la tabella riassuntiva dei limiti fonometrici nell'allegato 3 per maggiori dettagli.

3.2 - Un motociclo che eccede i limiti fonometrici prescritti, può presentarsi al controllo pre-gara più volte.

3.3 - I silenziatori devono 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.

3.4 - Salvo quando diversamente specificato nei regolamenti di categoria alle misure fonometriche viene applicata una tolleranza di 1 dB/A per i controlli effettuati durante lo svolgimento delle prove e 3 dB/A per i controlli effettuati a fine gara.

ART. 4 - CLASSI

- 4.1 - I gruppi sono divisi in classi secondo la cilindrata (vedere allegato 9) e possono partecipare a tutte le gare nazionali, internazionali e tentativi di record.
- 4.2 - 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.
- 4.3 - La cilindrata calcola come le formula della capacità dei cilindri $Cil = AxCxN$, dove A è l'area della sezione del cilindro, C la corsa del pistone, N il numero dei cilindri. Nel caso di cilindri a sezione circolare $A=D^2x\pi x/4$, dove D = alesaggio.
- 4.4 - La F.M.I. si riserva il diritto di variare il regolamento anche durante la stagione qualora il Comitato Tecnico giudicasse necessaria una variazione delle prestazioni dei motori in modo da preservare la sicurezza e l'omogeneità sui campi gara.

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:
- **Altezza:** numero tabella frontale mm.160; numero tabelle laterali mm.120
- **Larghezza:** numero tabella frontale mm.80; numero tabelle laterali mm.60
- 5.1.3 - Per il numero "1" deve essere utilizzata una linea verticale con spessore di mm.25.
- 5.1.4 - Per i soli motocicli con cilindrata 125cc e 250cc l'altezza minima del carattere frontale potrà essere di mm.140 (si veda allegato 1 bis per maggiori dettagli).
- 5.1.5 - Per i numeri devono essere utilizzati font ben leggibili (es. Arial, Times New Roman, Futura Heavy, Univers Bold, Oliver, Franklin Gothic).
- 5.1.6 - Come regola generale sono ammessi solo numeri a 2 cifre a meno che diversamente specificato nei regolamenti di categoria (es. Moto d'Epoca).
- 5.1.7 - È vietato esporre i loghi degli sponsor sulla parte frontale della carena salvo ove previsto e consentito dal Promotore e/o Organizzatore.
- 5.1.8 - Alle O.P., a giudizio insindacabile del C.T., i motocicli con tabelle contenenti numeri o loghi suscettibili di 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**
- 5.2.1- 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:
- 5.2.2 - Il numero frontale 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.) questo potrà essere affisso su di un

lato nella parte anteriore della carena.

- 5.2.3 - In mancanza di carenatura, la tabella porta numero frontale si deve apporre possibilmente in posizione centrale fissandola alla forcella, ferme restando tutte le norme che regolano le dimensioni e l'inclinazione della tabella stessa.
- 5.2.4 - I numeri laterali devono essere affissi sulla parte centrale o sulla parte inferiore della carena e non più sul codino.
- 5.2.5 - In mancanza di carenatura o di una vasca di contenimento, che abbia una sufficiente estensione verticale per esporre una tabella laterale di dimensione prescritta, i numeri laterali si possono esporre sul codone (o nella parte posteriore della sella) con un'inclinazione prossima alla perpendicolare al terreno e in posizione sufficientemente arretrata da non essere mai coperta dal corpo del pilota.
- 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 (si veda allegato 1 bis per maggiori dettagli).
- 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 E APPARECCHIATURE CRONOMETRICHE

- 6.1 - L'uso di apparecchiature elettroniche per la trasmissione di informazioni (dati o voce) da o per 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 se consentito dal regolamento di categoria non deve interferire con la strumentazione ufficiale del servizio di cronometraggio.

ART. 7 - PESO DEI MOTOCICLI E DEI PILOTI

- 7.1 - I pesi minimi dei motocicli e quando previsto, dei piloti sono riassunti 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 in "ordine di marcia" ossia con il serbatoio, con normali livelli di olio e acqua e tutto l'equipaggiamento addizionale montato sul motociclo (es. sensori telemetri, transponder, telecamera, ecc.)
- 7.3 - 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 ottenuto come media, arrotondata al numero intero più vicino, di almeno 3 unità.
- 7.4 - 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 paraschiena).
- 7.5 - **Alle misure del peso del motociclo e/o del pilota non viene applicata nessuna tolleranza.**

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.
- 8.3 - Il fissaggio della zavorra deve essere effettuato a regola d'arte, il C.T. ha la facoltà di respingere motocicli con zavorre il cui fissaggio non sia ritenuto sicuro.
- 8.4 - Il carburante nel serbatoio può essere usato come zavorra.
- 8.5 - 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 - **Per la bulloneria in titanio e/o in acciaio utilizzata per il fissaggio di parti strutturali deve, è richiesta una classe di resistenza min. pari ad 8.8. La bulloneria in alluminio può essere usata solo per il fissaggio di parti non strutturali.**
- 9.6 - Nessuna parte del motociclo può essere realizzata con un materiale metallico con modulo di elasticità specifico superiore a 50 Gpa.
- 9.7 - L'uso di metalli a matrice composita (MMC) e metalli rinforzati con fibre (FRM) è vietato.

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: nome del fabbricante del telaio, nome del fabbricante del motore. Questa norma si applica qualora non vi siano accordi commerciali differenti.
- 11.2 - I preparatori non vengono considerati come costruttori.

ART. 12 - IMPIANTO DI SCARICO

- 12.1 - Gli impianti di scarico devono conformarsi alle norme concernenti i limiti fonometrici riportati 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 *atta ad* 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
- 13.3 - La pinna paracatena può essere realizzata in materiale metallico, plastico o in materiale composito, purché di spessore sufficiente a garantirne la funzione protettiva.

ART. 14 - MOTORE

- 14.1 - Anche in presenza di tamponi paratelaio e carenatura integrale, 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.
- 14.2 - Le protezioni dei coperchi laterali possono essere realizzate in materiale metallico, plastico o, salvo quando espressamente vietato nel regolamento di categoria, purché di spessore sufficiente a garantire la funzione protettiva.
- 14.3 - Le protezioni devono essere progettate e fissate al motore in modo da resistere ad urti ed abrasioni, proteggendo efficacemente il motore in caso di caduta, allo scopo di evitare versamenti di olio in pista.
- 14.4 - La bontà progettuale e applicativa delle protezioni e il loro fissaggio al motore sarà oggetto di verifica durante le Operazioni Preliminari.
- 14.5 - Montare piastre e barre aggiuntive allo scopo di proteggere il motore è consentito.
- 14.6 - 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 terminare con una estremità a raggio sferico di almeno mm. 8 in materiale solido o coperte dalle manopole in gomma (integre).
- 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. **In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.**
- 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 - Le estremità delle leve devono essere parte integrante delle leve stesse o essere fissate permanentemente ad esse anche a mezzo viti.
- 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 - POGGIPIEDI

- 18.1 - Le pedane possono essere di 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 in lega di alluminio con raggio sferico di almeno mm.8. Tale terminale deve essere parte integrante della pedana o essere permanentemente fissato 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 - DATI IDENTIFICATIVI

- 20.1.1 - 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.

- 20.1.2 - In tutte le classi l'indice minimo di velocità è V.

20.2 - BATTISTRADA

- 20.2.1 - La superficie dello pneumatico può essere liscia (ovvero senza intagli) nel caso degli slick o profilata nel caso degli pneumatici "Intagliati".
- 20.2.2 - Il disegno del battistrada è libero ma deve essere realizzato dal fabbricante all'atto della produzione.
- 20.2.3 - 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.
- 20.2.4 - Gli pneumatici modificati devono portare un segno distintivo o il timbro del fabbricante apposto vicino alla marca del fabbricante.
- 20.2.5 - Per una sicurezza ottimale, la profondità del battistrada di uno pneumatico ai controlli pre-gara deve essere di almeno mm. 2,5.
- 20.2.6 - 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 gli slick.
- 20.2.7 - La superficie di uno pneumatico slick può avere una serie di 3 o più fori nella parte centrale e nella spalla, ad intervalli 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.
- 20.2.8 - 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.
- 20.2.9 - L'uso di termocoperte anche in griglia è consentito.
- ### 20.1 - MONTAGGIO PNEUMATICO
- 20.3.1 - Salvo diversamente specificato nel regolamento di categoria, lo pneumatico deve essere montato su un cerchio ruota con una larghezza interna del canale

compatibile come indicato nell'allegato 5.

- 20.3.3 - Nel montaggio dello pneumatico sul cerchio ruota è obbligatorio rispettare il senso di marcia indicato dal
- 20.3.3 - Tutti gli pneumatici saranno misurati, montati sul cerchio ruota 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 ruota ed alle razze di una ruota integrale è vietata.
- 21.2 - Il canale del cerchio ruota 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 svuotato 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 **equipaggiati di air-box**, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, ossia gli sfiati motore devono terminare e scaricare tutti nell'airbox. 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 dell/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 (ECCEZIONE 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 così 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 kevlar) 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 e 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 32 litri per le Gran Prix e SuperTwin, 24 litri per le Endurance e Superbike. Per le altre classi la capacità deve rimanere come omologato.
- 25.13 - Il rifornimento può essere effettuato con recipienti non pressurizzati e il serbatoio carburante non può essere pressurizzato artificialmente al di sopra della pressione atmosferica.
- 25.14 - Mettere il serbatoio all'aria attraverso l'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 - Salvo quando diversamente specificato nei regolamenti di categoria, per ogni evento incluso quelli con due gare, alle O.P. ogni pilota ha il diritto di fare punzonare un solo motociclo completo (telaio e motore) ed un eventuale motore di scorta. Il numero motori punzonabili (incluso quello montato sul motociclo) sono riassunti nell'allegato 2.
- 27.2 - La punzonatura viene effettuata mediante l'apposizione uno stiker nella zona stabilita dal 1° Commissario, generalmente la zona del canotto per il telaio e il carter motore per il motore
- 27.3 - La zona di apposizione dello sticker deve essere, priva di precedenti punzonature, libera da eventuali protezioni (carbonio, kevlar) e perfettamente sgrassata.

- 27.4 - Gli stickers devono essere mantenuti integri per tutta la durata dell'evento e non potranno in nessun caso essere asportati dal componente sul quale sono stati apposti.
- 27.5 - La punzonatura di un ulteriore telaio è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, frattura ecc.) e deve essere preventivamente concordata con il 1° Commissario Tecnico.
- 27.6 - Il telaio sostitutivo dovrà essere presentato al 1° Commissario Tecnico, smontato o pre-assemblato. Il pre-assemblaggio del telaio può includere unicamente telaio, gruppo di sterzo (canotto cuscinetti e piastre), forcellone, sospensione posteriore (ammortizzatore e leveraggio) e cablaggio.
- 27.7 - La punzonatura dell'eventuale motore si scorta deve avvenire durante le O.P. contestualmente alla punzonatura del motociclo.
- 27.8 - Nel caso sia concesso punzonare un solo motore, la punzonatura di un motore sostitutivo sarà concessa solo in caso di provati motivi tecnici e deve essere preventivamente concordata il 1° Commissario Tecnico.
- 27.9 - Nel caso sia concesso punzonare un motore di scorta, non è possibile richiedere la punzonatura di un ulteriore motore.

ART. 28 - MOTOCICLI PERICOLOSI

- 28.1 - I motocicli che dovessero essere presentati alla O.P. non rispondenti 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 entrambi i lati deve essere perfettamente visibili:
- Almeno 180° del cerchio ruota posteriore.
 - L'intero cerchio ruota anteriore, tranne 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 per i liquidi motore 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 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 e avvisatore acustico
 - Cavalletto centrale e Stampella laterale
 - Porta-targa e targa
 - Borsa degli attrezzi
 - Catalizzatore
 - Gancio per il casco e maniglie per il passeggero
 - Attacchi per borse e bauletti

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
- I cavi alta tensione, i cappucci candela e le candele
- 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, i C.d.G. hanno facoltà di trattenerli e restituirli a fine gara.

33.2 – CASCHI

33.2.1 - Il pilota e l'eventuale passeggero a bordo di un motociclo con il motore acceso, durante le prove e la gare 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: spalle, gomiti, entrambi i lati del tronco e delle anche, zona posteriore del dorso, le ginocchia.
- 33.4.3 -Il pilota e l'eventuale passeggero, devono entrambi indossare delle sottotute complete se hanno se usano 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 danneggiare 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 della cute delle gambe del pilota.
- 33.4.5 -Il pilota ed il passeggero devono indossare guanti protettivi in pelle.
- 33.5 - **PARASCHIENA**
- 33.5.1 -L'uso del paraschiena è obbligatorio nelle categorie S.A.V., Junior A e Junior B della specialità minimoto.
- 33.5.2 -L'uso del paraschiena è vivamente consigliato in tutte le altre classi.
- 33.6 - **MATERIALI EQUIVALENTI ALLA PELLE**
- 33.6.1 -Per indumenti e calzature, al posto della pelle (e per i rinforzi), possono essere impiegati materiali alternativi che non fondano con il calore e che abbiano proprietà uguali o superiori alla pelle con 1,5mm di spessore per quello che riguarda:
- Qualità ignifuga
 - Resistenza all'abrasione
 - Coefficiente di attrito su ogni tipo di asfalto
 - Qualità di assorbimento della traspirazione
 - est medico (non tossico e non allergico)
- 33.6.2 -Le caratteristiche di questi indumenti devono essere documentate e garantite dal fabbricante o dall'importatore.

REGOLAMENTO TECNICO 125 GP (RT1GP)

Ferme 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.

- 1.3 - La somma dei pesi del motociclo e del pilota in ordine di marcia deve essere uguale o superiore a 136Kg.
- 1.4 - Per ogni evento, inclusi quelli con due gare, ogni pilota può fare punzonare un motociclo completo (telaio e motore) ed un motore di scorta.

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 posteriore) 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 (inclusa la sua lunghezza) non sono ammessi.
- 3.3 - La regolazione meccanica ed idraulica della forcella e dell'ammortizzatore deve essere obbligatoriamente di tipo meccanico/manuale.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

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

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Sono ammessi cerchi ruota di larghezza massima:
- | | |
|--------------------------|-------|
| Cerchio ruota Anteriore | 2.50" |
| Cerchio ruota Posteriore | 3.50" |
- 5.2 - Cerchi ruota in materiale composito (inclusi quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro) non sono ammessi.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, possono essere usati pneumatici slick.
- 6.2 - Gli pneumatici rain possono essere usati solo se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal D.d.G.
- 6.3 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte e generatori 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. per quanto attiene l'omologazione dei serbatoi in fibra.

ART. 8 - MOTORE

- 8.1 - Il motore è libero nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 8.2 - Sono ammessi motori aspirati 2T e 4T con cilindrata compresa tra 80cc e 125cc.
- 8.3 - Non è ammessa nessuna tolleranza sulla misura della cilindrata.
- 8.4 - 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, inclusi 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 centralina 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 - CARROZZERIA

- 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 dB/A.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria è libera nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 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, per quest'ultima è richiesta una classe di resistenza min. pari ad 8.8.
- 15.4 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza.

REGOLAMENTO TECNICO MOTO3 (RTM3)

Ferme 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 Moto3, prototipi equipaggiati con motori monocilindrici 4 tempi con cilindrata massima di 250cc., che rispondano ai requisiti stabiliti dalla F.I.M. per il Campionato Mondiale Moto3.
- 1.2 - La centralina di controllo motore e acquisizione dati sarà fornita da Dell'Orto per il Campionato stesso.
- 1.3 - 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 ed omologato per l'uso stradale.
- 1.4 - Negli articoli a seguire si definisce una lega dell'elemento X (es. acciaio per le leghe ferro-carbonio), una lega in cui X è l'elemento più abbondante in termini di concentrazione, misurata come percentuale sul peso.
- 1.5 - La somma dei pesi del motociclo e del pilota in ordine di marcia deve essere uguale o superiore a 148Kg.
- 1.6 - Per ogni evento, inclusi quelli con due gare, ogni pilota può fare punzonare un motociclo completo (telaio e motore) ed un motore di scorta.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Telaio, forcellone e tutte le infrastrutture del motociclo sono liberi per materiali e tipologia, 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 - Le molle delle sospensioni (anteriore e posteriore) devono essere di tipo elicoidale in lega acciaiosa.
- 3.3 - Sospensioni attive o semi-attive e/o sistemi elettronici atti al controllo delle funzioni delle stesse, incluso la loro lunghezza, non sono ammessi.
- 3.4 - La regolazione meccanica ed idraulica della forcella e dell'ammortizzatore, deve essere obbligatoriamente di tipo meccanico/manuale.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - Gli impianti frenanti anteriore e posteriore sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 4.2 - I dischi devono essere realizzati con una lega di acciaio.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Sono ammessi unicamente cerchi ruota realizzati con lega di alluminio o magnesio, con canale delle seguenti dimensioni (larghezza x diametro):
Cerchio ruota anteriore 2.50"x 17"
Cerchio ruota Posteriore 3.50"x 17"

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi e possono essere utilizzati anche gli "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 e generatori sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

7.1 - SERBATOIO

- 7.1.1 - La forma, il criterio costruttivo e la capacità del serbatoio sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS e dalla F.I.M. per quanto concerne l'omologazione dei serbatoi in fibra.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

- 7.2.1 - La pressione massima del carburante deve essere di 5.0 Bar. La tubazione di mandata del carburante deve disporre di un dispositivo atto alla verifica della pressione da parte dei Commissari Tecnici.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - STRUMENTI DI CARBURAZIONE

- 8.1.2 - Non sono ammessi condotti di ammissione a lunghezza variabile.
- 8.1.3 - È consentita una sola valvola a farfalla, comandata dal pilota tramite il comando gas al manubrio e trasmissione meccanica (es. cavo gas). Non sono ammesse interruzioni della trasmissione meccanica tra il comando gas sul manubrio e la valvola a farfalla.
- 8.1.5 - È permesso gestire il minimo motore ed il freno motore, tramite un sistema by-pass di aria regolato da motori passo-passo controllati dalla Centralina. La superficie totale del by-pass aria non può essere superiore a quella di un foro circolare del diametro di mm.12.
- 8.1.4 - Oltre alla farfalla, agli iniettori e al sistema di gestione del minimo, non sono consentiti ulteriori dispositivi in movimento nei condotti di ammissione a monte delle valvole.
- 8.1.6 - Sono ammessi massimo 2 iniettori comandati indipendentemente dalla centralina di controllo motore e posizionati a monte delle valvole di ammissione.
- 8.1.7 - Nei condotti di aspirazione ed in camera di scoppio, oltre ai gas provenienti dagli sfianti motore, è ammessa solo la miscela aria/carburante.

8.2 - AIR-BOX

- 8.2.1 - L'Air-box è libero per materiale e tipologia nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 8.2.3 - Qualunque forma di sovralimentazione è vietata.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ

- 9.1.1 - Il motore è libero nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS ad eccezione delle limitazioni di seguito specificate.
- 9.1.2 - Sono ammessi unicamente motori alternativi, monocilindrici, aspirati, a 4 tempi e con cilindrata massima di 250cc, non è ammessa nessuna tolleranza sulla misura della cilindrata.
- 9.1.3 - Il regime di rotazione dell'albero motore non deve superare i 14'000 giri/min.
- 9.1.4 - Sono ammessi motori e componenti motore che rispondano ai requisiti stabiliti dalla F.I.M. per il Campionato Mondiale Moto3.

