

FMI2013

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 omologarla

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

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

ESCLUSIONE può riferirsi alla classifica, alla gara o alla manifestazione

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

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

INDUSTRIA azienda specializzata nella costruzione di motocicli

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

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

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

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

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

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

MECCANICO addetto alla preparazione, manutenzione e riparazione del motociclo

MOTOCICLO mezzo meccanico a due ruote usato nelle manifestazioni motociclistiche

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RIDE THROUGH passaggio lento lungo la pit-lane

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

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

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

TELEMETRIA apparecchiature elettroniche per la trasmissione dei dati

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

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

INDICE

Capitolo I -Parte Generale

Articolo 1 - Generalità.....	pag. 5
Articolo 2 - Manifestazione-Gara-Partecipazione Pilota.....	pag. 5
Articolo 3 - Impianti.....	pag. 5
Articolo 4 - Piloti ammessi.....	pag. 6
Articolo 5 - Segnali ufficiali.....	pag. 6
Articolo 6 - Prove Ufficiali.....	pag. 8
Articolo 7 - Carenza di iscritti o di partenti.....	pag. 8
Articolo 8 - Briefing.....	pag. 8
Articolo 9 - Ammissione alla partenza.....	pag. 8
Articolo 10 - Sistemi ed ordini di partenza.....	pag. 9
Articolo 11 - Procedura di partenza.....	pag. 10
Articolo 12 - Arresto di una gara e nuova partenza.....	pag. 13
Articolo 13 - Condotta di gara - Manovre Consentite.....	pag. 15
Articolo 14 - Condotta di gara - Infrazioni per cui è previsto il Ride Through.....	pag. 16
Articolo 15 - Condotta di gara - Infrazioni per cui è prevista un'ammonda.....	pag. 16
Articolo 16 - Condotta di gara - Infrazioni per cui è prevista l'esclusione.....	pag. 17
Articolo 17 - Condotta di gara - Responsabilità Oggettiva.....	pag. 19
Articolo 18 - Procedura "Ride Through".....	pag. 19
Articolo 19 - Parco Chiuso.....	pag. 20
Articolo 20 - Classifiche.....	pag. 20
Articolo 21 - Tabella dei punteggi per Campionati e Trofei.....	pag. 21
Articolo 22 - Giuria.....	pag. 22
Promemoria riassuntivo dell'Annesso Velocità.....	pag. 24

Capitolo II Specialità

Articolo 1 - Campionato Italiano Velocità.....	pag. 27
Articolo 2 - Campionato Italiano PreGP.....	pag. 28
Articolo 3 - Campionato Italiano Sport Production.....	pag. 28
Articolo 4 - Campionato Italiano MiniGP.....	pag. 29
Articolo 5 - Campionato Italiano Minimoto.....	pag. 30
Articolo 6 - Trofeo delle Regioni a squadre di Minimoto.....	pag. 32
Articolo 7 - Campionato Italiano Velocità in Salita.....	pag. 33
Articolo 8 - Trofeo di Club e Trofeo Superpilota Velocità in Salita.....	pag. 37
Articolo 9 - Trofei Promozionali di Promotori e di Motoclub.....	pag. 38
Articolo 10 - Trofei Promozionali da un giorno.....	pag. 39
Articolo 11 - Coppa del Mediterraneo.....	pag. 40
Articolo 12 - Gare di Accelerazione.....	pag. 42

Capitolo III Regolamenti Tecnici

Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS).....	pag. 49
Regolamento Tecnico 125 GP (RT1GP).....	pag. 65
Regolamento Tecnico Moto3 (RTM3).....	pag. 68
Regolamento Tecnico Stock 600 (RTST6).....	pag. 74
Regolamento Tecnico Superbike (RTSBK).....	pag. 84
Regolamento Tecnico Supersport (RTSS).....	pag. 94
Regolamento Tecnico Moto2 (RTM2).....	pag. 105
Regolamento Tecnico 125 PreGP (RT1PG).....	pag. 112
Regolamento Tecnico 250 PreGP (RT2PG).....	pag. 116
Regolamento Tecnico 125 Sport (RT1SP).....	pag. 120
Regolamento Tecnico 250 Kawasaki Sport (RT2SP).....	pag. 126
Regolamento Tecnico Superstock (RTSTK).....	pag. 132
Regolamento Tecnico MiniGP (RTMGP).....	pag. 141
Regolamento Tecnico Minimoto e Midimoto (RTMMT).....	pag. 145
Regolamento Tecnico Motocicli Salita (RTSAL).....	pag. 152
Regolamento Tecnico Motocicli Naked (RTNKD).....	pag. 153

Regolamento Tecnico Scooter (RTSCT)	pag. 159
Regolamento Tecnico Sidecar (RTSDE)	pag. 162
Omologazioni	pag. 165
Allegato 1 - Tabelle Porta Numero e Motocicli Punzonabili	pag. 167
Allegato1 Bis - Numeri	pag. 168
Allegato 2 - Pesi Minimi	pag. 169
Allegato 3 - Limiti Fonometrici	pag. 170
Allegato 4 - Tabella Fonometrica	pag. 171
Allegato 5 - Tabella di Accoppiamento Cerchio/Pneumatico	pag. 172
Allegato 6 - Dimensioni Motociclo	pag. 173
Allegato 7 - Caschi	pag. 174
Allegato 8 - Carburanti	pag. 175
Allegato 9 - Cilindrate	pag. 176
Allegato 10 - Bilanciamento delle differenti configurazioni di motore	pag. 177

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, **warm-up**, 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 prescinde dalla sicurezza) è possibile accorpate 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 2013 negli impianti:
- Motodromo Enzo e Dino Ferrari ad Imola (BO)
 - Motodromo Misano World Circuit (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 adottano 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 **Misano World Circuit** (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 sovraespuesto. 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. **In gara:** 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, **il pilota doppiato non deve ostacolare il sorpasso. In prova e nel warm-up come avviso per comunicare al pilota che sta sorraggiungendo un pilota più veloce.**
- 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. con scritta "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.: **warm-up** e prove libere, anche a pagamento, (cronometrare o non cronometrare) 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 - Il D.d.G. può dichiarare "Prove Bagnate".
- 6.3 - È tassativamente vietato agli organizzatori di una manifestazione permettere od organizzare prove libere a pagamento una volta che siano iniziate le prove ufficiali.
- 6.4 - 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 di **Velocità Nazionali Titolate e Non Titolate**, 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 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 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. **Qualora l'irregolarità venga accertata durante o al termine del warm-up il pilota verrà escluso dalla gara.** Se l'irregolarità verrà accertata 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 tempo massimo di qualificazione è il miglior tempo della classe, aumentato del 15% (se non diversamente previsto). **Tale tempo può essere ottenuto in un qualsiasi turno di prove ufficiali cronometrate, anche libere se previste dal R.P. Il tempo massimo di qualificazione sarà inserito nella classifica di ogni turno. Il tempo acquisito nelle prove libere sarà preso in considerazione solo ai fini dell'ammissione in griglia, mentre per definire la posizione occupata nella stessa farà comunque fede esclusivamente il tempo conseguito nelle prove ufficiali cronometrate di qualifica; nel caso in cui un pilota avesse solo un tempo ottenuto nelle prove libere cronometrate e tale tempo rientrasse nel tempo di qualifica, il pilota andrà ad occupare l'ultimo posto in griglia.**
- 9.1.3 - 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, come da seguente schema:
- il primo del 1° gruppo ed il primo del 2° gruppo, andranno ad occupare rispettivamente il 1° ed il 2° posto in griglia
- il secondo del 1° gruppo ed il secondo del 2° gruppo, andranno ad occupare rispettivamente il 3° ed il 4° posto in griglia
- il terzo del 1° gruppo ed il terzo del 2° gruppo, andranno ad occupare rispettivamente il 5° ed il 6° posto in griglia
- il quarto del 1° gruppo ed il quarto del 2° gruppo, andranno ad occupare rispettivamente il 7° e l'8° posto in griglia
- il quinto del 1° gruppo ed il quinto del 2° gruppo, andranno ad occupare rispettivamente il 9° ed il 10° posto in griglia
- così fino al completamento della griglia
Rimane inteso che il tempo massimo di qualificazione verrà calcolato sul miglior tempo del gruppo, aumentato del 15% (se non diversamente previsto). 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.

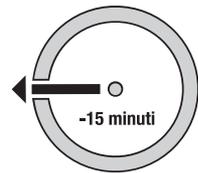
10.3 - Per le "gare su strada" sono previsti due generi di partenza:

- 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 a spinta 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:

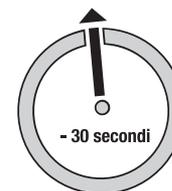
- esposizione del pannello "3 MINUTI" sulla griglia
- rimozione immediata delle termocoperte dagli pneumatici dei motocicli sulla griglia e su tutti i secondi motocicli punzonati in quella classe (ove consentite) e sugli pneumatici di riserva. Gli addetti alla griglia ed alla corsia box devono controllare 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
- **il pilota che abbia avuto problemi durante il warm-up lap e si sia fermato lungo la pista senza poter prendere il via dalla griglia con lo spegnimento del semaforo rosso, potrà riprendere la gara in qualsiasi momento, rientrando in sicurezza e sotto la supervisione degli U.d.P. ed effettuando un passaggio in pit-lane dove un Commissario Tecnico potrà, se richiesto dalla D.d.G. o dallo stesso Commissario, controllare il suo motociclo**
- 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 propri 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 o il **warm-up** 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 di Cronometraggio. Ogni infrazione a tale limite rilevata durante le prove sarà sanzionata dall'ammenda prevista. **Nelle manifestazioni di Campionato Italiano MiniGP e Campionato Italiano Minimoto la massima velocità consentita sulla pit lane è di 40 km/h.**