9.2 - TESTA

9.2.1 - La testa può essere realizzata unicamente in lega di alluminio.

9.3 - PISTONE

9.3.1 Il cilindro deve avere un alesaggio massimo di 81mm.

9.3.2 - Non sono ammessi motori con pistoni ovali. Sono considerati ovali i pistoni per i quali la differenza tra diametro minimo e massimo del pistone è maggiore o uguale al 5%.

9.3.3 - Il pistone può essere realizzato unicamente in lega di alluminio.

9.3.4 - Lo spinotto del pistone può essere realizzato unicamente in lega di acciaio.

9.4 - BIELLA

9.4.1 - La biella può essere realizzata unicamente in lega di acciaio o di titanio.

9.5 - ALBERO MOTORE

9.5.1 - L'albero motore può essere realizzato unicamente in lega di acciaio.

9.6 - DISTRIBUZIONE

9.6.1 - Non sono ammessi sistemi di distribuzione idraulici o pneumatici.

9.6.2 - Non sono ammessi sistemi di distribuzione a fasatura e/o alzata variabile.

9.6.3 - L'albero a camme deve essere comandato mediante una catena di distribuzione, con l'eventuale interposizione di un unico ingranaggio (o pignone) posizionato sulla testa o sul basamento motore.

9.6.4 - L'albero a camme può essere realizzato unicamente in lega di acciaio.

9.6.5 - Le valvole e le molle di richiamo valvola possono essere unicamente in lega di acciaio o di titanio.

9.7 - CILINDRO

9.7.1 - Il cilindro può essere realizzato unicamente in lega di alluminio con canna trattata.

9.8 - CARTERS MOTORE

9.8.1 - I semicartermotore possono essere realizzati unicamente in lega di alluminio.

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 - È possibile utilizzare solo la selezione di ingranaggi approvata dalla F.I.M. per il motore in uso.

10.2.3 - Il dispositivo di selezione deve essere di tipo convenzionale, non sono ammessi sistemi di selezione manuale automatizzata tipo "Seamless Shift" o similari.

10.2.3 - Non sono ammessi cambi automatici a variazione continua (CVT).

10.2.4 - L'uso del dispositivo di assistenza alla cambiata "quick-shift" è consentito.

10.2.5 - 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 - Gli impianti di raffreddamento acqua e /o olio (radiatori, pompa e tubi) sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO**12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI**

12.1.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire il cablaggio ed i comandi elettrici sono liberi.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - L'accensione deve essere pilotata da un unico dispositivo di accensione (candela).

12.2.2 - La centralina di controllo motore (ECU) deve essere la centralina Moto3 fornita da Dell'Orto per il Campionato Italiano Moto3.

12.2.3 - La ECU Moto3 deve rimanere inalterata sia nell'"hardware" che nel "software", ad eccezione della modifica dei normali parametri di calibrazione permessa dal programma fornito assieme alla centralina.

12.2.4 - La F.M.I. si riserva il diritto di richiedere la sostituzione della ECU in dotazione al pilota in qualunque momento della manifestazione. Il rifiuto di tale sostituzione e/o la manomissione della ECU comporterà l'applicazione delle sanzioni previste dal regolamento sportivo di classe.

12.2.5 - La ECU Moto3 prevede un dispositivo per limitare il regime di rotazione dell'albero motore. Qualsiasi modifica alla centralina o sistema atto a modificare il regime massimo di rotazione del motore è vietato.

12.2.6 - Per il tipo di connettore e per lo schema di connessione (Pin Out) della ECU Moto3 si faccia riferimento alla documentazione fornita assieme alla centralina.

12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.3.1 - Caratteristiche dell'impianto di controllo motore necessarie per il corretto funzionamento della ECU moto3:

- Accensione di tipo induttivo (CDI).

- Massima corrente nella bobina di accensione: 30A

- Sensore di posizione farfalla con tensione in uscita da 0 a 5 Volt

- Sensore di posizione albero motore di tipo induttivo la tensione in uscita a 300 giri/min sia superiore a 0,8Volt e inferiore a 100Volt.

- Quando presente il sensore di posizione dell'albero a camme deve essere del tipo ad effetto di Hall con tensione in uscita di massimo 0,5 Volt quando in posizione "0" e compresa tra 4 e 5 Volt quando in posizione "1".

- È obbligatorio l'uso di una batteria, il corretto funzionamento della ECU Moto3 è garantito per tensioni di alimentazione tra 8Volt e 18Volt.

12.3.1 - Caratteristiche dell'impianto di controllo motore raccomandate per il corretto funzionamento della ECU moto3:

- Cruscotto (Dashboard): Dell'Orto 16001.

- Motorino di controllo del passaggio del minimo (by-pass): Dell'Orto 17258.

- Modulo Lambda: Bosh LSU 4.8.

- Sensore di detonazione: Bosh o NGK piezo-ceramico

- Sensore di posizione albero motore:

Soluzione 1: pick-up su albero motore abbinato ad una ruota fonica con un numero di denti compreso tra 12 e 30.

Soluzione 2: pick-up su albero motore (come descritto in precedenza) e pick-up su albero a camme abbinato ad una ruota fonica mono-dente.

Si faccia riferimento alla documentazione allegata alla centralina per maggiori dettagli.

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 - La ECU Moto3 include un dispositivo di acquisizione dati (Logger), ulteriori centraline di acquisizione sono vietate. Il software di visualizzazione dei dati acquisiti (Browser) è libero.
- 12.4.3 - La ECU Moto3 prevede strategie per il controllo di trazione, tali strategie devono rimanere inalterate ad eccezione della modifica dei normali parametri di calibrazione permessa dal programma fornito assieme alla centralina. Qualsiasi ulteriore modifica alla centralina o sistema atto ad alterare il funzionamento del controllo di trazione è vietato.

ART. 13 - CARROZZERIA

- 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 neri e le tabelle porta numero rosse.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - L'impianto di scarico è libero nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 14.2 - Non sono ammessi impianti di scarico a lunghezza variabile.
- 14.3 - Non sono ammesse parti in movimento (es. valvole) nel impianto di scarico.
- 14.4 - Il limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A, la misura viene effettuata ad un regime di 5500 giri/min.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria è libera nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 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, per quest'ultima è richiesta una classe di resistenza min. pari ad 8.8.
- 15.4 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza.

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 al C.I.V. Superstock tutti i motocicli provvisti di 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 Superstock devono (se non 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 - Il peso minimo del motociclo è pari peso a secco meno l'8% e non può essere inferiore a 162Kg. Per maggiori informazioni sulla definizione di peso a secco si faccia riferimento al Regolamento Tecnico Generale (RTGS).
- 1.5 - Nel corso dell'anno potranno essere applicate variazioni riguardanti il peso minimo, al fine di eguagliare il rendimento dei motocicli con differenti configurazioni motore.
- 1.6 - Per ogni evento, inclusi quelli con due gare, ogni pilota può fare punzonare un motociclo completo (telaio e motore) ed un motore di scorta.

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 - L'uso di gusci protettivi per proteggere i lati del telaio è permesso a condizione che venga mantenuta la forma originale lasciando libera la zona del canotto di sterzo. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questa applicazione è consentito.
- 2.1.5 - Niente altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.
- 2.1.6 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.7 - La verniciatura del telaio è libera e la sua lucidatura è vietata.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

- 2.2.1 - Il telaietto reggisella può essere modificato o sostituito con altro realizzato con lo stesso tipo di materiale o con peso specifico superiore a quello originale.
- 2.2.2 - Supporti sella supplementari possono essere aggiunti ed eventuali sporgenze non strutturali possono essere rimosse nel rispetto dei criteri di sicurezza. Gli accessori avvitati sul telaietto reggisella possono essere rimossi.
- 2.2.3 - La verniciatura del telaietto reggisella è libera e la sua lucidatura è vietata.

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, se non utilizzati in origine sul motociclo omologato.

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 - Il forcellone può essere modificato per fissare permanentemente il supporto della pinza freno posteriore tramite saldatura, foratura o usando helicoil.
- 2.4.3 - 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.
- 2.4.4 - È consentito forare la parte inferiore del forcellone per montare la "pinna" di protezione catena.
- 2.4.5 - L'uso di gusci protettivi per proteggere i lati del forcellone è permesso a condizione che venga mantenuta la forma originale. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questa applicazione è consentito.

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.

2.6 - MANUBRI E COMANDI

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 omologata.

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 anteriore freno è consentito.

2.7 - PEDANE E COMANDI

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

2.7.2 - Il leveraggio del comando cambio può essere modificato.

2.7.3 - Protezioni dei piedi montate sulle pedane (paratacchi), anche in **fibra carbonio e/o kevlar** 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 - Gli anelli parapolvere possono essere modificati sostituiti o rimossi a condizione che la forcella rimanga totalmente sigillata.

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

3.1.4 - Le parti interne della forcella come molle, valvole, pistoncini e lamelle possono essere rimosse, modificate o sostituite. L'uso di cartucce "after market" è consentito.

3.1.5 - L'altezza e la posizione degli steli forcella anteriore rispetto alle piastre di sterzo sono libere.

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

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

3.3.4 - Le molle della sospensione posteriore possono essere modificate o sostituite.

3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI

- 3.4.1 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni aftermarket o prototipo è vietato.
- 3.4.2 - Se utilizzati, i dispositivi elettronici per il controllo delle sospensioni devono rimanere, in ogni loro parte meccanica ed elettronica, come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 3.4.3 - Per essere omologati per l'uso nelle competizioni, i dispositivi elettronici per il controllo delle sospensioni devono funzionare correttamente anche in caso di una avaria elettrica o elettronica.

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

- 4.1.1 - I dischi freno possono essere sostituiti da altri che si conformino alle seguenti indicazioni:
- i materiali costruttivi di disco e flangia disco devono rimanere come omologati
 - i diametri interno ed esterno del disco non devono essere inferiori al disco originale
 - lo spessore del disco può essere maggiorato a condizione di poter utilizzare la pinza freno originale senza alcuna modifica
 - il disco si deve fissare al cerchio ruota utilizzando i fissaggi del disco originale
 - 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 - Il supporto della pinza freno posteriore può essere fissato in maniera "permanente" al forcellone.
- 4.2.3 - Le pastiglie freno ed i relativi perni di fissaggio possono essere sostituiti.
- 4.2.4 - Per ridurre il trasferimento di calore al fluido dei freni è permesso aggiungere lamierini tra le pastiglie ed il pistoncino e sostituire i pistoncini in lega leggera con altri in acciaio prodotti dal fabbricante delle pinze.

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 modificati o sostituiti e possono essere utilizzati connettori rapidi.
- 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 - Il sistema ABS può essere disattivato ed è possibile rimuovere la centralina, le ruote foniche, sensori e circuiti elettrici ed idraulici.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

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

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

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Possono essere utilizzati solo gli pneumatici assegnati dal fornitore ufficiale per la classe Superstock 1000 del CIV.
- 6.2 - Il numero massimo di pneumatici per evento (indifferentemente anteriori o posteriori) sarà limitato a 10, sono esclusi da questa conteggio gli pneumatici rain.
- 6.3 - È possibile utilizzare pneumatici rain solo quando il D.d.G. dichiara la prova o la 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 dall'Ufficiale preposto o Commissario Tecnico direttamente all'ingresso pista ed il pilota, a fine turno, dovrà consegnare al 1° Commissario Tecnico 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 dall'Ufficiale preposto o Commissario Tecnico 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 e generatori di corrente sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - Il serbatoio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.2 - I lati del serbatoio possono essere protetti da gusci realizzati in materiale composito (incluso fibra di carbonio e/o kevlar). Le protezioni si devono modellare sul serbatoio mantenendone la forma.
- 7.3 - Il tappo può essere sostituito con altro del tipo "a vite" che impedisca le aperture accidentali e garantisca una perfetta tenuta.
- 7.4 - Il rubinetto del carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.5 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti.
- 7.6 - Le tubazioni carburante rubinetto/flauto iniettori possono essere sostituite.
- 7.7- L'aggiunta di connettori rapidi e filtri carburante è consentita.
- 7.8 - La pompa benzina ed il regolatore di pressione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

- 7.9 - La pressione massima del carburante, definita nelle schede di omologazione, sarà misurata dai Commissari Tecnici sulla tubazione di mandata che disporrà di un dispositivo atto a tale operazione.

ART. 8 - MOTORE

- 8.1 - I particolari del motore specificatamente menzionati in questo articolo devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.1.1 - Le guarnizioni motore (inclusa la guarnizione di testa) sono libere.
- 8.2 - TESTA
- 8.2.1 - Qualsiasi modifica alla testa è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.
- 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. Solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, è permessa.
- 8.2.3 - Lo spessoramento delle molle delle valvole è vietato.
- 8.3 - PISTONI
- 8.3.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni inclusi lucidatura e alleggerimento è vietata.
- 8.3.2 - Qualsiasi modifica a fasce di tenuta, spinotti e relativi fermi è vietata.
- 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 ai rocchetti o agli ingranaggi di distribuzione è vietata.
- 8.6.2 - 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.
- 8.6.3 - La fasatura dell'albero a camme può essere variata per quanto ammesso dalle asole eventualmente presenti in origine sul rocchetto.
- 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 originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 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 mentre il motore è in marcia, sono ammessi solo se presenti in origine sul motociclo omologato.
- 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 motore deve essere connesso e scaricare nell'air-box.
- 9.2.5 - I condotti dell'aria che vanno dalla carenatura all'air-box possono essere modificati o sostituiti con altri di diverso materiale, ma l'uso della fibra di carbonio e/o kevlar o altri materiali esotici è vietato.
- 9.2.6 - Griglie o retine presenti all'ingresso dei condotti di ammissione in air-box possono essere rimosse.

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.
- 10.2 - CAMBIO
- 10.2.1 - Qualsiasi modifica al cambio di velocità è vietata.
- 10.2.2 - L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shift" è consentito.
- 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 - RADIATORE ACQUA

- 11.1.1 - Il radiatore dell'acqua deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 11.1.2 - Il tappo del radiatore dell'acqua può essere modificato o sostituito.
- 11.1.3 - La ventola di raffreddamento ed il suo collegamento possono essere modificati sostituiti o rimossi.
- 11.1.4 - Il montaggio di una rete di protezione al radiatore dell'acqua è consentito.
- 11.2 - CIRCUITO ACQUA
- 11.2.1 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'acqua è vietata.
- 11.2.2 - Le tubazioni che collegano il radiatore dell'acqua al motore possono essere sostituite, ma il circuito deve rimanere invariato.

- 11.2.3 - I vasi di espansione possono essere sostituiti ma devono essere fissati in modo sicuro.
- 11.2.4 - La valvola termostatica ed il sensore di temperatura possono essere rimossi.
- 11.3 - **RADIATORE OLIO**
- 11.3.1 - Il radiatore dell'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'olio è consentito.
- 11.4 - **CIRCUITO OLIO**
- 11.1.1 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'olio è vietata.
- 11.1.2 - Le tubazioni dell'olio possono essere modificate o sostituite. Se sostituite, le tubazioni dell'olio in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna metallica e avere connettori crimpati o filettati.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

- 12.1.1 - Il cablaggio può essere sostituito con il cablaggio kit (approvato dalla casa costruttrice) da utilizzare in abbinamento con la centralina kit descritta di seguito.
- 12.1.2 - Nel caso venga mantenuto il cablaggio originale il blocchetto di avviamento e la chiave possono essere riposizionati o sostituiti.
- 12.1.3 - Il taglio del cablaggio è vietato.
- 12.1.4 - I cavi alta tensione, i cappucci candela e le candele possono essere sostituiti.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

- 12.2.1 - La centralina ECU può essere riposizionata.
- 12.2.2 - Sono ammesse le seguenti modifiche alla centralina di accensione e controllo motore (ECU):
 - a) centralina originale, con il software interno modificato
 - b) sostituzione con centralina kit (approvata dalla casa costruttrice del motociclo) dotata di un connettore per montarla sul cablaggio originale o kit
 - c) centralina originale abbinata ad una seconda centralina di accensione e/o iniezione (comunemente chiamata Power Commander).
- 12.2.3 - Nei casi a) b) e c) specificati in precedenza il costo dell'intero sistema incluso il software non può essere superiore di 1,5 volte il costo del sistema originale.

12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

- 12.3.1 - L'alternatore deve rimanere montato e funzionante come omologato.
- 12.3.2 - La batteria può essere sostituita con altra che abbia una capacità uguale o superiore a quella originale.
- 12.3.3 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.
- 12.3.4 - La strumentazione può essere modificata o sostituita.
- 12.3.5 - Si consiglia di installare in prossimità della strumentazione un indicatore di colore rosso che lampeggi nel caso in cui ci sia una perdita di pressione del circuito di lubrificazione.

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 non presenti in origine sul motociclo omologato è vietato, quanto detto include anche sensori e centraline di acquisizione dati.

ART. 13 - CARROZZERIA**13.0 - GENERALITÀ**

- 13.0.1 - La carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono apparire come originariamente prodotti dal costruttore per il modello omologato.
- 13.0.2 - I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di diverso materiale ma l'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate.
- 13.0.3 - Colore e grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.
- 13.0.4 - I numeri di gara devono essere bianchi e le tabelle porta numero dovranno essere rosse.

13.1 - CARENATURA

- 13.1.1 - Le dimensioni devono essere le stesse della carenatura originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi d'origine.
- 13.1.2 - Il plexiglas del cupolino può essere sostituito con un duplicato trasparente della stessa forma la cui altezza, intesa come distanza tra la piastra di sterzo superiore e la parte centrale del bordo superiore, può variare di +/-mm.15 rispetto al plexiglass originale.
- 13.1.3 - I motocicli non equipaggiati in origine con una carenatura integrale possono montare solo una carenatura inferiore, avente funzione di vasca di contenimento liquidi, la cui altezza non superi il piano orizzontale che unisce i centri delle ruote anteriore e posteriore.
- 13.1.4 - 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.
- 13.1.5 - L'uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso di aria al radiatore è consentito, ma l'aspetto frontale e laterale del motociclo deve rimanere come omologato.
- 13.1.6 - Le staffe, i supporti e gli attacchi della carenatura possono essere modificati o sostituiti ma l'uso di titanio e materiale composito (come carbonio e affini) è vietato.

13.2 - PARAFANGHI

- 13.2.1 - La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.
- 13.2.2 - Il parafango posteriore fissato sul forcellone può essere modificato, sostituito o rimosso.

13.3 - SELLA

- 13.3.1 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.
- 13.3.2 - Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso.

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, i dispositivi di immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) possono essere rimossi.
- 14.3 - Il numero e la collocazione dei silenziatori deve rimanere come omologato.
- 14.4 - Sono ammessi silenziatori in titanio e/o carbonio
- 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 - Per ragioni di sicurezza il fondello di uscita dello scarico deve avere i bordi arrotondati in modo da evitare superfici taglienti.
- 14.7 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria originale può essere sostituita con altra di resistenza sia uguale o superiore all'originale.
- 15.2 - La bulloneria in titanio è vietata, la bulloneria in alluminio può essere usata solo in componenti non strutturali.
- 15.3 - Gli attacchi carena possono essere sostituiti con attacchi rapidi.
- 15.4 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.