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 - Per le classi del CIV l'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal C.T. | € 400,00 |
| 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 della 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 |
| 29 - Provare la partenza durante lo svolgimento delle prove | € 100,00 |
| 30 - Mancata apposizione degli appositi sticker sugli pneumatici, per la classe MiniGP 50 e le classi Minimoto del CIV durante lo svolgimento delle prove libere | € 100,00 |
| 31 - Per i piloti partecipanti al CIV, non indossare il braccialetto Sa.Me.Da. (Safety Medical Database) durante le prove ufficiali, warm-up e gare | € 150,00 |
| 32 - Per la PreGP l'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal C.T. | € 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 carrozino, egli è autorizzato a lasciare momentaneamente il carrozino nelle curve tenendo però i piedi costantemente sul pianale dello stesso. Se previsto dal R.P. della gara, il passeggero può essere sostituito da Kg. 60 di zavorra sistemata sul carrozino.
- 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 - Rifornamento 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 del 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 del motociclo 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 R.M.M. € 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.).
- 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 della gara, 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 - PUNTEGGI PER CAMPIONATI E TROFEI

21.1 - PRINCIPI GENERALI

- 21.1.1 - Se al termine del campionato due o più piloti hanno lo stesso punteggio (salvo diversamente disposto dal regolamento di trofeo), viene dichiarato vincitore chi ha riportato il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie chi ha ottenuto il migliore piazzamento. In caso di ulteriore parità i piloti verranno classificati "ex aequo" e gli eventuali premi in denaro corrispondenti ai piazzamenti verranno suddivisi in parti uguali.
- 21.1.2 - Un pilota che abbia iniziato un campionato o trofeo in una determinata classe, continuerà a gareggiare nella medesima per tutto il campionato o trofeo (salvo diversamente disposto dal regolamento di trofeo) anche nel caso che siano variate le caratteristiche (ad esempio peso, età, ecc.) che ne hanno determinato in precedenza l'assegnazione alla categoria stessa.
- 21.1.3 - Ai campioni italiani viene consegnato il distintivo che può essere portato nell'anno successivo a quello della conquista del titolo.
- 21.1.4 - Ai vincitori dei campionati mondiali viene offerta la tessera federale e la licenza di pilota per un periodo di quattro anni, a decorrere da quello successivo alla

conquista del titolo. Tali facilitazioni vengono concesse anche ai campioni europei, ai componenti le squadre campioni del mondo ed ai campioni italiani, limitatamente all'anno successivo alla conquista del titolo.

21.1.5 - RITENUTE ERARIALI SUI PREMI DELLE COMPETIZIONI SPORTIVE

I premi erogati in occasione di competizioni sportive subiscono una ritenuta del 20% o 24,23%, così come previsto negli Artt. 24, 25 e 30 del DPR 29/09/1973, n.600. L'obbligo di provvedere alla riscossione della ritenuta a titolo di imposta e conseguentemente il versamento all'erario sono a carico esclusivamente degli organizzatori delle competizioni sportive che pongono in palio i premi stessi. Se l'organizzatore è una associazione sportiva dilettantistica affiliata alla F.M.I., ovvero l'evento organizzato è riservato esclusivamente ad atleti dilettanti, i premi sono regolamentati fiscalmente dagli articoli 67 e 69 del testo unico delle imposte dirette. In tal caso l'organizzatore dovrà applicare la ritenuta del 24,23% (23% IRPEF e 1,23 addizionale regionale) sulla parte eccedente euro 7.500,00. Si precisa che il limite di euro 7.500,00, è un limite soggettivo annuale, per cui al momento dell'erogazione l'organizzatore dovrà richiedere al percipiente una autocertificazione in cui lo stesso dichiara di non aver riscosso altre somme a tale titolo ovvero dichiara l'importo fino a quel momento incassato. Nel caso in cui l'erogante non sia una associazione sportiva dilettantistica la ritenuta d'applicare è del 20% sull'intero importo erogato.

21.2 - TABELLA PUNTEGGI

21.2.1	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

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

21.2.3 - Un pilota non classificato in gara può comunque concorrere all'assegnazione di premi particolari quali giro veloce, pole position, ecc. almeno che non sia diversamente previsto nel regolamento del trofeo.

ART. 22 - GIURIA

22.1 - La Giuria:

- può autorizzare la modifica del Regolamento Particolare ed il programma della manifestazione, sempre nel rispetto della normativa federale
- è competente a deliberare, attraverso il C.G.D., su tutti i reclami presentati

nel corso della manifestazione, con riserva di ulteriore diritto d'appello

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 - La Giuria del CIV è autorizzata, 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 E CAMPIONATO ITALIANO PREGP

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

- Presidente (il suo voto vale doppio) - Componente Comitato Velocità
- 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:

- 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

22.6.1 - 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:

- **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

22.7.1 - 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: **in gara** avviso di sorpasso. **In prova e nel warm-up come avviso per comunicare al pilota che sta sorpassando un pilota più veloce.**
- 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

CAPITOLO II
SPECIALITÀ

- 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.