REGOLAMENTO TECNICO SUPERSTOCK 600 (RTST6)

Ferme 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 C.I.V. Superstock 600 tutti i motocicli provvisti di 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 Superstock devono (se non 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 - **Il peso minimo del motociclo è pari al peso a secco meno l'8%. Per maggiori informazioni sulla definizione di peso a secco si faccia riferimento al Regolamento Tecnico Generale (RTGS).**
- 1.5 - Nel corso dell'anno potranno essere applicate variazioni riguardanti il peso minimo, al fine di eguagliare il rendimento dei motocicli con differenti configurazioni motore.
- 1.6- Per ogni evento, inclusi quelli con due gare, ogni pilota può fare punzonare un motociclo completo (telaio e motore) ed un motore di scorta.

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 - L'uso di gusci protettivi per proteggere i lati del telaio è permesso a condizione che venga mantenuta la forma originale lasciando libera la zona del canotto di sterzo. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questa applicazione è consentito.
- 2.1.5 - Niente altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.

- 2.1.6 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.7 - La verniciatura del telaio è libera e la sua lucidatura è vietata.
- 2.2 - TELAIETTO REGGISSELLA
- 2.2.1 - Il telaietto reggisella deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.2.2 - Supporti sella supplementari possono essere aggiunti, eventuali sporgenze non strutturali possono essere rimosse nel rispetto dei criteri di sicurezza. Gli accessori avvitati sul telaietto reggisella possono essere rimossi.
- 2.2.3 - La verniciatura del telaietto reggisella è libera e la sua lucidatura è vietata.
- 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, se non presente in origine sul motociclo omologato.
- 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 - Il forcellone può essere modificato per fissare permanentemente il supporto della pinza freno posteriore tramite saldatura, foratura o usando helicoil.
- 2.4.3 - 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.
- 2.4.4 - È consentito forare la parte inferiore del forcellone per montare la "pinna" di protezione catena.
- 2.4.5 - L'uso di gusci protettivi per proteggere i lati del forcellone è permesso a condizione che venga mantenuta la forma originale. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questa applicazione è consentito.
- 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.
- 2.6 - MANUBRI E COMANDI
- 2.6.1 - I manubri ed i comandi manuali (ad esclusione della 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 omologata.
- 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 freno anteriore è consentito.
- 2.7 - PEDANE E COMANDI
- 2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere modificati o riposizionati ma devono utilizzare i punti di fissaggio al telaio originali.
- 2.7.2 - Il leveraggio del comando cambio può essere modificato.
- 2.7.3 - Protezioni dei piedi montate sulle pedane (paratacchi), anche in fibra carbonio e/o kevlar, 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 - Gli anelli parapolvere possono essere modificati sostituiti o rimossi a condizione che la forcella rimanga totalmente sigillata.

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

3.1.4 - Le parti interne della forcella come molle, valvole, pistoncini, lamelle possono essere rimosse, modificate o sostituite. L'uso di cartucce "after market" è consentito.

3.1.5 - L'altezza e la posizione degli steli forcella anteriore rispetto alle piastre di sterzo sono libere.

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

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

3.3.4 - Le molle della sospensione posteriore possono essere modificate o sostituite.

3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI

3.4.1 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni after-market o prototipo è vietato.

3.4.2 - Se utilizzati i dispositivi elettronici per il controllo delle sospensioni devono rimanere, in ogni loro parte meccanica ed elettronica, come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

3.4.3 - Per essere omologati per l'uso nelle competizioni, i dispositivi elettronici per il controllo delle sospensioni devono funzionare correttamente anche in caso di una avaria elettrica o elettronica.

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

4.1.1 - I dischi freno devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

4.1.2 - 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 - Il supporto della pinza freno posteriore può essere fissato in maniera "permanente" al forcellone.

- 4.2.3 - Le pastiglie freno e i relativi perni di fissaggio possono essere sostituiti.
- 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 modificati o sostituiti e possono essere aggiunti connettori rapidi.
- 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 - Se presente, il sistema ABS, può essere disattivato e il sistema smantellato rimuovendo centralina, ruote foniche, sensori e circuiti elettrici e idraulici.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

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

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Possono essere utilizzati solo gli pneumatici assegnati dal fornitore ufficiale per la classe Superstock 600 del CIV.
- 6.2 - Il numero massimo di pneumatici (indifferentemente anteriori o posteriori) per evento sarà limitato a 8, sono esclusi da questo conteggio gli pneumatici rain.
- 6.3 - È possibile utilizzare pneumatici rain solo quando il D.d.G. dichiara la prova o la 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 dall'Ufficiale preposto o Commissario Tecnico direttamente all'ingresso pista ed il pilota, a fine turno, dovrà consegnare al 1° Commissario Tecnico 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 dall'Ufficiale preposto o Commissario Tecnico 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 e generatori di corrente sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - Il serbatoio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.2 - I lati del serbatoio possono essere protetti da gusci realizzati in materiale composito (incluso fibra di carbonio e/o kevlar). Le protezioni si devono modellare sul serbatoio mantenendone la forma.
- 7.3 - Il tappo può essere sostituito con altro del tipo "a vite" che impedisca le aperture accidentali e garantisca una perfetta tenuta.
- 7.4 - Il rubinetto del carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.5 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti.
- 7.6 - Le tubazioni carburante rubinetto/flauto iniettori possono essere sostituite.
- 7.7- L'aggiunta di connettori rapidi e filtri carburante è consentita.
- 7.8 - La pompa benzina ed il regolatore di pressione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.9 - La pressione massima del carburante, definita nelle schede di omologazione, sarà misurata dai Commissari Tecnici sulla tubazione di mandata che disporrà di un dispositivo atto a tale operazione.

ART. 8 - MOTORE

8.1 - GENERALITÀ

- 8.1.1 - I particolari del motore specificatamente menzionati in questo articolo devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.1.2 - Le guarnizioni motore (inclusa la guarnizione di testa) sono libere.
- 8.2 - TESTA
- 8.2.1 - Qualsiasi modifica alla testa è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.
- 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. Solo la normale manutenzione come dal manuale di officina è permessa.
- 8.2.3 - Lo spessoramento le molle delle valvole è vietato.
- 8.2.4 - Le guarnizioni motore (inclusa la guarnizione di testa) sono libere.

8.3 - PISTONI

- 8.3.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni inclusi lucidatura e alleggerimento è vietata.
- 8.3.2 - Qualsiasi modifica a fasce di tenuta, spinotti e relativi fermi è vietata.

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 ai rocchetti o agli ingranaggi di distribuzione 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 - La fasatura dell'albero a camme può essere variata per quanto ammesso delle asole eventualmente presenti in origine sul rocchetto.
- 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.

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 originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 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 mentre il motore è in marcia, sono ammessi solo se presenti in origine sul motociclo omologato.
- 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.
- 9.2.5 - I condotti dell'aria che vanno dalla carenatura all'air-box possono essere modificati o sostituiti con altri di diverso materiale, ma l'uso della fibra di carbonio e/o kevlar o altri materiali esotici è vietato.
- 9.2.6 - Griglie o retine presenti all'ingresso dei condotti di ammissione in air-box possono essere rimosse.

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.
- 10.2 - CAMBIO
- 10.2.1 - Qualsiasi modifica al cambio di velocità è vietata.
- 10.2.2 - L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shift" è consentito.
- 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 - RADIATORE ACQUA

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

11.1.2 - Il tappo del radiatore dell'acqua può essere modificato o sostituito.

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

11.1.4- Il montaggio di una rete di protezione al radiatore dell'acqua è consentito.

11.2 - CIRCUITO ACQUA

11.2.1 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'acqua è vietata.

11.2.2 - Le tubazioni che collegano il radiatore dell'acqua al motore possono essere sostituite, ma il circuito deve rimanere invariato.

11.2.3 - I vasi di espansione devono essere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

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

11.3 - RADIATORE OLIO

11.3.1 - Il radiatore dell'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'olio è consentito.

11.4 - CIRCUITO OLIO

11.4.1 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'olio è vietata.

11.4.2 - Le tubazioni dell'olio possono essere modificate o sostituite. Se sostituite, le tubazioni dell'olio in pressione devono essere con del tipo con calza metallica esterna e avere connettori crimpati o filettati.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.1.1 - Il cablaggio può essere sostituito con il cablaggio kit (approvato dalla casa costruttrice del motociclo e omologato da Infront Motor Sports) da utilizzare in abbinamento con la centralina kit descritta di seguito.

12.1.2 - Nel caso venga mantenuto il cablaggio originale il blocchetto di avviamento e la chiave possono venire riposizionati o sostituiti.

12.1.3 - Il taglio del cablaggio è vietato.

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

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - La centralina ECU può essere riposizionata.

12.2.2 - Sono ammesse le seguenti modifiche alla centralina di accensione e controllo motore (ECU):

a) centralina originale, con il software interno modificato.

b) sostituzione con centralina kit (approvato dalla casa costruttrice del motociclo e omologato da Infront Motor Sports) dotata di un connettore per montarla sul cablaggio originale.

c) centralina originale abbinata una seconda centralina di accensione e/o iniezione (comunemente chiamata "Power Commander") .

12.2.3 - Nei casi a) b) e c) specificati in precedenza il costo dell'intero sistema incluso il software non può essere superiore di 1.5 volte il costo del sistema originale.

12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

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

12.3.2 - La batteria può essere sostituita con altra che abbia una capacità uguale o superiore a quella originale.

12.3.3 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.

12.3.4 - La strumentazione può essere modificata o sostituita.

12.3.5 - Si consiglia di installare in prossimità della strumentazione un indicatore di colore rosso che lampeggi nel caso in cui ci sia una perdita di pressione del circuito di lubrificazione.

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 non presenti in origine sul motociclo omologato è vietato, quanto detto include anche sensori e centraline di acquisizione dati.

ART. 13 - CARROZZERIA

13.0 - GENERALITÀ

13.0.1 - La carenatura, la sella, il parafrangente anteriore e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono apparire come originariamente prodotti dal costruttore per il modello omologato.

13.0.2 - I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di diverso materiale ma l'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate.

13.0.3 - Colore e grafica di carenatura, sella, parafrangenti e sovrastrutture sono liberi.

13.0.4 - I numeri di gara devono essere gialli, le tabelle porta numero dovranno essere rosse.

13.1 - CARENATURA

13.1.1 - Le dimensioni devono essere le stesse della carenatura originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi d'origine.

13.1.2 - Il plexiglas del cupolino può essere sostituito con un duplicato trasparente della stessa forma la cui altezza, intesa come distanza tra la piastra superiore di sterzo e la parte centrale del bordo superiore, può variare di +/-mm.15 rispetto al plexiglas originale.

13.1.3 - I motocicli non equipaggiati in origine con una carenatura integrale possono montare solo una carenatura inferiore, avente funzione di vasca di contenimento liquidi, la cui altezza non deve superare il piano orizzontale che unisce i centri della ruota anteriore e posteriore.

13.1.4 - 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.

13.1.5 - L'uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso di aria al radiatore è consentito, ma l'aspetto frontale e laterale del motociclo deve rimanere come omologato.

13.1.6 - Le staffe, i supporti e gli attacchi della carenatura possono essere modificati o sostituiti ma l'uso di titanio e materiale composito (come carbonio e affini) è vietato.

13.2 - PARAFANGHI

13.2.1 - La distanza tra il parafrango anteriore dallo pneumatico può essere aumentata.

13.2.2 - Il parafrango posteriore fissato sul forcellone può essere modificato, sostituito o rimosso.

13.3 - SELLA

13.3.1 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.

13.3.2 - Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso.

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, i dispositivi di immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) possono essere rimossi.

14.3 - Il numero e la collocazione dei silenziatori devono rimanere come omologati.

14.4 - Sono ammessi silenziatori in titanio e/o carbonio

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 - Per ragioni di sicurezza il fondello di uscita dello scarico deve avere i bordi arrotondati in modo da evitare superfici taglienti.

14.7 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

15.1 - La bulloneria originale può essere sostituita con altra di resistenza uguale o superiore all'originale.

15.2 - La bulloneria in titanio è vietata, la bulloneria in alluminio può essere usata solo in componenti non strutturali.

15.3 - Gli attacchi carena possono essere sostituiti con attacchi rapidi.

15.4 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.

REGOLAMENTO TECNICO SUPERBIKE (RTSBK)

Ferme 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 provvisti di 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 - Il peso minimo dei motocicli deve essere di 171Kg. per motocicli con motore bicilindrico e 165Kg. per i motocicli con motori a 3 e 4 cilindri. Nel corso dell'anno potranno essere applicate variazioni riguardanti il peso minimo e la sezione dell'Air-restictor, al fine di eguagliare il rendimento dei motocicli con differenti configurazioni motore.
- 1.5- Per ogni evento, inclusi quelli con due gare, ogni pilota può fare punzonare un motociclo completo (telaio e motore) ed un motore di scorta.

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 come piastre o tubi. Nessun elemento può essere rimosso dal telaio.
- 2.1.4 - Le dimensioni e 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 autorizzati 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 utilizzato deve essere lo stesso di quello omologato o, se diverso, con peso specifico superiore.

2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI

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

2.4 - FORCELLONE

2.4.1 - Il forcellone può essere modificato o sostituito.

2.4.2 - L'utilizzo di fibra di carbonio e/o kevlar per la costruzione del forcellone è vietato se non originariamente utilizzato 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.

2.6 - MANUBRI E CONTROLLI

2.6.1 - I manubri ed i relativi comandi possono essere sostituiti e/o riposizionati.

2.6.2 - Il comando dell'acceleratore e relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati.

2.6.3 - I pulsanti di spegnimento e di avvio del motore devono essere posizionati sul manubrio.

2.7 - PEDANE E CONTROLLI

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

- 2.7.2 - I poggiapiedi possono essere montati fissi o in maniera ribaltabile e in questo 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.

- 3.1.2 - L'altezza e la posizione degli steli forcella rispetto alle piastre di sterzo sono libere.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

- 3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo può essere aggiunto o sostituito con altro after-market.

- 3.2.2 - In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo 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 - Punti di attacco della sospensione posteriore al telaio (forcellone, ammortizzatore e leveraggio) 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 incluso l'ammortizzatore di sterzo è vietato, se non presente in origine sul motociclo omologato.

- 3.4.2 - Per essere utilizzato nelle competizioni il dispositivo deve funzionare correttamente anche quando si verifichi un malfunzionamento elettrico o elettronico.

- 3.4.3 - Se utilizzato il dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni deve essere mantenuto come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo in ogni sua parte elettronica e meccanica.

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 aggiuntive sono vietate.

- 4.1.4 - L'utilizzo di leghe "esotiche" (alluminio-berillio ecc.) per i dischi freno è vietato.

4.2 - PINZE FRENO

- 4.2.1 - Le pinze freno possono essere modificate o sostituite.

- 4.2.2 - Le pastiglie freno possono essere modificate o sostituite.

- 4.2.3 - L'utilizzo di leghe "esotiche" (alluminio-berillio ecc.) per le pinze freno è vietato.

4.3 - POMPE FRENO

- 4.3.1 - Le pompe freno 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 in origine sul modello omologato.
- 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.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - I cerchi ruota e tutte le parti associate possono essere sostituiti e le parti ad essi collegate possono essere modificate o sostituite.
- 5.2 - L'utilizzo cerchi ruota in fibra di carbonio o materiali compositi del carbonio non è ammesso se non presenti in origine sul motociclo omologato.
- 5.3 - Il canale del cerchio ruota anteriore deve avere un diametro non inferiore a 16" e una larghezza superiore a 4".
- 5.4 - Il canale del cerchio ruota posteriore deve avere un diametro non inferiore a 16" e una larghezza superiore a 6.25".
- 5.5 - I perni della ruota anteriore e posteriore solo liberi. L'utilizzo di perni ruota in titanio o lega leggera è vietato.
- 5.6- I cuscinetti ruota, il peso di bilanciamento e la valvola (o la camera d'aria) sono liberi.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi e possono essere utilizzati pneumatici slick.
- 6.2 - Gli pneumatici rain possono essere usati solo se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal D.d.G.
- 6.3 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte e generatori di corrente sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

7.1 - SERBATOIO

- 7.1.1 Il serbatoio può essere modificato o sostituito per raggiungere la capacità massima di 24 litri, purché il disegno originale sia mantenuto.
- 7.1.2 - I serbatoi costruiti in materiale composito (fibra di carbonio, kevlar o fibra di vetro) devono essere in possesso dell'omologazione F.I.M. ed avere applicata l'etichetta di conformità.
- 7.1.3 - La parte anteriore e posteriore del serbatoio devono essere fissati al telaio con un sistema di fissaggio resistente agli urti. L'uso di sistemi di fissaggio a baionetta sono vietati.
- 7.1.4 - Fissare il serbatoio alla carenatura o a qualsiasi parte in materiale plastico è vietato.
- 7.1.5 - Il serbatoio deve essere riempito con materiale ignifugo ritardante tipo EXPLO-SAFE.

- 7.1.6 - Il tappo può essere sostituito ma in ogni caso deve prevedere un sistema che impedisca le aperture accidentali.
- 7.1.7 - Il rubinetto del serbatoio carburante può essere modificato o sostituito.
- 7.1.8 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti. È ammesso un condotto che metta in comunicazione i due lati del serbatoio purché abbia un diametro interno massimo di mm.10.
- 7.1.9 - Il Commissario Tecnico ha la facoltà di non accettare motocicli con serbatoi ritenuti non sicuri.
- 7.1.10 - La dimensione del serbatoio utilizzata nelle prove deve essere uguale a quella utilizzata nelle gare dello stesso evento.
- 7.2 - CIRCUITO DEL CARBURANTE
- 7.2.1 - La pompa benzina ed il regolatore di pressione possono essere modificati o sostituiti.
- 7.2.2 - Le pompe meccaniche non sono ammesse se non montate in origine sul modello omologato.
- 7.2.3 - La pressione massima è definita nelle schede di omologazione, e a tal fine il condotto di mandata della benzina deve essere modificato per permettere il controllo della pressione da parte dei C.T. Al rilevamento della pressione verrà applicata una tolleranza di +0.5 bar rispetto al valore della scheda.
- 7.2.4 - L'aggiunta di connettori rapidi e filtri carburante è consentita.
- 7.2.5 - Le tubazioni che vanno dal serbatoio fino al flauto possono essere sostituite e devono essere posizionate in modo tale da essere protette in caso di incidente.

ART. 8 - MOTORE

8.0 - GENERALITÀ MOTORE

- 8.0.1 - Il concetto del motore omologato non può essere cambiato.
- 8.0.2 - Devono essere utilizzati il materiale e le fusioni omologate per il carter, i cilindri, le teste e la scatola del cambio.
- 8.0.3 - Dette fusioni possono essere modificate mediante aggiunta di materiale per saldatura o rimozione di materiale per lavorazione.
- 8.0.4 - 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).
- 8.0.5 - 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).
- 8.0.6 - 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.
- 8.0.7 - Due scoppi avente una fasatura di 5° vengono considerati simultanei.
- 8.1 - TESTA
- 8.1.1 - Il sistema di aspirazione e scarico incluso il numero delle valvole e dei condotti (aspirazione e scarico) deve rimanere come omologato.
- 8.1.2 - I condotti di aspirazione e scarico possono essere raccordati e lucidati.
- 8.1.3 - La camera di combustione può essere modificata ed il rapporto di compressione è libero.
- 8.1.4 - Valvole, molle, punterie, bicchierini ed altri parti legate alle valvole possono essere modificate o sostituite.

- 8.1.5 - Il diametro del fungo e dello stelo deve rimanere come omologato.
- 8.1.6 - Il materiale delle valvole deve rimanere come omologato.
- 8.1.7 - Le valvole devono mantenere la stessa posizione e lo stesso angolo.
- 8.1.8 - Il metodo di ritenzione delle valvole deve rimanere come omologato. Non sono consentite valvole a ritenzione pneumatica se non presenti in origine sul modello omologato.
- 8.1.9 - I leveraggi dei bilancieri (se presenti) devono rimanere come omologati (materiale e dimensioni).
- 8.2 - PISTONI
- 8.2.1 - I segmenti possono essere modificati o sostituiti.
- 8.2.2 - Gli spinotti possono essere modificati o sostituiti.
PER 1000cc 3 E 4 CILINDRI
- 8.2.3 - I pistoni possono essere modificati o sostituiti.
PER 1200cc 2 CILINDRI
- 8.2.4 - Devono essere usati i pistoni originali o quelli del Kit.
- 8.3 - BIELLE
- 8.3.1 - L'uso di bielle in materiale composito è vietato se non sono presenti in origine sul motociclo omologato.
PER 1000cc 3 E 4 CILINDRI
- 8.3.2 - Le bielle possono essere modificate o sostituite. Bielle in composito o fibra di carbonio non sono ammesse se non presenti in origine sul modello omologato.
PER 1200cc 2 CILINDRI
- 8.3.3 - Qualsiasi modifica alle bielle è vietata (alleggerimento e lucidatura inclusi).
- 8.4 - ALBERO MOTORE
- 8.4.1 - Le superfici dei cuscinetti possono essere lucidate e trattate.
- 8.4.2 - Il bilanciamento dell'albero è permesso se effettuato con il metodo previsto in origine sul motociclo omologato.
- 8.4.3 - Componenti e sensori possono essere montati.
- 8.4.4 - Il contralbero di bilanciamento può essere modificato, sostituito o rimosso.
- 8.5 - DISTRIBUZIONE
- 8.5.1 - Nella distribuzione l'uso di componenti non originali è consentito ma deve essere mantenuto il metodo di comando degli alberi a camme.
- 8.5.2 - Gli alberi a camme possono essere modificati o sostituiti ma non riposizionati rispetto ai componenti originali.
- 8.5.3 - I rocchetti o gli ingranaggi di trascinamento della distribuzione possono essere modificati o sostituiti per cambiare la fase della distribuzione.
- 8.6 - CILINDRI
- 8.6.1 - I materiali omologati per il blocco cilindri devo rimanere come omologati.
- 8.6.2 - Materiale può essere aggiunto solo tramite saldatura e rimosso tramite lavorazione.
- 8.6.3 - Il materiale delle canne può essere cambiato e il loro trattamento superficiale è libero.
- 8.6.4 - L'alesaggio deve essere mantenuto entro i limiti stabiliti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.7 - CARTERS MOTORE
- 8.7.1 - I materiali e le fusioni dei carters e della scatola del cambio devono rimanere come omologati.

- 8.7.2 - La coppa dell'olio può essere modificata o sostituita.
- 8.7.3 - Pompe atte a mettere il carter motore in depressione non sono ammesse se non presenti in origine sul motociclo omologato.
- 8.7.4 - I coperchi laterali dei carter motore 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 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.
- 9.1.2 - Gli strumenti carburazione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 9.1.3 - L'uso di strumenti carburazione opzionali omologati, non è permesso.
- 9.1.4 - Gli iniettori possono essere sostituiti a condizione di potere essere montati senza richiedere modifiche ai corpi farfallati.
- 9.1.5 - Gli isolatori in aspirazione degli strumenti di carburazione possono essere modificati o sostituiti.
- 9.1.6 - I cornetti di aspirazione (inclusi i loro punti di fissaggio) possono essere modificati o sostituiti.
- 9.1.7 - I cursori a depressione possono essere fissati in posizione aperta.
- 9.1.8 - Le valvole a farfalla secondarie e l'alberino possono essere rimossi o fissati in posizione aperta e l'elettronica può essere disconnessa o rimossa.
- 9.1.9 - La miscela aria benzina deve andare in camera di scoppio passando esclusivamente attraverso i corpi farfallati. Sono ammessi solo dispositivi presenti in origine sul motociclo omologato.

9.2 - AIR-BOX

- 9.2.1 - L'air-box può essere modificato o sostituito.
- 9.2.2 - Se gli iniettori sono montati sul coperchio dell'air-box questi devono conservare la posizione originale rispetto al corpo farfallato.
- 9.2.3 - I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
- 9.2.4 - Il filtro dell'aria può essere modificato, rimosso o sostituito.
- 9.2.5 - Lo sfiato dell'olio deve essere connesso e scaricare nell'air-box
- 9.2.6 - I condotti dell'aria che vanno dalla carenatura all'air-box possono essere modificati o sostituiti.

PER I MOTOCICLI OMOLOGATI DOPO IL 1° GENNAIO 2010:

- 9.2.7 - L'air-box deve rimanere come originariamente prodotto per il motociclo omologato.
- 9.2.8 - 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.
- 9.2.9 - Ogni foro dell'air-box rivolto all'esterno, risultante dalla rimozione di componenti, deve essere completamente sigillato all'aria in entrata.
- 9.2.10 - 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.

9.3 - RIDE BY WIRE

- 9.3.1 - 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 tutti i sistemi e le procedure di sicurezza progettate dal costruttore devono essere mantenute originali.
- 9.4 - AIR-RESTRICTOR PER 1200cc 2 CILINDRI
- 9.4.1 - L'air-restrictor è un componente metallico con un tratto a sezione costante il quale è posizionato nel condotto di aspirazione tra lo strumento di carburazione e la testa del cilindro.
- 9.4.2 - La lunghezza del tratto calibrato deve essere almeno di mm.3.
- 9.4.3 - Nessuna miscela di aria deve aggirare l'air-restrictor
- 9.4.4 - Nessuna parte degli strumenti di carburazione si deve estendere attraverso l'air-restrictor.
- 9.4.5 - Salvo diversamente stabilito dal regolamento F.I.M. la dimensione dell'air-restrictor deve essere equivalente ad una superficie circolare di mm. 50 di diametro (1963,5mm²)
- 9.4.6 - Su richiesta, il Costruttore dovrà fornire alla F.M.I. delle dime per il controllo degli air-restrictor nella misura (superficie equivalente a diametro di mm.52, 50, 48 o 46) e nella quantità specificate.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

- 10.1.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il comando (meccanico o idraulico) devono rimanere come omologati.
- 10.1.2 - Aggiungere un dispositivo "antisaltellamento" o sostituire l'intero gruppo frizione con materiale after-market è consentito.
- 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 - 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 e 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.

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 - RADIATORE ACQUA

- 11.1.1 - Il radiatore dell'acqua può essere modificato, sostituito o aggiunto a condizione di non alterare l'aspetto esterno della carenatura.
- 11.1.2 - Il tappo del radiatore dell'acqua può essere modificato o sostituito.
- 11.1.3 - La ventola di raffreddamento ed il suo collegamento possono essere modificati sostituiti o rimossi.

- 11.1.4 - Il montaggio di una rete di protezione al radiatore dell'acqua è permesso.
- 11.2 - CIRCUITO ACQUA
- 11.2.1 - 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.
- 11.2.2 - Le tubazioni che collegano il radiatore dell'acqua al motore possono essere sostituite.
- 11.2.3 - La valvola termostatica ed il sensore di temperatura possono essere rimossi.
- 11.3 - RADIATORE DELL'OLIO
- 11.3.1 - Il radiatore dell'olio può essere modificato, sostituito o aggiunto a condizione di non alterare l'aspetto esterno della carenatura.
- 11.3.2 - Se presente lo scambiatore acqua-olio, questi può essere sostituito da un radiatore dell'olio.
- 11.3.3 - Il radiatore dell'olio non può essere montato sopra il parafango posteriore.
- 11.3.4 - Il montaggio di una rete di protezione al radiatore dell'olio è consentito.
- 11.4 - CIRCUITO OLIO
- 11.4.1 - La pompa dell'olio può essere modificata o sostituita.
- 11.4.2 - Le tubazioni dell'olio possono essere modificate o sostituite. Se sostituite, le tubazioni contenenti olio in pressione devono essere del tipo con calza metallica esterna ed avere connettori crimpati o filettati.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI
- 12.1.1 - Il cablaggio, i connettori, i pulsanti e 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 - CARROZZERIA

- 13.0 - GENERALITÀ
- 13.0.1 - La carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture che com-

pongono la carrozzeria del motociclo, devono apparire come originariamente prodotti dal costruttore per il modello omologato.

13.0.2 - Tutti i componenti della carrozzeria possono essere sostituiti con duplicati estetici degli originali di diverso materiale. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è consentito.

13.0.3 - Colore e grafica di carenatura, sella, parafranghi e sovrastrutture sono liberi.

13.0.4 - I numeri di gara dovranno essere neri e le tabelle porta numero bianche.

13.1 - CARENATURA

13.1.1 - Il cupolino può essere sostituito.

13.1.2 - Fori o aperture aggiuntive possono essere praticati sulla carenatura, per favorire l'accesso di aria al radiatore olio, i fori che hanno diametro (o superficie equivalente) maggiore di 10mm, devono essere ricoperti di rete o di maglia verniciata di colore uguale al materiale circostante.

13.1.3 - Le aperture per il raffreddamento posti sul lato della carrozzeria omologata possono essere parzialmente chiuse per fare spazio a scritte e loghi degli sponsors. Queste modifiche devono essere effettuate utilizzando una rete o un pannello forato con superficie complessiva dei fori pari al 60% della superficie totale. Il materiale è libero ma la distanza tra i fori e il loro diametro deve essere costante.

13.1.4 - 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.

13.1.5 - Le staffe, i supporti e gli attacchi della carenatura possono essere modificati o sostituiti.

13.2 - PARAFANGHI

13.2.1 - La distanza tra il parafrango anteriore dallo pneumatico può essere aumentata.

13.2.2 - Dei fori possono essere praticati sul parafrango anteriore per migliorare il raffreddamento, i fori che hanno diametro (o superficie equivalente) maggiore di 10mm, devono essere ricoperti di rete o di maglia verniciata di colore uguale al materiale circostante.

13.2.3 - Il parafrango posteriore può essere modificato, aggiunto o rimosso.

13.3 - SELLA

13.3.1 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.

13.3.2 - Fori o aperture aggiuntive possono essere praticati sulla sella ed il codone per favorire il raffreddamento. I fori che hanno diametro (o superficie equivalente) maggiore di 10mm, devono essere ricoperti di rete o di maglia verniciata di colore uguale al materiale circostante.

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 in origine sul motociclo.

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 dB/A.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria può essere sostituita e costruita di qualsiasi materiale.
- 15.2 - L'uso di bulloneria in alluminio deve limitarsi al fissaggio di componenti non strutturali.
- 15.3 - La bulloneria in titanio e/o in acciaio può essere usata in parti strutturali a condizione che la resistenza e le dimensioni siano almeno uguali all'originale.
- 15.4 - Gli attacchi carena possono essere sostituiti con attacchi rapidi.
- 15.6 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.

REGOLAMENTO TECNICO SUPERSPORT (RTSS)

Ferme restando le norme riportate nel 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 SS tutti i motocicli provvisti di 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 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 - Il peso minimo del motociclo è di 161Kg. e 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.
- 1.5- Per ogni evento, inclusi quelli con due gare, ogni pilota può fare punzonare un motociclo completo (telaio e motore) ed un motore di scorta.

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 - L'uso di gusci protettivi per proteggere i lati del telaio è permesso a condizione che venga mantenuta la forma originale lasciando libera la zona del canotto di sterzo. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questa applicazione è consentito.
- 2.1.5 - Niente altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.
- 2.1.6 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.7 - La verniciatura è libera ma a lucidatura del telaio o della parte posteriore del telaio non è autorizzata.
- 2.1.8 - I lati del telaio possono essere coperti da una protezione in materiale composito che 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 dell'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 - Forcellone e perno di articolazione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

2.4.2 - L'uso di gusci protettivi per proteggere i lati del forcellone è permesso a condizione che venga mantenuta la forma originale. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questa applicazione è consentito.

2.4.3 - I registri tendicatena possono essere modificati o sostituiti.

2.4.4 - L'uso di un supporto per fissare la pinza freno sul forcellone è consentito.

2.4.5 - Il forcellone può essere modificato per fissare permanentemente il supporto della pinza freno posteriore tramite saldatura, foratura o usando helicoil.

2.4.6 - 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.

2.6 - MANUBRI E COMANDI

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.

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 anteriore è consentito.

2.7 - PEDANE E COMANDI

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 - Il leveraggio del comando cambio può essere modificato.

2.7.3 - Protezioni dei piedi montate sulle pedane (paratacchi), anche in fibra carbonio e/o kevlar 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 a condizione che la forcella rimanga totalmente sigillata.
- 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 e lamelle possono essere rimosse, modificate o sostituite. L'uso di cartucce "after market" è consentito.
- 3.1.6 - L'altezza e la posizione degli steli forcella anteriore rispetto alle piastre di sterzo sono libere.
- 3.2 - **AMMORTIZZATORE DI STERZO**
- 3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo può essere aggiunto o sostituito.
- 3.2.2 - In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo 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 - Gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 3.3.3 - Il leveraggio della sospensione posteriore, se presente, deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 3.3.4 - Le molle sospensione posteriore possono essere modificate o sostituite.
- 3.4 - **ELETTRONICA SOSPENSIONI**
- 3.4.1 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni after-market o prototipo è vietato.
- 3.4.2 - Se utilizzati i dispositivi elettronici per il controllo delle sospensioni devono rimanere, in ogni loro parte meccanica ed elettronica, come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 3.4.3 - Per essere omologati per l'uso nelle competizioni, i dispositivi elettronici per il controllo delle sospensioni devono funzionare correttamente anche in caso di una avaria elettrica o elettronica.

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 dei dischi omologati.
- 4.1.2 - Le flange dei dischi freno possono essere sostituite, ma deve essere mantenuto l'off-set (distanza tra il piano del disco ed il piano di appoggio sul cerchio ruota) e lo stesso montaggio sul cerchio ruota.
- 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 - Il supporto della pinza freno posteriore può essere fissato in maniera "perma-

nente" al forcellone.

- 4.2.3 - Le pastiglie freno possono essere sostituite.
- 4.2.4 - I perni di fissaggio delle pastiglie possono essere sostituiti con altri a sgancio rapido.
- 4.2.5 - Per ridurre il trasferimento di calore al fluido dei freni, aggiungere lamierini tra le pastiglie ed il pistoncino e sostituire i pistoncini in lega leggera con altri in acciaio prodotti dal fabbricante delle pinze è consentito.
- 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 modificati o sostituiti e possono essere utilizzati connettori rapidi.
- 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.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

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

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi purché abbiano il battistrada profilato ottenuto mediante stampo. L'uso di pneumatici slick è vietato
- 6.2 - Gli pneumatici rain possono essere usati solo se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal D.d.G.
- 6.3 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte e generatori di corrente sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - SERBATOIO
- 7.1.1 - Il serbatoio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.1.2 - Il tappo può essere sostituito con altro che preveda un sistema che impedisca le aperture accidentali e garantisca una perfetta tenuta.
- 7.1.3 - Il rubinetto del carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.1.4 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti.
- 7.1.5 - I lati del serbatoio possono essere protetti da gusci realizzati in materiale com-

posito (incluso fibra di carbonio e/o kevlar). Le protezioni si devono modellare sul serbatoio mantenendone la forma.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE.

7.2.1 - Le tubazioni carburante rubinetto/flauto iniettore possono essere sostituite.

7.2.2- L'aggiunta di connettori rapidi e filtri carburante è consentita.

7.2.3 - La pompa benzina deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per il motociclo omologato.

7.2.4 - Il regolatore di pressione può essere modificato o sostituito.

ART. 8 - MOTORE

8.1 - GENERALITÀ

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 di seguito, la testa deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per il motociclo omologato.

8.2.2 - La rettifica della superficie della testa lato guarnizione è permessa.

8.2.3 - 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.

8.2.4 - Le guide valvola devono rimanere originali ma possono essere modificate o tagliate solo nella parte interna al condotto.

8.2.5 - La lucidatura della camera di combustione è permessa.

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 omologato e così il peso che deve 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 - Le molle delle valvole possono essere modificate o sostituite.

8.2.12- Fermi delle molle valvola 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 - I pistoni devono rimanere come omologati. Ogni modifica, inclusa lucidatura ed alleggerimento è vietata.

8.3.2 - Le fasce di tenuta dei pistoni devono rimanere come omologate. Ogni modifica è vietata.

8.3.3 - Gli spinotti ed i relativi fermi devono rimanere come omologati. Ogni modifica è vietata.

8.4 - BIELLE

8.4.1 - Le bielle devono rimanere come omologate. Ogni modifica, inclusi lucidatura ed alleggerimento è vietata.

8.5 - ALBERO MOTORE

8.5.1 - L'albero motore deve rimanere come omologato. Ogni modifica, inclusi lucidatura ed alleggerimento è vietata.

8.6 - DISTRIBUZIONE

8.6.1 - Il metodo di distribuzione deve rimanere come omologato.

8.6.2 - Il profilo della camma è libero ma l'alzata massima deve rimanere come omologata.

8.6.3 - Il dispositivo per regolare la tensione della catena o della cinghia dentata dell'albero a camme è libero.

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 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 cilindri a contatto con la 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 omologati.

8.8.3 - I coperchi laterali dei carters possono essere modificati o cambiati. Se cambiati, i coperchi laterali devono avere una resistenza all'impatto uguale o superiore ai coperchi originali ed essere costruiti con un materiale di peso specifico uguale o maggiore dell'originale, 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.

8.8.5 - L'uso di pompe al fine di ridurre la pressione interna ai carters motore è vietato se non previsto in origine sul modello omologato.

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 per il fissaggio dei corpi farfallati al motore 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.
- 9.1.7 - L'aria o la miscela aria carburante può entrare o uscire nella o dalla camera di combustione solo passando attraverso le valvole a farfalla dei corpi farfallati originali.
- 9.1.8- Sono ammessi solo sistemi montati in origine sul modello omologato per uso stradale.
- 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 motore deve essere connesso e scaricare nell'air-box.
- 9.3.5 - I condotti dell'aria che vanno dalla carenatura all'air-box possono essere modificati o sostituiti.

ART. 10 - TRASMISSIONE

- 10.1 - FRIZIONE
- 10.1.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) e di comando frizione (meccanico o idraulico) 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.
- 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 - RADIATORE ACQUA**

11.1.1 - 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.

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

11.1.3 - Il tappo del radiatore dell'acqua può essere modificato o sostituito.

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

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

11.2 - CIRCUITO ACQUA

11.2.1 - 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.

11.3 - RADIATORE OLIO

11.3.1 - Il radiatore dell'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 dell'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.

11.4 - CIRCUITO OLIO

11.4.1 - La pompa olio può essere modificata ma l'alloggiamento, i punti di fissaggi e la posizione di ingresso e uscita dell'olio devono rimanere come omologati.

11.4.2 - Le tubazioni dell'olio possono essere modificate o sostituite. Se sostituite, le tubazioni dell'olio in pressione devono essere con del tipo con calza metallica esterna e avere connettori crimpati o filettati.