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 e Superstock 600. **Le classi 125 GP e Moto2 saranno annullate se al 15/01/2013 non si avranno almeno 7 iscritti.**

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° 10 (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/Moto3	70	90
Superstock 600	50	70
Superbike	50	70
Supersport/Moto2	70	90

1.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

Il tempo massimo di qualificazione è pari al 107% del miglior tempo della classe.

1.8 - MONTEPREMI

Montepremi a carico F.M.I. così suddiviso:

- euro **100.000,00** totali distribuito in ogni gara e per classe (euro **10.000,00** a gara)
- le gare "doppie" avranno un montepremi totale di euro **10.000,00** per ciascuna prova
- montepremi finale di euro **20.000,00** 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 **2013. Nati dal 1998 al 2000.**
- 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 **10.000,00** 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 **1997** e precedenti
- 3.3 - PROVE
n° 5 (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 2013 sono ammessi motocicli delle classi MiniGP 50. Le specifiche tecniche dei motocicli sono riportate nel regolamento tecnico.
- 4.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ
- 4.2.1 - La licenza ammessa è la Miniyoung.
- 4.2.2 - **Potranno essere ammessi piloti nati nel 2000, 2001 e 2002.**
- 4.2.3 - I piloti 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 3 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 pilota si sia regolarmente classificato. In caso di parità a fine campionato sarà dichiarato

vincitore il pilota 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.
- 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 2004, 2005 (con 8 anni compiuti)
- Junior A nati nel 2003, 2004
- Junior B nati nel 2001, 2002, 2003
- Open A nati nel 2000 e precedenti con peso < 70 Kg in ordine di marcia
- Open B nati nel 2000 e precedenti con peso > 70 Kg in ordine di marcia
- 5.2.3 - I piloti del 2004, possono decidere a loro discrezione di partecipare alla Classe S.A.V. o Classe Junior A. I piloti del 2003, possono decidere a loro discrezione di partecipare alla Classe Junior A o Classe Junior B.
- 5.3 - PROVE
n° 6 (tutte valide)
- 5.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO
Il Campionato sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 3 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 pilota si sia regolarmente classificato. In caso di parità a fine campionato sarà dichiarato

vincitore il pilota 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 piloti 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
- | 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 - 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 2004, 2005 (con 8 anni compiuti)
- Junior A nati nel 2003, 2004
- Junior B nati nel 2001, 2002, 2003
- Open A nati nel 2000 e precedenti con peso < 70 Kg in ordine di marcia
- Open B nati nel 2000 e precedenti con peso > 70 Kg in ordine di marcia
- 6.2.3 - I piloti del 2004, possono decidere a loro discrezione di partecipare alla Classe S.A.V. o Classe Junior A. I piloti del 2003, 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
- | 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 e non suddivisi nelle seguenti classi:
- Moto d'Epoca (vedi N.S. Moto d'Epoca)
- Scooter automatico 70 cc.
- Moto3
- 125 cc. 2T (Open e GP)
- 250 2T (Open e GP) e Kawasaki 250 4T
- 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.
- 7.2.1 - Possono partecipare al Campionato Italiano di Velocità in Salita solo piloti maggiorenni.
- 7.3 - PROVE
n° 5 (senza scarto)
- 7.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO
Il Campionato sarà ritenuta valido se verranno disputate almeno 3 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'avvicinamento 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. È consentita l'iscrizione in due classi. Costo iscrizione seconda classe euro 70,00. 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 001 a 099
- Moto 3	da 101 a 199
- 125 cc. 2T (Open e GP)	da 201 a 299
- 250 cc. 2T (OPEN e GP) e Kawasaki 4T	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 ad eventuali 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. 15.1.14 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

7.11.8.1 - 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 sidecar) e tra una classe e quella successiva di 1'. **Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.**

7.11.8.2 - L'ordine di partenza sarà il seguente:

- Moto d'Epoca
- Scooter automatico 70 cc.
- Moto 3
- 125 cc. 2T (Open e GP)
- 250 cc. 2T (OPEN e GP) e Kawasaki 250 4T

- 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 e non suddivisi nelle seguenti classi:

- Moto d'Epoca (vedi N.S. Moto d'Epoca)

- Scooter automatico 70 cc.
- Moto3
- 125 cc. 2T (Open e GP)
- 250 2T (Open e GP) e Kawasaki 250 4T
- 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.

8.2.1 - Possono partecipare al Campionato Italiano di velocità in Salita solo piloti maggiorenni.

8.3 - PROVE

Come da disponibilità del calendario CIVS

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. È consentita l'iscrizione in due classi. Costo iscrizione seconda classe euro 70,00. 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 - TROFEI PROMOZIONALI DI PROMOTORI E DI MOTOCLUB

9.1 - 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.

9.2 - LICENZE

9.2.1 - Junior e Senior.

9.3 - PROVE

Massimo 5

9.4 - VALIDITÀ DEL TROFEO

Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

9.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

9.6 - CHILOMETRAGGI

Si rimanda al Regolamento del Trofeo

9.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

9.8 - MONTEPREMI

Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

9.9 - GIURIA

Non prevista

9.10 - ISCRIZIONI E TASSE

9.10.1 - Iscrizione: si rimanda al Regolamento del Trofeo.

9.10.2 - Tasse così divise:

Circuiti Lunghi: € 250,00 per SP/PreGP; € 300,00 per le altre classi.

Circuiti Corti: € 150,00 per SP/PreGP; € 200,00 per le altre classi.

9.11 - 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.

9.12 - 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. 10 - TROFEI PROMOZIONALI DA UN GIORNO

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.

10.1.1 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 - Velocità Junior, Senior e Miniold.

10.3 - PROVE

Massimo 5 prove solo su circuiti corti

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 Corti: € 150,00 per SP/PreGP; € 200,00 per le altre classi.

10.11 - CONTRIBUTI PARTENZE

Circuiti Corti:

- griglia garantita 30 piloti

- contributo partenza: € 3.000,00 + € 1.000,00 per 2 o più partenze nella stessa classe.

10.12 - SVOLGIMENTO GARE

Le manifestazioni dovranno svolgersi in una sola giornata. Sono obbligatori due turni di prove cronometrate della durata minima di 20 minuti per ogni classe.

ART. 11 - COPPA DEL MEDITERRANEO IN VIA DI DEFINIZIONE

ART. 12 – PROVE CRONOMETRATE**12.1 – CLASSI AMMESSE**

12.1.1 Gli organizzatori, all'atto della richiesta, possono liberamente esprimere le loro preferenze in merito alle classi da inserire nella loro manifestazione.

12.1.2 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.

12.2 – LICENZE

12.2.1 -Junior e Senior e possessori di Tessera Sport.

12.3 – SVOLGIMENTO GARE

Non è prevista procedure di partenza.

ART. 13 – GARE DI ACCELERAZIONE**13.1 – GENERALITÀ**

Il presente regolamento disciplina le manifestazioni di Accelerazione Nazionali e Territoriali. Per quanto non previsto al suo interno si rimanda al R.M.M.

13.2 – PERCORSO

13.2.1 -Le gare si svolgeranno solo con manto stradale asciutto su un percorso avente lo sviluppo di metri 450, di cui metri 150 per la prova di accelerazione vera e propria ed i rimanenti 300 metri adibiti a spazio di sicurezza per la decelerazione.

13.2.2 -La larghezza del tratto sarà di metri 4 privo di ostacoli con ai lati due spazi di fuga da 3 metri ciascuno, anch'essi privi di ostacoli.

13.2.3 -Il tracciato provvisorio sarà chiuso al pubblico e delimitato secondo quanto previsto dalla Circolare del Ministero dell'Interno 2 Luglio 1962, N. 68 (Norme di Sicurezza per l'Agibilità delle Piste e Strade Sedi di Competizioni Velocistiche per Auto e Motoveicoli) con materiale idoneo a contenere il pubblico, che sarà ad una distanza minima dal bordo del tracciato pari a metri 8 per le gare di Gruppo I e di 11 metri per le gare di Gruppo II, o per quelle che prevedano entrambi i Gruppi.

13.2.4 -La zona di partenza sarà segnata trasversalmente sulla strada e sarà munita di fotocellule per il cronometraggio al millesimo di secondo, con segnalatore luminoso alla fine per indicare il tratto dei 150 metri cronometrati.

13.2.5 -Dovrà essere predisposto un servizio antincendio idoneo, con almeno 4 estintori a polvere o derivati dal fluoro, da kg. 6, con personale indicato dall'Organizzatore dichiaratosi capace nell'utilizzo corretto degli estintori stessi.

13.2.6 -La zona di arrivo sarà predisposta a 150 metri dalla partenza e sarà equipaggiata con cellule per il servizio di cronometraggio e con un tabellone luminoso che indicherà il tempo di gara; subito dopo la linea d'arrivo dovranno essere previsti 1 o 2 sbandieratori per segnalare ai piloti lo spazio di decelerazione e sicurezza.

13.2.7 -La pavimentazione di asfalto dovrà essere priva di detriti, polvere o avvallamenti di alcun genere.

13.2.8 -Il servizio medico dovrà essere predisposto con la presenza di almeno un'ambulanza con un medico. In caso di allontanamento dell'ambulanza la manifestazione dovrà essere sospesa.

13.2.9 -La rispondenza del tracciato e delle altre prescrizioni a quanto sopra riportato ricade sotto la responsabilità del Direttore di Gara.