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.

12.2 - 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 di avviamento 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.

12.3.5 - Si consiglia di installare in prossimità della strumentazione, un indicatore lumi-

noso di colore rosso, che lampeggi nel caso in cui ci sia una perdita di pressione del circuito di lubrificazione.

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 - CARROZZERIA

13.0 - GENERALITÀ

13.0.1 - La carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono apparire come originariamente prodotti dal costruttore per il modello omologato.

13.0.2 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar non è ammesso per carenatura, coperchio serbatoio, sella e reggisella ed infrastrutture associate.

13.0.3 - Colore e grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.

13.0.4 - I numeri di gara dovranno essere blu e le tabelle porta numero bianche.

13.1 - CARENATURA

13.1.1 - La carenatura e le sovrastrutture possono essere sostituiti con duplicati estetici degli originali di diverso materiale.

13.1.2 - Le dimensioni devono essere le stesse della carenatura originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi d'origine.

13.1.3 - 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.

13.1.4 - Il cupolino può essere sostituito.

13.1.5 - Le staffe, i supporti e gli attacchi della carenatura possono essere modificati o sostituiti.

13.2 - PARAFANGHI

13.2.1 - Il parafango anteriore può essere sostituito con un duplicato estetico dell'originale. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per il parafango anteriore è consentito.

13.2.2 - La distanza tra il parafango anteriore dallo pneumatico può essere aumentata.

13.2.3 - Il parafango posteriore fissato sul forcellone può essere sostituito con un duplicato estetico dell'originale. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per il parafango posteriore è consentito.

13.2.4 - Se presente, il parafango posteriore fissato sotto la sella può essere rimosso ed un parafango fissato sul forcellone può essere aggiunto a condizione che non copra più di 120° della ruota posteriore.

13.2.5 - Il parafango posteriore fissato sul forcellone può includere una protezione per la catena ed essere modificato per permettere l'uso di corone più grandi.

13.3 - SELLA

13.3.1 - La sella e le sovrastrutture, possono essere sostituiti da duplicati estetici degli originali di diverso materiale.

13.3.2 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella mono-posto.

13.3.3 - Fori o aperture aggiuntive possono essere praticati sulla sella e sul codone per

favorire il raffreddamento. I fori con diametro (o superficie equivalente) maggiore di 10mm, devono essere ricoperti di rete o di maglia verniciata di colore uguale al materiale circostante.

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 sul modello omologato.
- 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 dB/A.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria può essere sostituita con altra di diverso materiale.
- 15.2 - L'uso di bulloneria in alluminio deve limitarsi al fissaggio di componenti non strutturali.
- 15.3 - La bulloneria in titanio e/o in acciaio può essere usata in parti strutturali a condizione che la resistenza e le dimensioni siano almeno uguali all'originale.
- 15.4 - Gli attacchi carena possono essere sostituiti con attacchi rapidi.
- 15.5 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.

REGOLAMENTO TECNICO MOTO2 (RTM2)

Ferme 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.
- 1.3 - Il peso minimo del motociclo è di 135Kg
- 1.4 - Per ogni evento, inclusi quelli con due gare, ogni pilota può fare punzonare un motociclo completo (telaio e motore) ed un motore di scorta.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.0 - 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 posteriore) 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, inclusa la lunghezza della sospensione, 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 - Gli impianti frenanti (anteriore e posteriore) sono liberi 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 ruota ammesse sono:
 Cerchio ruota Anteriore 3.75"x 17"
 Cerchio ruota Posteriore 6.00"x 17"
 5.2 - Cerchi ruota in materiale composito, inclusi 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. Vengono esclusi dal conteggio gli pneumatici rain.
 6.3 - È possibile utilizzare pneumatici rain solo quando il D.d.G. dichiara la prova o la 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 dall'Ufficiale preposto o Commissario Tecnico direttamente all'ingresso pista ed il pilota, a fine turno, dovrà consegnare al 1° Commissario Tecnico 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 dall'Ufficiale preposto o Commissario Tecnico 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 e generatori sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - SERBATOIO
 7.1.1 - La forma, il criterio costruttivo e la capacità del serbatoio, sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
 7.2 - CIRCUITO CARBURANTE
 7.2.1 - Il circuito benzina deve essere realizzato in modo da 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 deve essere quella montata in origine dalla Honda per il motociclo CBR600RR prodotta dal 2007 al 2010.
- 7.4 - Il sistema di rilevazione del livello del carburante può essere rimosso dal corpo della pompa benzina.
- 7.5 - Il regolatore di pressione può essere modificato o sostituito.

ART. 8 – MOTORE

8.0 - GENERALITÀ MOTORE

- 8.0.1 - È obbligatorio utilizzare motori Honda CBR 600 RR equipaggianti i modelli dal 2007 al 2010 conformi alle fiches d'omologazione F.I.M.
- 8.0.2 - I particolari motore specificatamente menzionati in questo articolo devono rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

8.1 - TESTA

- 8.1.1 - Salvo le modifiche specificate di seguito, la testa deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.1.2 - La rettificazione della superficie della testata lato guarnizione è permessa.
- 8.1.3 - 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.
- 8.1.4 - Le guide valvola devono rimanere originali ma possono essere modificate o tagliate solo nella parte interna al condotto.
- 8.1.5 - La lucidatura della camera di combustione è permessa.
- 8.1.6 - Le sedi valvola devono essere originali ma è consentita la modifica del profilo (battuta).
- 8.1.7 - Il rapporto di compressione è libero ma la camera di combustione può essere modificata soltanto per asportazione di materiale.
- 8.1.8 - Tranne che per quanto detto negli articoli precedenti aggiungere materiale alla testa è vietato.
- 8.1.9 - Le valvole possono essere modificate o sostituite, il materiale può essere cambiato ma il diametro massimo deve restare come omologato e il peso delle valvole essere uguale o superiore a quello delle valvole omologate.
- 8.1.10 - È consentito l'utilizzo di valvole in titanio solo se presenti in origine sul modello omologato.
- 8.1.11 - Le molle delle valvole possono essere modificate o sostituite.
- 8.1.12 - Fermi delle molle valvola possono essere modificati o sostituiti ma il loro peso deve restare uguale o superiore a quello originale.
- 8.1.13 - L'uso di spessori per le molle delle valvole è vietato.

8.2 - PISTONI

- 8.2.1 - I pistoni devono rimanere come omologati. Ogni modifica, inclusi lucidatura ed alleggerimento è vietata.
- 8.2.2 - Le fasce di tenuta dei pistoni devono rimanere come omologate. Ogni modifica è vietata.
- 8.2.3 - Gli spinotti ed i relativi fermi devono rimanere come omologati. Ogni modifica è vietata.

8.3 - BIELLE

- 8.3.1 - Le bielle devono rimanere come omologate. Ogni modifica, inclusi lucidatura ed alleggerimento è vietata.

8.4 - ALBERO MOTORE

8.4.1 - L'albero motore deve rimanere come omologato. Ogni modifica, inclusi lucidatura ed alleggerimento è vietata.

8.5 - DISTRIBUZIONE

8.5.1 - Il metodo di distribuzione deve rimanere come omologato.

8.5.2 - Il profilo della camma è libero ma l'alzata massima deve rimanere come omologata.

8.5.3 - Il dispositivo per regolare la tensione della catena dell'albero a camme è libero.

8.5.4 - I rocchetti degli alberi a camme possono essere modificati o sostituiti al fine di variare la fasatura della distribuzione.

8.6 - CILINDRI

8.6.1 - La cilindrata deve rimanere quella omologata, modificare l'alesaggio o la corsa, per raggiungere il limite di classe è vietato.

8.6.2 - Tranne che per quanto specificato di seguito, qualsiasi modifica ai cilindri è vietata.

8.6.3 - Il piano a contatto della guarnizione della testa può essere rettificato anche allo scopo di modificare il rapporto di compressione.

8.6.4 - I materiali, le fusioni e le finiture superficiali dei cilindri devono rimanere come omologati.

8.7 - CARTERS MOTORE

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

8.7.2 - Ad eccezione dei coperchi laterali i materiali e le fusioni dei carters devono rimanere come omologati.

8.7.3 - I coperchi laterali dei carters possono essere modificati o cambiati. Se cambiati, i coperchi laterali devono avere una resistenza all'impatto uguale o superiore ai coperchi originali, 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.

8.7.4 - L'uso di pompe al fine di ridurre la pressione interna ai carters motore è vietato.

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 per il fissaggio dei corpi farfallati al motore 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.

9.1.7 - L'aria o la miscela aria carburante può entrare o uscire nella o dalla camera di combustione solo passando attraverso le valvole a farfalla dei corpi farfallati originali.

9.1.8 - Sono ammessi solo sistemi montati in origine sul modello omologato per uso stradale.

9.2 - AIR-BOX

9.2.1 - 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.

9.2.2 - La camera di risonanza situata nella parte superiore dell'air-box ed il coperchio superiore dell'air-box possono essere modificati o sostituiti a condizione che:

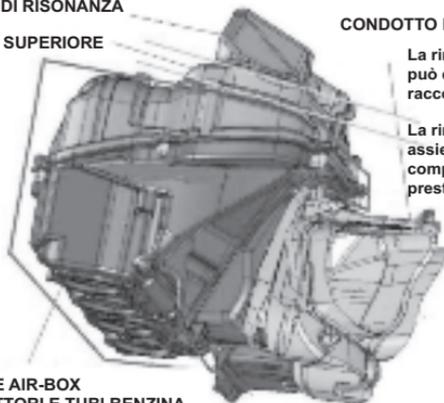
- La porzione di volume dell'air-box dietro al filtro non sia superiore a quella originale.
- La distanza verticale del sensore di temperatura dagli iniettori secondari non venga ridotta e che la sua posizione venga mantenuta come indicata nella figura qui sotto:



Posizione del sensore di temperatura

CAMERA DI RISONANZA
COPERCHIO SUPERIORE

CONDOTTO DI AMMISSIONE



La rimozione della camera di risonanza può avere effetti sulle prestazioni, non raccomandato.

La rimozione del coperchio superiore assieme alla camera di risonanza può comportare importanti variazioni di prestazione, non raccomandato.

**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.
- 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.

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

9.2.4 - 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.

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

9.2.6 - Il filtro dell'aria è libero.

- 9.2.7 - Lo sfiato dell'olio motore deve essere connesso e scaricare nell'air-box.
- 9.2.8 - Un serbatoio di recupero può essere interposto tra il coperchio del albero a camme e l'air-box. Lo scopo di questo serbatoio deve essere solo quello di recuperare l'olio. La connessione tra il coperchio dell'albero a camme e l'airbox non può avere la funzione di modificare la pressione interna del motore. Il serbatoio di recupero e i tubi di connessione devono essere visibili per essere ispezionabili, quindi non possono essere costruiti all'interno del telaio.

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 le molle e i 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.

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.
- 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 - RADIATORE ACQUA

- 11.1.1 - Il radiatore acqua è libero, nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 11.1.2 - La valvola termostatica ed il sensore di temperatura possono essere rimossi.

11.2 - CIRCUITO ACQUA

11.2.1 - 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.

11.3 - RADIATORE DELL'OLIO

11.3.1 - Lo scambiatore acqua-olio deve essere mantenuto.

11.4 - CIRCUITO OLIO

- 11.4.1 - La pompa olio può essere modificata ma l'alloggiamento, i punti di fissaggi e la posizione di ingresso e uscita dell'olio devono rimanere come omologati.
- 11.4.2 - Le tubazioni dell'olio in pressione devono essere con del tipo con calza metallica esterna e avere connettori crimpati o filettati.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO**12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI**

12.1.1 - Il cablaggio, i connettori, i pulsanti e gli interruttori sono liberi.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - La centralina di controllo motore (ECU) è libera.

12.2.4 - 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 - 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.

12.3.3 - L'alternatore può essere modificato sostituito o rimosso.

12.3.4 - La batteria è libera.

12.3.5 - L'impianto di avviamento (incluso motorino di avviamento, alberi, ingranaggi, rinvii) 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 - CARROZZERIA

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 devono 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 dB/A.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

15.1 - La bulloneria può essere sostituita con altra di diverso materiale.

15.2 - L'uso di bulloneria in alluminio deve limitarsi al fissaggio di componenti non strutturali.

15.3 - La bulloneria in titanio e/o in acciaio può essere usata in parti strutturali a condizione che la resistenza e le dimensioni della bulloneria siano almeno uguali all'originale.

15.4 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.

REGOLAMENTO TECNICO 125 PREGP 2T (RT1PG)

Ferme 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 - Sono ammessi motocicli prototipi o derivati di serie con motore 2 tempi, monocilindrico, aspirato, a carburatore, ad ammissione lamellare e cilindrata massima di 125cc.
- 1.2 - La potenza massima erogata alla ruota deve essere inferiore o uguale a CV. 35. Le misure di potenza verranno effettuate su banco dinamometrico della F.M.I. e ad esse verrà applicata una tolleranza del 2,5% EC 95/1.
- 1.3 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere Kg. 80 con una tolleranza dell' 1%.
- 1.4 - È obbligatorio l'uso della centralina di controllo motore (ECU) Dell'Orto modello 14102 marchiata con il logo della Federazione Motociclistica Italiana.
- 1.5 - Il regime di rotazione massimo è limitato a 14.500 giri/min. dalla centralina di cui al punto precedente.
- 1.6 - I valori di peso minimo, potenza massima e regime di rotazione massimo, potranno essere variati durante il corso della stagione, qualora il Comitato Tecnico lo ritenesse necessario, per omogeneizzare le prestazioni e preservare la sicurezza.
- 1.7 - L'ammissione di un motociclo alla categoria PreGP è subordinata alla presentazione di una scheda tecnica contenente informazioni riguardo alcuni componenti vincolati dal presente Regolamento. Tale scheda deve essere presentata nel formato e nei tempi stabiliti dalla Federazione Motociclistica Italiana.
- 1.8 - Per ogni evento, inclusi quelli con due gare, ogni pilota può fare punzonare un motociclo completo (telaio e motore) ed un motore di scorta.

ART. 2 – CICLISTICA

- 2.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il telaio, il forcellone, il telaioetto reggisella ed il telaioetto porta strumenti, sono liberi.
- 2.2 - La scheda tecnica del motociclo deve includere il disegno tecnico costruttivo ed il peso del telaio. Qualsiasi modifica tendente ad alterare la geometria o ridurre il peso del telaio, rispetto ai valori indicati nella scheda tecnica, è vietata.
- 2.3 - Nel caso il telaio preveda in origine dei dispositivi atti a variarne la geometria (es. boccole di sterzo o di regolazione della posizione del perno forcellone), questi, devono essere utilizzati obbligatoriamente nella posizione di "0" così come indicato nella scheda tecnica.

ART. 3 – SOSPENSIONI

- 3.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, la forcella anteriore, l'ammortizzatore e l'eventuale leveraggio della sospensione posteriore, sono liberi.
- 3.2 - È obbligatorio l'uso di forcelle anteriori con elementi smorzanti a cartuccia aperta.
- 3.3 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni è vietato.

ART. 4 – IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire l'impianto frenante è libero.

- 4.2 - L'impianto frenante anteriore deve essere monodisco.
- 4.3 - I dischi freno, anteriore e posteriore, devono essere realizzati in lega di acciaio.
- 4.3 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico di assistenza alla frenata è vietato.

ART. 5 - CERCHI RUOTA E PNEUMATICI

- 5.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire i cerchi anteriore e posteriore sono liberi.
- 5.2 - Il cerchio anteriore deve avere un canale di diametro 17" e larghezza 2,5".
- 5.3 - Il cerchio posteriore deve avere un canale di diametro 17" e larghezza 3,5".
- 5.4 - La scheda tecnica del motociclo deve includere il disegno tecnico costruttivo dei cerchi ruota. Qualsiasi modifica tendente ad alterare la geometria o ridurre il peso dei cerchi ruota, rispetto ai valori indicati nella scheda tecnica, è vietata.
- 5.5 - Possono essere utilizzati solo gli pneumatici assegnati dal fornitore ufficiale per la classe PreGP del C.I.V.
- 5.6 - Per i turni di qualifica, warm-up e per la gara sono previsti un massimo di 4 pneumatici slick (2 anteriori e 2 posteriori).
- 5.7 - Sugli pneumatici utilizzati durante i turni di qualifica, warm-up e gara, dovranno essere applicati gli stickers forniti in sede di O.P. rispettando la posizione prevista.
- 5.8 - La mancata osservazione dell'articolo di cui sopra comporterà l'applicazione delle sanzioni previste dal regolamento sportivo di classe.
- 5.9 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio di cui sopra e possono essere utilizzati solo quando il D.d.G. dichiara la prova o la gara "bagnata".

ART. 6 - SERBATOIO E ALIMENTAZIONE

- 6.1 - Il serbatoio del carburante è libero. Il Commissario Tecnico ha facoltà di non accettare motocicli con serbatoi ritenuti non sicuri.
- 6.2 - Il circuito del carburante è libero.
- 6.3 - L'utilizzo di un dispositivo atto ad aumentare la pressione dell'aria in ammissione (air-box) è vietato.
- 6.4 - L'utilizzo di un filtro sul condotto di aspirazione del carburatore è obbligatorio.
- 6.5 - L'uso di pompe di ripresa anche meccaniche e/o sistemi di iniezione carburante è vietato.
- 6.6 - Sono ammessi solo motori con ammissione lamellare.
- 6.7 - Il carburatore è libero.

ART. 7 - MOTORE

- 7.1 - Salvo per quanto specificato negli articoli a seguire il motore è libero.
- 7.2 - Sono ammessi unicamente motori di produzione monocilindrici, con cilindrata massima di 125 cc. Dove per "motore di produzione" si intende un motore prodotto in serie in libera vendita, per il quale sia disponibile un catalogo ricambi ed un listino prezzi del produttore.
- 7.3 - Il rapporto di compressione massimo ammesso è di 15:1.
- 7.4 - In fase di verifica tecnica non è ammessa alcuna tolleranza sul misura di cilindrata e rapporto di compressione.
- 7.5 - Le fusioni dei carters motore, del cilindro, dei coperchi laterali carter e del coperchio testa devono rimanere quelle specificate nella scheda tecnica del motociclo.

ART. 8 - TRASMISSIONE

- 8.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il comando frizione (meccanico o idraulico) devono rimanere come specificati nella scheda tecnica.
- 8.2 - La frizione è libera.
- 8.4 - I rapporti della primaria e del cambio devono essere quelli specificati nella scheda tecnica.
- 8.5 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shift), è permesso.
- 8.6 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera.

ART. 9 - RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 9.1 - Il tipo di raffreddamento (aria o acqua e/o olio) deve essere mantenuto come dichiarato nella scheda tecnica.
- 9.2 - Il radiatore dell'acqua ed il relativo circuito sono liberi.