13.3 – CLASSI, MOTOCICLI ED EQUIPAGGIAMENTO

Le classi previste sono:

13.3.1 – GRUPPO I**Classe A: scooter**

- cilindrata: 70 cc. max

- carter motore: originale. Sono consentite lavorazioni che non devono comunque alterare l'aspetto esteriore del carter. È consentito il riporto di materiale, esclusivamente sulla superficie interna, nel caso di foratura a seguito di lavorazione

- cilindri: originali o after market ma specifici per il modello di scooter utilizzato, sono vietati il riporto di materiale e le saldature

- telaio motore: può essere sostituito (originale o fisso) ma non deve variare la lunghezza dello scooter

- telaio: non sono consentite modifiche

- ammortizzatori: gli ammortizzatori devono essere presenti e funzionanti

- carene: anteriore, posteriore e scudo interno obbligatori

- manubrio: è ammesso il manubrio naked

- cerchi: della misura di quelli presenti di serie sullo scooter utilizzato

- è vietato qualunque tipo di sovralimentazione

- i componenti di gruppo termico, telaio, trasmissione ed albero motore devono essere reperibili sul mercato.

Classe A1: scooter

- cilindrata: da 71 cc. a 100 cc. max

- carter motore: originale. Sono consentite lavorazioni che non devono comunque alterare l'aspetto esteriore del carter. È consentito il riporto di materiale, esclusivamente sulla superficie interna, nel caso di foratura a seguito di lavorazione

- cilindri: originali o after market, ma specifici per il modello di scooter utilizzato. Sono vietati il riporto di materiale e le saldature

- telaio motore: può essere sostituito (originale o fisso) ma non deve variare la lunghezza dello scooter

- telaio: non sono consentite modifiche

- ammortizzatori: gli ammortizzatori devono essere presenti e funzionanti

- carene: anteriore, posteriore e scudo interno obbligatori

- manubrio: è ammesso il manubrio naked

- cerchi: della misura di quelli presenti di serie sullo scooter utilizzato

- è vietato qualunque tipo di sovralimentazione

- i componenti di gruppo termico, telaio, trasmissione ed albero motore devono essere reperibili sul mercato.

Classe A Special: ciclomotori non sovralimentati

- cilindrata: 70 cc. max

- telaio: drag

- ammortizzatori: assetto libero

- cerchi: liberi

- è consentito l'uso del carrello antiribaltamento

- è obbligatorio il coprivolano in lamiera ben fissato.

Classe B: ciclomotori sovralimentati

- cilindrata: da 71 cc. a 100 cc. max

- telaio: drag
- ammortizzatori: assetto libero
- cerchi: liberi
- è consentito l'uso del carrello antiribaltamento
- è obbligatorio il coprivolano in lamiera ben fissato.

Classe B1: motocicli, lambrette e vespe

- cilindrata: 250 cc. max
- telaio: libero
- ammortizzatori: assetto libero
- cerchi: liberi
- è consentito l'uso del carrello antiribaltamento
- è obbligatorio il coprivolano in lamiera ben fissato.

Classe C3: vespe derivate di serie ad ammissione non lamellare

- cilindrata: 135 cc. max
- carter Motore: originali Piaggio vespa con valvola. Non è ammessa la barenatura del carter pompa. Non sono ammesse saldature e riporti di nessun materiale tranne nel lato travasi
- cilindri: alluminio aspirati al carter nati per vespa e in commercio (non in versione limitata) con scarico libero (concessi traversino e booster). Sono vietati riporti di saldatura di qualsiasi materiale. Il pistone deve essere quello abbinato dalla casa produttrice al kit usato. È obbligatorio mantenere l'interasse dei prigionieri cilindro come da originale così come i prigionieri del collettore d'aspirazione (a 2 o 3 fori)
- albero: nato per vespa a valvola con spalla lato aspirazione tipo originale per conformazione e misure. Anticipo libero
- accensione: nata per vespa e libera vendita. Centralina libera
- è obbligatorio
 - mantenere il cambio a polso
 - avere entrambi i freni e le gomme efficienti
 - l'uso del carter protezione volano in metallo e ben fissato
 - mantenere gli attacchi motore come in origine
 - montare un forcella vespa abbinata al telaio usato
 - montare carter vespa abbinati al telaio utilizzato (telaio small su carter small, telaio large su carter large)
 - marmitta ben fissata
 - mantenere la linea originale del telaio apportando lo scudo al massimo come vespa 90ss
 - mantenere l'interasse originale
 - assetto libero non rigido
 - peso pilota minimo in ordine di marcia con motociclo kg.145
- testa, marmitta, carburatore, collettore e rapporti cambio sono liberi
- non è consentito l'uso del carrello antiribaltamento.

Classe C4: vespe con ammissione lamellare

- cilindrata: 135 cc. max
- carter Motore: "Piaggio vespa o after market". È ammessa la barenatura del carter pompa. Sono ammesse saldature nel lato travasi e chiudere la valvola di aspirazione originare con qualunque materiale

- cilindri: lamellari after market reperibili in commercio
- è obbligatorio
 - mantenere il cambio a polso
 - avere entrambi i freni e le gomme efficienti
 - l'uso del carter protezione volano in metallo e ben fissato
 - mantenere gli attacchi motore come in origine
 - montare una forcella vespa abbinata al telaio usato
 - montare carter vespa abbinati al telaio utilizzato (telaio small su carter small, telaio large su carter large)
 - forcella originale abbinata al telaio in uso assetto non rigido
 - marmitta ben fissata
 - mantenere l'interasse originale
 - assetto ammortizzato
 - mantenere l'interasse dei prigionieri cilindro come da originale
 - peso pilota minimo in ordine di marcia con motociclo kg.145
- testa, marmitta, carburatore, collettore e rapporti cambio sono liberi
- non è consentito l'uso del carrello antiribaltamento.

Classe C5: vespe

- cilindrata: 150 cc. max
- carter Motore: "Piaggio vespa o after market" saldature libere
- è obbligatorio
 - mantenere il cambio a polso
 - avere entrambi i freni e le gomme efficienti
 - l'uso del carter protezione volano in metallo e ben fissato
 - mantenere gli attacchi motore come in origine
 - montare carter vespa abbinati al telaio utilizzato (telaio small su carter small, telaio large su carter large)
 - forcella originale abbinata al telaio in uso assetto non rigido
 - marmitta ben fissata
 - mantenere l'interasse originale
 - assetto ammortizzato
 - peso pilota minimo in ordine di marcia con motociclo kg.145
- cilindri, testa, marmitta, carburatore, collettore, albero e rapporti cambio sono liberi.
- non è consentito l'uso del carrello antiribaltamento.

Classe C8: vespe tipo large (px, rally, t5, ecc.)

- cilindrata: 215 cc. max
- carter motore: sono consentite saldature in zona aspirazione sul lato travasi
- cilindri: lamellari o aspirati reperibili in commercio nati per vespe tipo "large"
- è obbligatorio
 - mantenere il cambio a polso
 - mantenere gli attacchi motore come in origine
 - montare carter Piaggio vespa abbinati al telaio tipo large (px, rally, t5, ecc.).
- accensione, testa, marmitta, carburatore, collettore e rapporti cambio sono liberi
- non è consentito l'uso del carrello antiribaltamento.

13.3.2 - GRUPPO II

Classe D: Motocicli stradali di serie con cilindrata compresa tra 250 cc e 600 cc

Sport Production, con telaio di serie

Classe E: Motocicli stradali di serie con cilindrata compresa tra 601 cc e 900 cc Sport Production, con telaio di serie

Classe E1: Motocicli stradali di serie con cilindrata compresa tra 901 cc e 1150 cc Sport Production, con telaio di serie

Classe E2: Motocicli stradali di serie con cilindrata oltre 1151 cc, con telaio di serie, anche sovralimentati

Classe FA prototipi - moto gp e superbike aspirate

Classe F0 prototipi - moto gp e superbike sovralimentate

Classe F1 superstreet - motocicli delle classi C, D, E, E1, E2 con alimentazione non di serie, motori elaborati e con caratteristiche del telaio non di serie.

13.3.3 - In tutte le classi del GRUPPO I è obbligatorio l'uso di casco integrale omologato, paraschiena ed abbigliamento protettivo specifico (giacche da moto in pelle o gore-tex, pantaloni da moto in pelle o gore-tex, stivali e guanti da moto)

13.3.4 - In tutte le classi del Gruppo II è obbligatorio l'uso di casco integrale omologato, paraschiena, tuta in pelle monopezzo, stivali e guanti da moto.

13.3.5 - In tutti i motocicli di tutte le classi è obbligatoria la presenza di un interruttore di sicurezza a strappo ancorato al polso del pilota e funzionante con estensione massima di 50 cm.

13.3.6 - Tutti i mezzi devono essere dotati di impianto frenante efficiente ed indipendente per ciascuna ruota.

13.3.7 - Tutti i mezzi devono avere il serbatoio riempito di spugna antideflagrazione.

13.3.8 - In tutte le classi gli pneumatici sono liberi ma devono obbligatoriamente essere delle misure previste per i cerchi utilizzati in base alle tabelle ETRTO.

13.4 - LICENZE

Per la partecipazione è obbligatoria la licenza Velocità Senior, Junior o Miniold.

13.5 - ISCRIZIONI

La quota di iscrizione, riportata sul Regolamento Particolare, dà diritto a disputare 5 prove cronometrate delle quali una di test e le altre 4 valevoli per la classifica. Al momento della chiusura delle iscrizioni verrà consegnato ad ogni pilota un ordine di partenza con orario massimo di prove libere e orario d'inizio della gara. Eventuali variazioni all'orario consegnato dovranno essere comunicate tramite altoparlante ed affisse in bacheca della Segreteria di Gara.

13.6 - SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

La partenza avverrà da fermo con un solo pilota per volta, ed il via verrà dato tramite semaforo.

Tutte le 5 prove saranno cronometrate. Il test non è ufficiale.