ART. 10 - IMPIANTO ELETTRICO

- 10.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire l'impianto elettrico è libero.
- 10.2 - È obbligatorio l'uso di sistemi di accensione a scarica capacitiva (CDI).
- 10.3 - È obbligatorio l'uso della centralina di controllo motore (ECU) Dell'Orto modello 14102, marchiata con il logo della Federazione Motociclistica Italiana.
- 10.4 - La suddetta centralina deve rimanere originale sia nell'hardware che nel software.
- 10.5 - La F.M.I. si riserva il diritto di richiedere la sostituzione della centralina in dotazione al pilota in qualunque momento della manifestazione. Il rifiuto di tale sostituzione e/o la manomissione della centralina comporterà l'applicazione delle sanzioni previste dal regolamento sportivo di classe.
- 10.6 - È permesso l'uso di un sistema di acquisizione dati così composto: centralina (logger) Get M40 abbinata ai sensori per la registrazione di:
 - Tempo sul giro, posizione e velocità mediante segnale GPS.
 - Giri motore, posizione valvola gas (TPS), temperatura motore (olio o acqua) e detonazione, mediante sensori dedicati.
 - Rapporto di trasmissione (calcolato).
- 10.7 - L'acquisizione di ulteriori dati oltre a quelli menzionati al punto precedente è vietata.

ART. 11 - CARROZZERIA

- 11.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, la carenatura, i parafranghi e la sella sono liberi.
- 11.2 - I numeri di gara devono essere bianchi e le tabelle porta-numero nere.

ART. 12 - IMPIANTO DI SCARICO

- 12.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, l'impianto di scarico è libero.
- 12.2 - L'uso di dispositivi di parzializzazione dello scarico è vietato. Eventuali dispositivi presenti in origine sul motore devono essere bloccati in posizione di "tutto aperto" o rimossi.
- 12.3 - Il limite fonometrico ammesso è di 100 dB.

ART. 13 – MATERIALI COSTRUTTIVI

- 13.1 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar come materiali costruttivi è vietato, salvo per protezioni dei coperchi motore, protezioni del telaio e forcellone, pinna paracatena e salvatacco, lamelle pacco lamellare, silenziatore e carrozzeria limitatamente e solo per il rinforzo di fori e zone particolarmente sollecitate.
- 13.2 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di acciaio : dischi freno, albero motore, biella, spinotti e fasce di tenuta pistone.
- 13.3 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di alluminio, cerchi, pistone, carter e coperchi laterali carter motore e carburatore.
- 13.4 - L'uso del titanio, del magnesio, del tungsteno è vietato, salvo per i componenti montati in origine sul motore e riportati esplicitamente sulla scheda tecnica.

REGOLAMENTO TECNICO 250 PREGP 4T (RT2PG)

Ferme 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 - Sono ammessi motocicli prototipi o derivati di serie con motore 4 tempi, monocilindrico, aspirato, a carburatore e cilindrata massima di 250cc.
- 1.2 - La potenza massima erogata alla ruota deve essere inferiore o uguale a CV. 35. Le misure di potenza verranno effettuate sul banco dinamometrico della F.M.I. e ad esse verrà applicata una tolleranza del 2,5% EC 95/1.
- 1.3 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere Kg. 85 con tolleranza dell' 1%.
- 1.4 - È obbligatorio l'uso della centralina di controllo motore (ECU) Dell'Orto modello 14102, marchiata con il logo della Federazione Motociclistica Italiana.
- 1.5 - Il regime di rotazione massimo è limitato 13.500 giri/min. dalla centralina di cui al punto precedente.
- 1.6 - I valori di peso minimo, potenza massima e regime di rotazione massimo potranno essere variati, durante il corso della stagione, qualora il Comitato Tecnico lo ritenesse necessario per omogeneizzare le prestazioni e preservare la sicurezza.
- 1.7 - L'ammissione di un motociclo alla categoria PreGP è subordinata alla presentazione di una scheda tecnica contenente informazioni riguardo alcuni componenti vincolati dal presente Regolamento. Tale scheda deve essere presentata nel formato e nei tempi stabiliti dalla Federazione Motociclistica Italiana.
- 1.8 - Per ogni evento, inclusi quelli con due gare, ogni pilota può fare punzonare un motociclo completo (telaio e motore) ed un motore di scorta.

ART. 2 – CICLISTICA

- 2.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il telaio, il forcellone, il telaietto reggisella ed il telaietto porta strumenti, sono liberi.
- 2.2 - La scheda tecnica del motociclo deve includere il disegno tecnico costruttivo ed il peso del telaio. Qualsiasi modifica tendente ad alterare la geometria o ridurre il peso del telaio, rispetto ai valori indicati nella scheda tecnica, è vietata.
- 2.3 - Nel caso il telaio preveda in origine dei dispositivi atti a variarne la geometria (es. boccole di sterzo o di regolazione della posizione del perno forcellone), que-

sti, devono essere utilizzati obbligatoriamente nella posizione di "0" così come indicato nella scheda tecnica.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, la forcella anteriore, l'ammortizzatore e l'eventuale leveraggio della sospensione posteriore, sono liberi.
- 3.2 - È obbligatorio l'uso di forcelle anteriori con elementi smorzanti a cartuccia aperta.
- 3.3 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni è vietato.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire l'impianto frenante è libero.
- 4.2 - L'impianto frenante anteriore deve essere monodisco.
- 4.3 - I dischi freno, anteriore e posteriore, devono essere realizzati in lega di acciaio.
- 4.3 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico di assistenza alla frenata è vietato.

ART. 5 - CERCHI RUOTA E PNEUMATICI

- 5.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire i cerchi anteriore e posteriore sono liberi.
- 5.2 - Il cerchio anteriore deve avere un canale di diametro 17" e larghezza 2,5".
- 5.3 - Il cerchio posteriore deve avere un canale di diametro 17" e larghezza 3,5".
- 5.4 - La scheda tecnica del motociclo deve includere il disegno tecnico costruttivo dei cerchi ruota. Qualsiasi modifica tendente ad alterare la geometria o ridurre il peso dei cerchi ruota, rispetto ai valori indicati nella scheda tecnica, è vietata.
- 5.5 - Possono essere utilizzati solo gli pneumatici assegnati dal fornitore ufficiale per la classe PreGP del C.I.V.
- 5.6 - Per i turni di qualifica, warm-up e per la gara sono previsti un massimo di 4 pneumatici slick (2 anteriori e 2 posteriori).
- 5.7 - Sugli pneumatici utilizzati durante i turni di qualifica, warm-up e gara, dovranno essere applicati gli stickers forniti in sede di O.P. rispettando la posizione prevista.
- 5.8 - La mancata osservazione dell'articolo di cui sopra comporterà l'applicazione delle sanzioni previste dal regolamento sportivo di classe.
- 5.7 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio di cui sopra e possono essere utilizzati solo quando il D.d.G. dichiara la prova o la gara "bagnata".

ART. 6 - SERBATOIO E ALIMENTAZIONE

- 6.1 - Il serbatoio del carburante è libero. Il Commissario Tecnico ha facoltà di non accettare motocicli con serbatoi ritenuti non sicuri.
- 6.2 - Il circuito del carburante è libero.
- 6.3 - L'utilizzo di un dispositivo atto ad aumentare la pressione dell'aria in ammissione (air-box) è vietato.
- 6.4 - L'utilizzo di un filtro sul condotto di aspirazione del carburatore è obbligatorio.
- 6.5 - L'uso di pompe di ripresa anche meccaniche e/o sistemi di iniezione carburante è vietato.
- 6.6 - Il carburatore è libero.

ART. 7 - MOTORE

- 7.1 - Salvo per quanto specificato negli articoli a seguire il motore è libero.
- 7.2 - Sono ammessi unicamente motori di produzione monocilindrici, con cilindrata massima di 250 cc. Dove per "motore di produzione" si intende un motore prodotto in serie in libera vendita, per il quale sia disponibile un catalogo ricambi ed un listino prezzi del produttore.
- 7.3 - Il rapporto di compressione massimo ammesso è di 13.5:1.
- 7.4 - In fase di verifica tecnica non è ammessa alcuna tolleranza sul misura di cilindrata e rapporto di compressione.
- 7.5 - Le fusioni dei carter motore, del cilindro, della testa, dei coperchi laterali carter e del coperchio testa devono rimanere quelle specificate nella scheda tecnica del motociclo.

ART. 8 - TRASMISSIONE

- 8.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il comando frizione (meccanico o idraulico) devono rimanere come specificati nella scheda tecnica.
- 8.2 - La frizione è libera.
- 8.3 - Sono ammessi sistemi di riduzione della coppia negativa (antisaltellamento).
- 8.4 - I rapporti della primaria e del cambio devono essere quelli specificati nella scheda tecnica.
- 8.5 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shift), è permesso.
- 8.6 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera.

ART. 9 - RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 9.1 - Il tipo di raffreddamento (aria o acqua e/o olio) devono essere mantenuti come dichiarato nella scheda tecnica.
- 9.2 - Il radiatore dell'acqua ed il relativo circuito sono liberi.
- 9.3 - Il radiatore dell'olio ed il relativo circuito sono liberi.

ART. 10 - IMPIANTO ELETTRICO

- 10.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire l'impianto elettrico è libero.
- 10.2 - È obbligatorio l'uso di sistemi di accensione a scarica capacitiva (CDI).
- 10.3 - È obbligatorio l'uso della centralina di controllo motore (ECU) Dell'Orto modello 14102, marchiata con il logo della Federazione Motociclistica Italiana.
- 10.4 - La suddetta centralina deve rimanere originale sia nell'hardware che nel software.
- 10.5 - La F.M.I. si riserva il diritto di richiedere la sostituzione della centralina in dotazione al pilota in qualunque momento della manifestazione. Il rifiuto di tale sostituzione e/o la manomissione della centralina comporterà l'applicazione delle sanzioni previste dal regolamento sportivo di classe.
- 10.6 - È permesso l'uso di un sistema di acquisizione dati così composto: centralina (logger) Get M40 abbinata ai sensori per la registrazione di:
 - Tempo sul giro, posizione e velocità mediante segnale GPS.
 - Giri motore, posizione valvola gas (TPS), temperatura motore (olio o acqua) e detonazione, mediante sensori dedicati.
 - Rapporto di trasmissione (calcolato).
- 10.7 - L'acquisizione di ulteriori dati oltre a quelli menzionati al punto precedente è vietata.

ART. 11 - CARROZZERIA

- 11.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, la carenatura, i parafanghi e la sella sono liberi.
- 11.2 - I numeri di gara devono essere bianchi e le tabelle porta-numero nere.

ART. 12 - IMPIANTO DI SCARICO

- 12.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, l'impianto di scarico è libero.
- 12.2 - L'uso di dispositivi di parzializzazione dello scarico è vietato. Eventuali dispositivi presenti in origine sul motore devono essere bloccati in posizione di "tutto aperto" o rimossi.
- 12.3 - Il limite fonometrico ammesso è di 100 dB.

ART. 13 - MATERIALI COSTRUTTIVI

- 13.1 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar come materiali costruttivi è vietato, salvo per protezioni dei coperchi motore, protezioni del telaio e forcellone, pinna paracatena e salvatacco, silenziatore e carrozzeria limitatamente e solo per il rinforzo di fori e zone rinforzi particolarmente sollecitate
- 13.2 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di acciaio, dischi freno, albero motore, biella, spinotto e fasce di tenuta pistone, valvole, albero a camme, leve e bilancieri distribuzione, molle di richiamo valvole.
- 13.3 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di alluminio, cerchi, pistone, carter e coperchi laterali carter motore e carburatore.
- 13.4 - L'uso del titanio, del magnesio, del tungsteno è vietato, salvo per i componenti montati in montati in origine sul motore e riportati esplicitamente sulla scheda tecnica.

REGOLAMENTO TECNICO 125 SPORT (RT1SP)

Ferme 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.
- 1.4 - Il peso minimo del motociclo è di 110Kg
- 1.5 - Per ogni evento, inclusi quelli con due gare, ogni pilota può fare punzonare un motociclo completo (telaio e motore) ed un motore di scorta.

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 ed è vietato asportare materiale da qualunque componente del telaio.
- 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 omologato.
- 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 come omologato.
- 3.2 - Il tappo del serbatoio può essere sostituito.

ART. 4 - CICLISTICA

- 4.1 - CERCHI RUOTA
- 4.1.1 - I cerchi ruota 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.
- 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 a deroga a quanto stabilito nel 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.
 - 4.4.2 - 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 poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere riposizionati ma i punti di fissaggio al telaio devono rimanere come omologati.
 - 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 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 o sostituiti, **ma non 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 mannaie dei volani dell'albero motore, pertanto oltre tale quota, la camera di manovella deve rimanere come omologata senza modifiche.
- 6.1.2 - La misura trasversale della camera di manovella (distanza fra i semicarter) non può essere modificata, deve rimanere come omologata.
- 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 e/o rulli, sono liberi.
- 6.1.4 - Calettare boccole di 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 semicarters o carters interi, dovuto a rotture o altro, non si potrà intervenire per riparazione, ma per sostituzione degli stessi.

6.2 - ALBERO MOTORE E BIELLA

- 6.2.1 - La biella e l'albero motore devono rimanere come omologati.
- 6.2.2 - La modifica della corsa del pistone è vietata.
- 6.2.3 - L'asse d'accoppiamento delle mannaie 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, il grezzo del cilindro ed il numero delle luci e dei travasi che devono rimanere come omologati.

6.3.2 - Alesare il cilindro rispettando i limiti del costruttore è consentito.

6.3.3 - Sottoporre la parete interna 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 del rapporto di compressione.

6.3.5 - È consentito il montaggio di un anello antidetonazione di qualsiasi materiale sul piano superiore del cilindro.

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 del 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 a 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 ed 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 il sistema di selezione e la rapportatura sono vietati.
- 8.2 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio) ed il suo comando (meccanico) 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 per tipologia, materiali e dimensioni.
- 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

- 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 - La ventola di raffreddamento, inclusi staffe di supporto e collegamenti elettrici, possono essere rimossi.
- 9.5 - Sul radiatore dell'acqua è consentito fissare una rete di protezione.
- 9.6 - È consentito l'uso di un convogliatore d'aria fissato sul radiatore, per migliorare il raffreddamento.
- 9.7 - 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 omologato.
- 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 omologato.
- 10.2.2 - L'uso di sistemi che varino 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 - Il generatore di corrente non può essere modificato. Il circuito di ricarica della batteria può essere disattivato.
- 10.3.4 - Il riposizionamento dei vari componenti è consentito purché i fissaggi avvengano in maniera stabile e sicura.
- 10.3.5 - Le staffe di supporto della batteria possono essere eliminate.
- 10.3.6 - Il cruscotto deve rimanere come omologato.
- 10.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO
- 10.4.1 - 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.
- 10.4.2 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shift), è permesso.
- 10.4.3 - L'uso di qualsiasi tipo di sistemi di acquisizione è vietato.

ART. 11 - CARROZZERIA

- 11.1 - Le "fiancatine", 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.
- 11.8 - I numeri di gara devono essere bianchi e le tabelle porta numero nere.

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.
- 12.4 - Il limite fonometrico ammesso è di 100 dB/A.

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, laddove non presente in origine sul modello omologato.
- 13.5 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.

REGOLAMENTO TECNICO 250 KAWASAKI SPORT (RT2SP)

Ferme 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.
- 1.4 - Il peso minimo del motociclo è di 128Kg
- 1.5 - **Per ogni evento, inclusi quelli con due gare, ogni pilota può fare punzonare un motociclo completo (telaio e motore) ed un motore di scorta.**

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 - 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 omologato.
 - 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 omologato.
- 2.3 - FORCELLONE
 - 2.3.1 - Il forcellone deve restare come omologato, tranne per le modifiche specificate di 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 come omologato.

3.2 - Il tappo del serbatoio può essere sostituito.

ART. 4 - CICLISTICA

4.1 - CERCHI RUOTA

4.1.1 - I cerchi ruota possono essere sostituiti con altri purché conformi alle fiches 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.

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" (NHS).

4.2.4 - In deroga a quanto stabilito nel 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.

4.4.2 - 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 omologati.

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 omologato.

- 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 o sostituiti, ma non 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 - Calettare boccole in alluminio o bronzo per ripristinare le sedi dei cuscinetti dell'albero motore è consentito.
- 6.1.4 - La modifica dei passaggi olio nel carter è consentita.
- 6.1.5 - In caso di danneggiamento dei semicarter o intero carter dovuto a rotture o altro, non si potrà intervenire per riparazione ma, per 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.
- 6.2.2 - La modifica della corsa del pistone è vietata.
- 6.2.3 - Le bielle devono rimanere originali.
- 6.2.4 - 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, i piattelli, i semiconi e 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 es-

sere 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 - Una boccola (air-restrictor) con foro cilindrico con diametro massimo di mm. 29,00 lunghezza minima di mm. 3,00 deve essere inserita nel condotto di aspirazione a valle del corpo farfallato.
- 6.5.7 - Salvo quanto specificato nell'articolo precedente, modificare i condotti di aspirazione e scarico mediante apporto di materiale è vietato.
- 6.5.8 - 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 farfallato 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.

7.3 - SCATOLA DEL FILTRO ARIA

- 7.3.1 - La scatola filtro deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.3.2 - La rimozione della rete parafiamma e del bocchettone di aspirazione in gomma è consentita.
- 7.3.3 - Praticare un massimo di 3 fori del diametro massimo di mm.30.5 sul corpo della scatola filtro è consentito.
- 7.3.4 - Praticare un'apertura sulla parte posteriore della scatola filtro con dimensioni massime di mm.40 per mm.130 è consentito.
- 7.3.5 - Il filtro dell'aria è libero.

ART. 8 - TRASMISSIONE

- 8.1 - I rapporti della prima e sesta marcia possono essere sostituiti con rapporti forniti come kit specifico per il motociclo omologato.
- 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 per tipologia, materiale e dimensioni.
- 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 omologato.
- 9.2 - Il tappo del radiatore è libero. È possibile togliere il vaso di espansione assieme alla relativa tubazione.
- 9.3 - La valvola termostatica può essere rimossa.
- 9.4 - La ventola di raffreddamento inclusi i collegamenti elettrici e le staffe di supporto possono essere rimossi.
- 9.5 - Sul radiatore dell'acqua è consentito fissare una rete di protezione.
- 9.6 - È consentito l'uso di un convogliatore d'aria fissato sul radiatore per migliorare il raffreddamento.
- 9.7 - 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 omologato.
- 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 - Il riposizionamento dei vari componenti è consentito purché i fissaggi avvengano in maniera stabile e sicura.
- 10.3.5 - Le staffe di supporto della batteria possono essere eliminate.

- 10.3.6 - Il cruscotto può essere sostituito con altro fornito come kit, specifico per il motociclo in oggetto.
- 10.3.7 - 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.
- 10.3.8 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shift) è permesso.
- 10.3.9 - L'uso di sistemi di acquisizione di qualsiasi tipo è vietato.

ART. 11 – CARROZZERIA

- 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 con altra after-market 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.
- 11.8 - I numeri di gara devono essere bianchi e le tabelle porta numero nere.

ART. 12 - IMPIANTO DI SCARICO

- 12.1 - L'impianto di scarico, inteso come tubo di scarico, silenziatore e relativi componenti di assemblaggio, può essere sostituito con altro come kit, specifico per il motociclo in oggetto.
- 12.2 - Il limite fonometrico ammesso è di 100 dB/A.

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.
- 13.4 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.

REGOLAMENTO TECNICO MINIGP (RTMGP)

Ferme 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 in possesso di Scheda Tecnica aggiornata per l'anno in corso.

- 1.2 - È vietato l'uso del titanio, del magnesio, della fibra di carbonio e del berillio per la costruzione di tutti i componenti del motociclo, tranne per i petali del pacco lamellare.
- 1.3 - Per quanto non previsto da questo regolamento, farà fede il RTGS (Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza).
- 1.4 - **Ogni pilota potrà avere in qualsiasi momento della manifestazione un solo motociclo punzonato a suo nome; l'eventuale sostituzione del motociclo con un altro e la sua punzonatura in luogo del precedente, dovrà essere preventivamente autorizzata dal Commissario Tecnico. L'eventuale nuovo motociclo non potrà essere punzonato contemporaneamente a nome di un altro pilota.**

ART. 2 – TELAIO E FORCELLONE

- 2.1 - Il telaio deve rimanere così come fornito dal costruttore e riportato in scheda tecnica.
- 2.2 - La richiesta di modifiche riguardanti il telaio deve essere accompagnata da una relazione tecnica del Produttore che giustifichi i motivi dell'intervento.
- 2.3 - Il forcellone deve rimanere originale così come fornito dal costruttore e riportato in scheda tecnica. Per la classe MiniGP 50 la geometria del forcellone deve essere ad articolazione semplice.
- 2.4 - Qualunque intervento sul telaio o sul forcellone atto a modificare le caratteristiche tecniche e visivo-dimensionali rispetto a quanto dichiarato in scheda tecnica è vietato.

ART. 3 – SERBATOIO CARBURANTE

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

ART. 4 – CICLISTICA

- 4.1 - I cerchi ruota devono essere costruiti in alluminio ed è consentito l'uso di cerchi kit come riportato in scheda tecnica. **A partire dal 2013 sarà introdotto un peso minimo consentito per i cerchi la cui entità sarà comunicata in entro il mese di giugno 2012.**
- 4.2 - Il diametro dei cerchi deve essere di 12 pollici per la classe MiniGP 50 e 17 pollici per la classe MiniGP 80. In entrambe le classi la larghezza massima del canale del cerchio deve essere di 3,00 pollici per l'anteriore e 3,50 pollici per il posteriore.
- 4.3 - Gli unici pneumatici consentiti sono quelli autorizzati dalla F.M.I. **Per ogni manifestazione è consentito l'uso di massimo 3 pneumatici per motociclo iscritto, che saranno regolarmente punzonati; la Giuria in casi eccezionali ed a suo insindacabile giudizio potrà autorizzare l'uso di pneumatici aggiuntivi.**
- 4.4 - Le sospensioni possono essere standard o kit come riportato in scheda tecnica.

ART. 5 – IMPIANTO FRENANTE

- 5.1 - L'impianto frenante (pompa, tubi, disco e pinza) sia anteriore che posteriore deve essere a disco come riportato nella scheda tecnica standard o kit.
- 5.2 - Il diametro massimo ammesso del disco anteriore è mm.300 e mm.200 per il posteriore.

ART. 6 – MOTORE

- 6.1 - Classe MiniGP 50:
- fino a 50 cc 2T e fino a 100 cc 4T 2 valvole, come riportato in scheda tecnica con potenza massima di 14,5 CV per i 4 tempi e di 15,5 CV per i 2 tempi.
- 6.2 - Classe MiniGP 80:
- fino a 80cc 2T e 150cc 4T come riportato in scheda tecnica con potenza massima di 23 CV.
- 6.3 - Le potenze sono intese alla ruota con tolleranza del 2,5% EC95/1 rilevabili con banco dinamometrico autorizzato dalla F.M.I.
- 6.4 - 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 scheda tecnica.

ART. 7 – ALIMENTAZIONE

- 7.1- Diametro massimo diffusore carburatore:
- MiniGP 50: 2T max. mm.19, 4T max mm.26.
- MiniGP 80: 2T max. mm.28, 4T max. mm.32.
- 7.2 - Il corpo del carburatore, la sezione del diffusore e il numero dei getti non possono essere modificati. Tutte le altre parti sono libere.
- 7.3 - Il filtro dell'aria può essere modificato, sostituito, ma non rimosso.
- 7.4 - Il pacco lamellare deve rimanere come riportato in scheda tecnica. 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 scheda tecnica e la trasmissione primaria deve rimanere standard.
- 8.2 - Sono vietati tutti i dispositivi elettronici di assistenza alla cambiata.
- 8.3 - È vietato l'utilizzo di frizioni anti-saltellamento.
- 8.4 - Ogni Azienda iscritta deve mettere a disposizione dell'organizzazione per tutto il Campionato la strumentazione adatta al controllo dei rapporti del cambio.

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 entrambe 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, ivi compresa l'aggiunta anche temporanea di particolari originariamente non compresi nell'accensione fornita, comporterà l'esclusione dal Campionato.**
- 10.2 - I soli strumenti ammessi sono il contagiri, il termometro dell'acqua ed il rileva-

mento tempi ad esclusione di quelli che si avvalgono di un sistema GPS.

- 10.3 - La sola presenza di cavi di natura da determinare sarà considerata irregolarità tecnica.

ART. 11 - CARROZZERIA

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.

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

Classe	Colore Targa	Colore Numero
MiniGP50	ROSSO	BIANCO
MiniGP80	GIALLO	NERO

ART. 12 - IMPIANTO DI SCARICO

12.1 - Per tutte le classi: come da scheda tecnica, 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 - PESO MINIMO

Classe	Peso Minimo Motociclo
MiniGP 50	64Kg (2T) - 66Kg (4T)
MiniGP 80	72Kg

REGOLAMENTO TECNICO MINIMOTO E MIDIMOTO (RTMMT)

Ferme 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 - Sono ammessi motocicli in miniatura senza sospensioni mosse da un motore a scoppio.

1.2 - Il campionato minimoto è suddiviso per categorie e classi alle quali corrispondono diverse tipologie di motorizzazione: S.A.V. (Scuola di Avviamento alla Velocità), Junior A, Junior B, Open A, Open B.

1.3 - Il peso minimo in ordine di marcia per le classi S.A.V., Junior A, Junior B è di Kg.22 per i 2 tempi e Kg.24 per i 4 tempi. Sulla misura del peso viene ammessa una tolleranza dell' 1%

1.4 - Nelle classi Open A e Open B il peso del motociclo è libero.

1.5 - **Ogni pilota potrà avere in qualsiasi momento della manifestazione un solo motociclo punzonato a suo nome; l'eventuale sostituzione del motociclo con un altro e la sua punzonatura in luogo del precedente, dovrà essere preventivamente autorizzata dal Commissario Tecnico. L'eventuale nuovo motociclo non potrà essere punzonato contemporaneamente a nome di un altro pilota.**

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, la ciclistica è libera

nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

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

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

- 2.3 - Sulle dimensioni sopra specificate è prevista una tolleranza del 5%.

ART. 3 - IMPIANTO FRENANTE

- 3.1 - I motocicli in tutte le classi devono disporre di un freno anteriore e uno posteriore azionabili separatamente mediante comando meccanico o idraulico.
- 3.2 - Nel caso vengano utilizzati freni a disco, questi devono essere realizzati lega di acciaio ed è obbligatorio il montaggio di un carter di protezione del disco anteriore. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questa applicazione è vietato.

ART. 4 - PNEUMATICI E CERCHI RUOTA

- 4.1 - PNEUMATICI CLASSE S.A.V. e Junior A
- 4.1.1 - Nelle classi S.A.V. e Junior A dovranno essere usati pneumatici prodotti in Paesi appartenenti alla C.E. marcati Junior e Junior "R" (Rain).
- 4.1.2 - In condizioni di "Gara Ascituta" dovranno essere esclusivamente utilizzati gli pneumatici marcati "Junior" mentre solo qualora il D.d.G. dichiarati "Gara Bagnata" potranno essere utilizzati gli pneumatici marcati "Junior R".
- 4.2 - PNEUMATICI CLASSE Junior B, Open A E Open B.
- 4.2.1 - Nelle classi Junior B, Open A e Open B gli pneumatici sono liberi, slick o intagliati con diametro minimo di mm.240 e massimo di mm.280. Il cerchio ruota è anch'esso libero purché con larghezza massima di mm.100.
- 4.2.2 - Le gomme da kart sono severamente vietate.

ART. 5 - ALIMENTAZIONE

- 5.1 - CARBURANTE
- 5.1.1 - 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.
- 5.2 - CARBURATORE
- 5.2.1 - Nelle classi S.A.V., Junior A, Junior B è obbligatorio l'uso del carburatore Dell'Orto PHBG con diametro diffusore come specificato in tabella, nelle classi Open A e Open B il carburatore è libero.

Classe	Marca Carburatore	Tipologia Motore	Modello / Diametro
S.A.V.	Dell'Orto	2T e 4T	PHBG / 15
JUNIOR A			
JUNIOR B	Dell'Orto	2T	PHBG / 15
		4T	PHBG / 19
OPEN A	Libera	2T e 4T	Libero
OPEN B			

5.2.2 - Nelle classi S.A.V., Junior A, Junior B, le sole modifiche consentite al carburatore sono la sostituzione degli elementi costituenti la modifica della carburazione.

5.3 - FLANGIA IN AMMISSIONE

5.3.1 - I motori 4 tempi delle classi S.A.V., Junior A devono essere equipaggiati con una flangia interposta tra il carburatore e la testa. Tale flangia deve avere spessore assegnato ed un foro interno perfettamente cilindrico e non smussato delle seguenti dimensioni:

Classe	Tipologia Motore	Diametro Foro	Spessore Flangia
S.A.V.	2T	Nessuna Flangia	
	4T	15mm	10mm
JUNIOR A	2T	Nessuna Flangia	
	4T	12mm	10mm
JUNIOR B	2T e 4T	Nessuna Flangia	
OPEN A			
OPEN B			

5.3.2 - 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.

5.3.3 - Per i motori delle classi Junior B, Open A e Open B non è prevista alcuna flangia all'ammissione.

5.4 - MONTAGGIO DI CARBURATORE E FLANGIA

5.4.1 - 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. 6 - MOTORE

6.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il motore è libero nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

6.2 - 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.

6.3 - La cilindrata e la tipologia di raffreddamento devono essere:

Classe	Tipologia Motore / Cilindrata	Raffreddamento	Radiatore Olio
S.A.V.	2T / fino a 40cc 4T / fino a 90cc	Aria	Vietato
JUNIOR A			
JUNIOR B			
OPEN A	2T / fino a 50cc 4T / fino a 110cc	Aria / Acqua	permesso
OPEN B			

6.4 - I tubi di sfiato motore, qualora presenti, devono terminare in un serbatoio di raccolta posto in posizione facilmente accessibile e ben fissato al motociclo. Tale serbatoio deve essere svuotato prima di essere pieno e comunque prima dell'inizio della competizione.

6.5 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS si stabilisce che il volume minimo del suddetto serbatoio deve essere di 250cc.

ART. 7 – TRASMISSIONE

7.1 - La catena deve essere protetta in modo adeguato nella zona del poggiapiedi.

7.2 - 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. 8 – IMPIANTO DI SCARICO
8.1 - GENERALITÀ IMPIANTO DI SCARICO

8.1.1 - 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. 2.2.

8.2.1 - L'uso di valvole parzializzatrici nel condotto di scarico è strettamente vietato.

8.2 - LIMITE FONOMETRICO

8.2.1 - Il limite fonometrico stabilito per tutte le classi è di 97db/A, con una tolleranza ammessa a fine gara di 3 dB/A.

8.2.2 - 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.

8.2.3 - Il limite di rumorosità sarà controllato dai Commissari Fonometrici ed il sistema di misurazione sarà quello previsto dal Regolamento Tecnico Generale.

8.4 - FLANGIA ALLO SCARICO

8.4.1 - I motori della classe S.A.V. 2 e 4 tempi e della classe Junior A 2 tempi, 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:

8.4.2 - 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.

8.4.3 - Nelle classi Junior B, Open A e Open B non è prevista alcuna flangia allo scarico.

8.5 - MONTAGGIO DELLO SCARICO E DELLA FLANGIA DI SCARICO

8.5.1 - 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:

- 8.5.2 - Le superfici di accoppiamento cilindro-flangia e flangia collettore di scarico devono essere piatte.
- 8.5.3 - La tenuta dei suddetti accoppiamenti deve essere assicurata da guarnizioni resistenti alla temperatura.
- 8.5.4 - Le guarnizioni di tenuta devono essere mantenute integre per tutta la durata della manifestazione.
- 8.5.5 - Il fissaggio del collettore di scarico e della flangia (se prevista) deve essere assicurato mediante legatura.

ART. 9 – IMPIANTO ELETTRICO

- 9.1 - Tutte le moto dovranno avere un interruttore di spegnimento posizionato sul manubrio, a destra o a sinistra, funzionante in ogni momento della manifestazione.
- 9.2 - La candela è libera per quanto riguarda la marca, la gradazione ed il materiale. Non sono ammesse lavorazioni.

ART. 10 – CARROZZERIA

10.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA

10.1.1 - In tutte le classi la carrozzeria è libera nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

10.1.2 - Come previsto dal RTGS, i motocicli equipaggiati con motori 4 tempi devono essere provvisti di una vasca di contenimento in grado di contenere liquidi per un volume pari alla metà del volume totale dei liquidi contenuti nel motore e nell'impianto di raffreddamento.

10.2 - TABELLE PORTA NUMERO

A parziale deroga di quanto stabilito dal RTGS si stabilisce che:

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

10.2.2 - 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.

Classe	Tabella	Numero
S.A.V.	Blu	Bianco
JUNIOR A	Rosso	Bianco
JUNIOR B	Giallo	Nero
OPEN A	Marrone	Bianco
OPEN B	Verde	Bianco

ART. 11 – EQUIPAGGIAMENTO OBBLIGATORIO DEI PILOTI

11.1 - 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
- paraschiena
- guanti che coprano la mano
- stivali o scarpe che coprano le caviglie

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

ART. 12 – DIVIETI

12.1 - - Sono vietate le frizioni a bagno d'olio.

- Qualsiasi tipo di variatore.
- Carburatori a depressione o membrana.
- È vietato l'uso di qualsiasi sistema di 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. 13 - VARIAZIONI AL REGOLAMENTO

13.1 - 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 e l'omogeneità sui campi gara.

ART. 14 - CONTROLLI TECNICI

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

REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI SALITA (RTSAL)

Ferme 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 - GENERALITÀ

1.1.1- 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.

1.1.2 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire per tutte le classi fa riferimento il regolamento tecnico di categoria.

1.2 - 125 Open e 250 Open:

1.2.1 - 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:

- Telaio libero purché provvisto di numero di identificazione telaio (VIN) come da omologazione.
- Forcellone libero purché omologato per uso stradale.
- 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.
- Motore omologato per uso stradale, con possibilità di modifiche fatto salvo il mantenimento della cilindrata massima prevista dalla classe.

- Cilindrata massima di 125cc per la classe 125 Open e di 250cc per la classe 250 Open.
- La rimanente componentistica è libera.

1.3 - 600 SUPERSTOCK

- 1.3.1 - 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 omologati per uso stradale.
- 2.2 - Sono vietati gli pneumatici slick o marchiati NHS (Not for Highway Use), ad eccezione dei sidecar.
- 2.3 - Nel caso la gara sia 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 potersi avviare con il sistema di avviamento omologato in origine (avviamento elettrico o/e kick starter), in ogni momento della manifestazione.

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)

Ferme 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.
- 1.2 - Peso minimo del motociclo, determinato dalla F.I.M., è pari al peso a secco meno 12Kg. Per maggiori informazioni sulla definizione di peso a secco si faccia riferimento al Regolamento Tecnico Generale (RTGS).
- 1.3 - Per ogni evento, inclusi quelli con due gare, ogni pilota può fare punzonare un motociclo completo (telaio e motore) ed un motore di scorta.

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 - TELAIETTO REGGISSELLA
- 2.2.1 - Il telaio reggisella, se presente, deve essere mantenuto come omologato.
- 2.2.2 - Eventuali parti accessorie, se applicate con viti, possono essere rimosse.
- 2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI
- 2.3.1 - Il telaio porta strumenti, se presente, deve essere mantenuto come omologato.
- 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 e 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 ma in quest'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 e 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 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 omologati.
- 3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI
- 3.4.1 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni è vie-

tato, 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 prodotta 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 cavalletto 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 in origine sul 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 ruota possono essere cambiati con altri purché di misura non inferiore 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 sono state dichiarate bagnate dal D.d.G.

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

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - Il serbatoio del carburante deve rimanere come omologato.
- 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**8.0 - GENERALITÀ MOTORE**

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

8.1 - TESTA

- 8.1.1 - La raccordatura e la lucidatura dei condotti è consentita anche se comporta una variazione delle dimensioni originali.
- 8.1.2 - Le valvole, le sedi-valvole, le guide delle valvole devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.1.3 - Le molle valvola possono essere sostituite.

8.2 - PISTONI

- 8.2.1 - I pistoni devono essere originali ma possono essere alleggeriti o modificati.

8.3 - BIELLE

- 8.3.1 - Le bielle devono essere originali ma possono essere lucidate.

8.4 - ALBERO MOTORE

- 8.4.1 - L'albero motore deve essere come omologato ma è consentita la lucidatura e l'alleggerimento.

8.5 - DISTRIBUZIONE

- 8.5.1 - Gli alberi a camme ed i rocchetti possono essere modificati o sostituiti.

8.6 - CILINDRI

- 8.6.1 - I cilindri devono essere quelli omologati.
- 8.6.2 - L'alesatura dei cilindri è consentita se prevista dalla Casa Costruttrice ma nel rispetto dei limiti di classe.

8.7 - CARTERS MOTORE

- 8.7.1 - 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.
- 8.7.2 - 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 devono essere mantenute.

ART. 10 - TRASMISSIONE

- 10.1 - FRIZIONE
- 10.1.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il comando (meccanico o idraulico) deve rimanere come omologato.
- 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.
- 10.2 - 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 del 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 - RADIATORE ACQUA
- 11.1.1 - Il radiatore dell'acqua deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 11.1.2 - Il tappo del radiatore dell'acqua può essere modificato o sostituito.
- 11.1.3 - La ventola di raffreddamento ed il suo collegamento possono essere modificati, sostituiti o rimossi.
- 11.1.4 - La valvola termostatica ed il sensore di temperatura possono essere rimossi.
- 11.1.5- Il montaggio di una rete di protezione al radiatore acqua è consentito.
- 11.2 - CIRCUITO ACQUA
- 11.2.1 - Non sono ammesse modifiche alla pompa dell'acqua.
- 11.2.2 - Le tubazioni che collegano il radiatore dell'acqua al motore possono essere sostituite ma, il circuito deve avere il vaso di espansione originale.
- 11.3 - RADIATORE OLIO
- 11.3.1 - Il radiatore dell'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 olio è consentito.
 11.4 - CIRCUITO OLIO
 11.4.1 - Non sono ammesse modifiche alla pompa dell'olio e dell'acqua.
 11.4.2 - 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.

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.
 12.3.2 - Il dispositivo di avviamento deve rimanere come omologato e deve funzionare in qualsiasi momento della manifestazione.
 12.3.3 - La batteria può essere sostituita ma non può essere riposizionata.
 12.3.4 - 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 - CARROZZERIA

- 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 come omologata, 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 dB/A.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria originale può essere sostituita ma la resistenza deve essere almeno uguale a quella originale.
 15.2 - La bulloneria in titanio è vietata mentre la bulloneria in alluminio può essere usata solo in componenti non strutturali.

- 15.3 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.
- 15.4 - L'uso del titanio e di materiali compositi per la costruzione di staffe e supporti è vietato.

REGOLAMENTO TECNICO SCOOTER (RTSCT)

ART. 1 – GENERALITÀ

- 1.1 - Sono ammessi tutti gli scooter a due ruote, con diametro massimo del cerchio ruota 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.
- 1.4 - Peso minimo è di 55Kg per gli scooters raffreddati a aria e di 65Kg per gli scooters raffreddati a liquido
- 1.5 - Alle Operazioni Preliminari è possibile punzonare un solo scooter per pilota.

ART. 2 – CICLISTICA

- 2.1 - Il telaio deve rimanere assolutamente di serie in tutte le sue parti. Il sistema di bielle antivibranti che sostiene e/o congiunge il motore al telaio, deve rimanere come omologato e non modificato tranne che per gli snodi, dove potranno essere montati sistemi di articolazione diversi senza modificare la struttura delle bielle.
- 2.2 - Il manubrio deve rimanere come omologato anche nel suo posizionamento.
- 2.3 - La sella deve rimanere come omologata.
- 2.4 - Le due estremità del manubrio devono essere coperte da due semisfere fissate all'interno del manubrio stesso e non devono ruotare; tali semisfere devono 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 ruota ed i mozzi devono rimanere come omologati.

ART. 6 - PNEUMATICI

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

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - Il serbatoio carburante deve rimanere come omologato.
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 come omologato.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

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

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 coprivaratore 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 motore.

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.
12.2 - 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 - CARROZZERIA

- 13.1 - Con l'eccezione delle modifiche autorizzate in questo articolo, la carenatura deve rimanere come omologata
- 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 parafango 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 dB/A.

ART. 15 - 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.

REGOLAMENTO TECNICO 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 sidecar.

- 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 quando si sporge. 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 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 sidecar 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 mezzzeria 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 mezzzeria 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 dello pneumatico anteriore, mentre l'estremità posteriore non deve distare più di mm.400 dalla superficie esterna dello 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. Ognuno 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 deve 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 disposta (o protetta) in modo da non rimanere agganciata con un altro sidecar 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 abbandoni 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 – CARROZZERIA

- 8.1 - La carenatura per i motocicli ed i sidecars impiegati per i tentativi di record è totalmente libera.
- 8.2 - Nei sidecars le ruote 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**ART. 1 – PROCEDURA E TEMPI DI OMOLOGAZIONE PER L'OTTENIMENTO DELLE "SCHEDE TECNICHE"**

- 1.1 - Le domande di omologazione devono pervenire alla F.M.I. entro il 31 gennaio di ciascun anno complete della documentazione richiesta.
- 1.2 - È obbligatorio per la *scheda tecnica*, utilizzare gli stampati forniti dalla F.M.I.
- 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.

- 1.4 - L'incompletezza dei dati forniti comporterà invece la sospensione dell'omologazione.
- 1.5 - Una volta iniziato il Campionato non saranno concesse estensioni o variazioni di omologazione.
- 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.

ART. 2 - CONTROLLI E SANZIONI

- 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.
- 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.
- 2.3 - Le Case si impegnano a far smontare e consegnare i pezzi richiesti per controllo dai tecnici della F.M.I.
- 2.4 - È accettato il principio degli eventuali rilievi fatti dalle altre Case.

ART. 3 - DOCUMENTAZIONE RICHIESTA PER MOTOCICLI PRODOTTI E OMOLOGATI PER USO STRADALE:

- 1) DGM 405 (definitivo) del motociclo prodotto in serie.
- 2) Verbale di Omologazione ministeriale.
- 3) Scheda fornita dalla F.M.I. completata con 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 di 500 unità, assieme alla relativa documentazione, entro il 30 giugno di ciascun anno.
 - 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 dalla "Packing List".
 - Se la produzione della Ditta Costruttrice è inferiore a 1000 unità annue, le unità vendute in tutto il mondo possono concorrere al raggiungimento del quantitativo minimo richiesto per l'omologazione. Per tanto la documentazione richiesta sarà costituita, oltre che dalla "Packing List" per le unità vendute in Italia, anche da bolle doganali e/o le fatture per le unità vendute nel resto del mondo.
- 5) Disegni richiesti su formato fiche della F.M.I.
- 6) 2 foto (una per lato) del motociclo.
- 7) 2 foto (una per lato) del motore.
- 8) Versamento della tassa di omologazione prescritta, riportata nell'Annuario F.M.I.
 - 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).

- Solo per difetti strutturali o per modifiche alla produzione, sarà possibile rettificare la fiche.
- 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.

ART. 4 - OMOLOGAZIONI MOTOCICLI E MOTORI MINIGP

- 4.1 - Le Case costruttrici richiederanno l'omologazione dei rispettivi modelli fornendo una fiche riportante tutte le caratteristiche necessarie.
- 4.2 - 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.
- 4.3 - 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.
- 4.4 - 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.
- 4.5 - Le Case Costruttrici saranno responsabili della rispondenza delle caratteristiche alle norme richieste compresa la potenza massima del motore espressa in HP misurata alla ruota.

ART. 5 - COSTI DI OMOLOGAZIONE

- 5.1 - Per tutte le categorie ad eccezione della MiniGP il costo di omologazione è di euro 1000,00.
- 5.2 - Per le MiniGP il costo di omologazione è di euro 500,00.
- 5.3 - I versamenti delle quote per l'omologazione dovranno essere versati alla F.M.I. presso la BNL Sportello CONI codice IBAN: IT47U010050330900000010102.

ALLEGATO 1

TABELLE PORTA NUMERO E MOTOCICLI PUNZONABILI

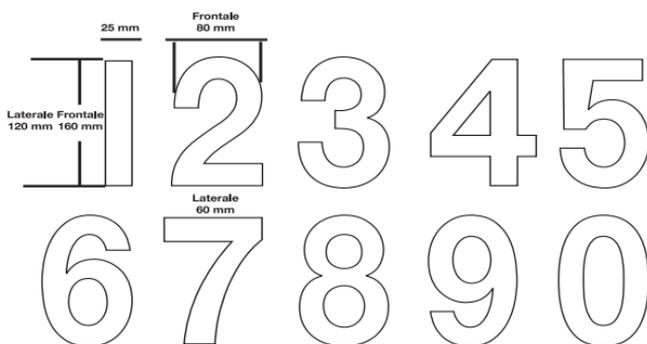
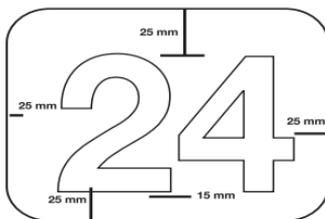
MiniGP	Tabella	Numero
MiniGP 50	Rosso	Bianco
MiniGP 80	Giallo	Nero

MiniMoto	Tabella	Numero
S.A.V.	Blu	Bianco
Junior A	Rosso	Bianco
Junior B	Giallo	Nero
Open A	Marrone	Bianco
Open B	Verde	Bianco

Classe	Tabella	Numero
Coppa Italia	Nero	Bianco
PreGP 125	Nero	Bianco
PreGP 250	Nero	Bianco
125 GP	Nero	Bianco
250 GP	Verde	Bianco
Moto3	Rosso	Nero
Naked 650	Giallo	Nero
Open 600	Giallo	Nero
Superstock 600	Rosso	Giallo
Supersport	Bianco	Blu
Moto2	Azzurro	Bianco
Naked Oltre	Giallo	Nero
Open	Giallo	Nero
Superstock	Rosso	Bianco
Superbike	Bianco	Nero
Scooter	Giallo	Nero
Sidecar	Bianco	Nero

ALLEGATO 1 BIS

NUMERI



Futura Heavy
0123456789

Futura Heavy Italic
0123456789

Univers Bold
0123456789

Univers Bold Italic
0123456789

Oliver Med.
0123456789

Oliver Med. Italic
0123456789

Franklin Gothic
0123456789

Franklin Gothic Italic
0123456789

ALLEGATO 2

PESI MINIMI

MiniMoto	Peso Minimo	Motocicli (telai) Punzonabili	Motori Punzonabili
S.A.V. JUNIOR A	22Kg (2T)	1	/
JUNIOR B	24Kg (4T)		
OPEN A	Pilota < 75Kg	1	/
OPEN B	Pilota > 75Kg	1	/

MiniGP	Peso Minimo	Motocicli (telai) Punzonabili	Motori Punzonabili
MiniGP 50	64Kg (2T) 66Kg (4T)	1	/
MiniGP 80	72Kg	1	/

Classe	Peso Minimo	Motocicli (telai) Punzonabili	Motori Punzonabili
Coppa Italia	110Kg (125 SP) 128Kg (250 Kawa.)	1	2
PreGP 125	80 Kg	1	2
PreGP 250	85 Kg	1	2
125 GP	136Kg (Moto + Pilota)	1	2
250 GP	100Kg	1	2
Moto3	148Kg (Moto + Pilota)	1	2
Naked 650	Peso a Secco -10%	1	2
Open 600	130Kg	1	2
Superstock 600	Peso a Secco -8%	1	2
Supersport	161Kg	1	2
Moto2	135Kg	1	2
Naked Oltre	Peso a Secco -10%	1	2
Open	150Kg	1	2
Superstock	Peso a Secco -8% Min. 162Kg	1	2
Superbike	165Kg (4Cil.) 171Kg (2Cil.)	1	2
Scooter	55Kg (Aria) 65Kg (Acqua)	1	1
Sidecar	385Kg	1	/

ALLEGATO 3

LIMITI FONOMETRICI

Classe	Limite (dB/A)	Modalità Misura	Tolleranza a Fina Gara (dB/A)
MiniGP	97	8000 RPM 2T 6000 RPM 4T	3
MiniMoto MidiMoto	97	8000 RPM 2T 6000 RPM 4T	3
Coppa Italia	100	7000 RPM (125 SP) 8000 RPM (250 Kawa.)	3
PreGP 125	105	7000 RPM (125 2T)	3
PreGP 250	105	5500 RPM (250 4T)	3
125 GP	105	7000 RPM (2T) 11 m/s (4T)	3
250 GP	105	13 m/s (2T) 11 m/s (4T)	3
Moto3	105	5500 RPM	3
Naked 650	102	11 m/s	3
Open 600	107	7000 RPM (4 Cil.) 6500 RPM (3 Cil.) 5500 RPM (2 Cil.)	3
Superstock 600	107	7000 RPM (4 Cil.) 6500 RPM (3 Cil.) 5500 RPM (2 Cil.)	3
Supersport	107	7000 RPM (4 Cil.) 6500 RPM (3 Cil.) 5500 RPM (2 Cil.)	3
Moto2	107	7000 RPM	3
Naked Oltre	102	11 m/s	3
Open	107	11 m/s	3
Superstock	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
Scooter	97	8000 RPM	3
Sidecar	105	13 m/s (2T) 11 m/s (4T)	3
TROFEI MONOMARCA	100 dB/A se non diversamente specificato nel Regolamento Particolare della manifestazione.		

Il regime di rotazione corrispondente a tale velocità media del pistone dipende della corsa pistone secondo la formula: $RPM = (30000 \times V_m) / C$

dove RPM = num. di giri/min, V_m = velocità media pistone in m/sec e C = corsa pistone in mm.

ALLEGATO 4

TABELLA FONOMETRICA

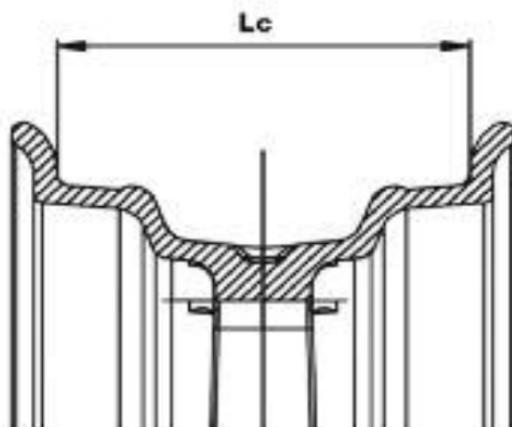
TABELLA PER IL CONTROLLO DEL RUMORE DATI DEI REGIMI DI ROTAZIONE					
Corse in mm.	Moto a 2 Tempi	Moto a 4 Tempi	Corse in mm.	Moto a 2 Tempi	Moto a 4 Tempi
30	13.000 giri	11.000 giri	66	5.909 giri	5.000 giri
31	12.580 "	10.645 "	67	5.820 "	4.925 "
32	12.187 "	10.313 "	68	5.735 "	4.853 "
33	11.818 "	10.000 "	69	5.652 "	4.783 "
34	11.470 "	9.708 "	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 "	6.228 "	89	4.382 "	3.708 "
54	7.222 "	6.111 "	90	4.333 "	3.667 "
55	7.090 "	6.000 "	91	4.286 "	3.628 "
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 "	5.158 "	100	3.900 "	3.300 "
65	6.000 "	5.077 "			

ALLEGATO 5

TABELLA DI ACCOPPIAMENTO CERCHIO/PNEUMATICO

Larghezza battistrada (mm)	Lc	Larghezza canale villazzone (pollici)
		60
330		11.00 11.50 12.50 13.50
360		12.00 12.50 13.50 13.50
		66
280		9.50 10.00 10.50
300		10.00 10.50 11.00
		40
210		7.00 7.50 8.00
240		8.00 8.50 8.00
250		8.50 9.00 9.50
260		8.50 9.00 9.50
280		9.00 10.00 10.50
300		10.00 10.50 11.00
		70 e 75
150		4.50 5.00
170		5.00 5.50
180		5.50 6.00
190		5.50 6.00
200		6.00 6.25 6.50
210		6.25 6.50 7.00
240		7.00 7.50 8.00

Larghezza battistrada (mm)	Lc	Larghezza canale villazzone (pollici)
		60 , 66 , 70
80		3.15 2.50
100		2.75 3.00
110		3.00 3.50
120		3.50 3.75
130		3.50 3.75 4.00
140		3.75 4.00 4.25 4.50
150		4.00 4.25 4.50
160		4.25 4.50 5.00
170		4.25 4.50 5.00 5.50
180		5.00 5.50
190		5.00 5.50 6.00
200		5.50 6.00 6.25
210		6.00 6.25 6.50
230		6.25 6.50 7.00
		60 , 60 , 100
60		1.50 1.00
70		1.50 1.85
80		1.65 2.15
90		2.15 2.50
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 4.25
160		3.75 4.00 4.25 4.50
170		4.00 4.25 4.50



ALLEGATO 6

DIMENSIONI MOTOCICLO

Figura 1

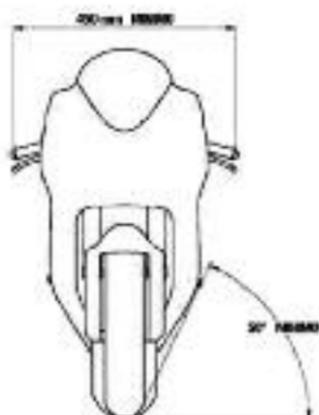


Figura 2

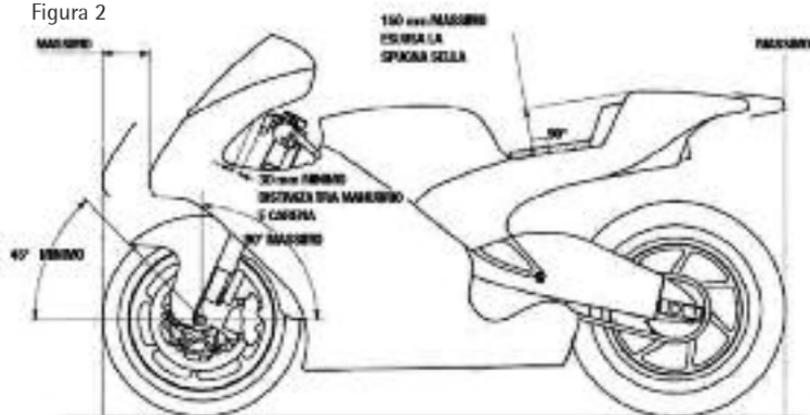
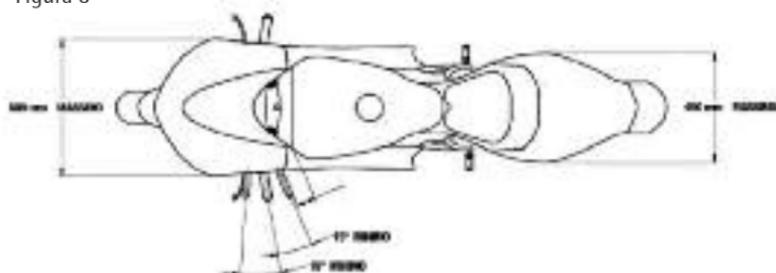


Figura 3



ALLEGATO 7

DIECI REGOLE SUI CASCHI

1. Scegliere la giusta misura misurando la sommità 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 inguantata.
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 F (EUROPE)

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 (vacant), E16 for Norway, E17 for Finland, E18 for Denmark, E19 for Bourmont, E20 for Poland, E21 for Portugal, E22 for the Russian Federation, E23 for Greece, E24 for Ireland, E25 for Croatia, E26 for Slovenia, E27 for Slovakia, E28 for New Zealand, E29 for Estonia, E30 (vacant), E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Latvia, E34 for Bulgaria, E37 for Turkey, E40 for Macedonia, E43 for Japan, E44 (vacant), E45 for Australia, E46 for Ukraine, 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 serial production number. Label on retention system or cannot insert.



(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	UNITÀ	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

ALLEGATO 9

CLASSI

MiniMoto	Cilindrata	Cilindri	Marce
S.A.V. Junior A Junior B	max 40cc (2T) max 90cc (4T)	1	1
Open A Open B	max 50cc (2T) max 106cc (4T)		

MiniGP	Cilindrata	Cilindri	Marce
MiniGP 50	max 50cc (2T) max 100cc (4T)	1	Max 6
MiniGP 80	max 80cc (2T) max 150cc (4T)		

Classe	Cilindrata	Cilindri	Marce
Coppa Italia	125 Sport Max 125cc (2T)	1	Vedi Fiches
	250 Kawa. Max 250cc (4T)	2	
PreGP 125	max 125 2T	1	Max 6
PreGP 250	max 250 4T	1	Max 6
125 GP	da 80cc a 125cc (2T/4T)	1	Max 6
250 GP	da 176cc a 250cc (2T/4T)	Max 2	Max 6
Moto3	max 250 4T	1	Max 6
Naked 650	da 400cc a 650cc	4	Max 6
	da 500cc a 700cc	3	
	da 600cc a 850cc	2	
	da 400cc a 1000cc	1	
Open 600	da 401cc a 600cc	4	Max 6
	da 501cc a 675cc	3	
	da 600cc a 750cc	2	
Superstock 600	da 401cc a 600cc	4	Vedi Fiches
	da 401cc a 675cc	3	
	da 401cc a 750cc	2	
Supersport	da 400cc a 600cc	4	Vedi Fiches
	da 500cc a 675cc	3	
	da 600cc a 750cc	2	
Moto2	600cc	4	6
Naked Oltre	da 651cc a 1000cc	4	Max 6
	da 600cc a 1150cc	3	
	da 850cc a 1200cc	2	
Open	da 500cc a 1200cc	Max 6	Max 6
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 850cc a 1200cc	2	
Sidecar	fino a 750cc (2T)	Max 4	Max 6
	fino a 1100cc (4T)	Max 4	