13.7 - UFFICIALI DI GARA

In tutte le manifestazioni è obbligatoria la presenza di un Commissario di Gara e la Direzione di Gara dovrà essere affidata ad un Direttore di Gara regolarmente in possesso di licenza di Direttore di Gara Territoriale o Nazionale (tutte le abilitazioni) valida per l'anno in corso. Gli Ufficiali di Percorso e tutto il personale in servizio è alle dirette dipendenze del D.d.G., deve essere maggiorenne, tesserato e munito di abbigliamento o elementi distintivi tali da essere facilmente riconoscibile.

13.8 - REGOLAMENTO PARTICOLARE

Dovrà essere approvato secondo quanto previsto dall'art. 30 del R.M.M.

13.9 - SERVIZIO CRONOMETRAGGIO

13.9.1 - L'Organizzatore dovrà predisporre un idoneo servizio di cronometraggio, con apparecchiature in grado di rilevare il tempo al millesimo di secondo e la velocità d'uscita.

13.10 - CLASSIFICHE

13.10.1 - Sono previste per ogni classe e saranno stilate in base al miglior tempo conseguito nelle 4 prove cronometrate.

13.11 - NORME GENERALI

13.11.1 Ogni pilota, sotto la propria responsabilità, dovrà dichiarare l'effettiva cilindrata del proprio mezzo.

13.11.2 Durante la gara ogni motociclo potrà essere sottoposto a controllo tecnico da parte del C.d.G. o a seguito di reclami, i quali dovranno essere comunque presentati secondo quanto previsto dal R.M.M.

13.11.3 È vietato qualsiasi tipo di collante sul pneumatico e/o sul manto stradale.

13.11.4 Può accedere alla griglia di partenza solo il pilota accompagnato da un meccanico munito di "pass", quest'ultimo in nessun caso potrà preparare il mezzo al pilota (riscaldamento di gomme). Il meccanico può aiutare il pilota nel riscaldamento di gomme solo per il Gruppo I.

13.11.5 Le iscrizioni verranno effettuate in apposita area, contestualmente alle stesse il C.d.G. effettuerà le verifiche ed eventualmente potrà decidere di effettuare le punzonature.

13.11.6 È assolutamente vietato provare i mezzi nelle aree adiacenti al percorso pena la squalifica dalla gara.

13.11.7 Il rientro dopo ciascuna prova dovrà avvenire, individualmente o per gruppi, sotto il diretto controllo del D.d.G., il quale provvederà a sospendere la manifestazione per il tempo necessario. In nessun caso il rientro potrà avvenire contemporaneamente all'effettuazione di prove e/o gara, salvo che per effettuarlo sia possibile utilizzare un percorso diverso ed alternativo a quello di gara.

versione al 21 dicembre 2012

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. La F.M.I. si riserva il diritto di variare il presente regolamento e/o i regolamenti di categoria, anche durante la stagione agonistica, qualora il Comitato Tecnico giudicasse necessaria una variazione al fine di preservare la sicurezza e l'omogeneità sui campi gara.

ART. 1 – GENERALITÀ

1.1 - DEFINIZIONE DI MOTOCICLO DA COMPETIZIONE

1.1.1 - Si definisce 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 motocicli a due ruote durante il moto tracciano una sola linea ideale sul suolo, quelli a tre e quattro ruote tracciano due linee ideali parallele.

1.2 - MARCA DEL MOTOCICLO

1.2.1 - 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 e nome del fabbricante del motore. Questa norma si applica qualora non vi siano accordi commerciali differenti.

1.2.2 - I preparatori non vengono considerati come costruttori.

1.3 - CATEGORIE E GRUPPI

1.3.1 - 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

1.4 - CLASSI

1.4.1 - I gruppi sono suddivisi in classi secondo la cilindrata (vedi allegato 9) e possono partecipare a tutte le gare nazionali, internazionali e tentativi di record.

1.4.2 - 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.

- 1.4.3 - La cilindrata sarà calcolata secondo la formula geometrica del cilindro:

$$\text{Cilindrata} = \pi \times D^2 \times C \times N / 4$$
dove π (pigreco) è pari a 3,1416,
D è l'alesaggio del cilindro,
C la corsa del pistone e N il numero dei cilindri.
- 1.4.4 - Sulla misura della cilindrata non è ammessa nessuna tolleranza.
- 1.5 - PUNZONATURA MOTOCICLO
- 1.5.1 - Durante le operazioni preliminari (O.P.) ogni pilota ha diritto a fare punzonare un solo motociclo. Durante l'evento sono ammessi in pista, nella pit-lane e nei pit-box solo motocicli punzonati.
- 1.5.2 - La punzonatura del motociclo viene effettuata sul canotto di sterzo, a discrezione del commissario tecnico è attuata mediante l'apposizione di uno sticker o tramite legatura con piombino o pennarello indelebile. La zona di apposizione dello sticker deve essere, priva di precedenti punzonature, libera da eventuali protezioni (carbonio, kevlar) oltre che perfettamente sgrassata.
- 1.5.3 - Il telaio per il quale è richiesta la punzonatura, deve riportare un numero identificativo (VIN) unico o, in alternativa, un codice identificativo del costruttore che è annotato dal Commissario Tecnico e abbinato al nome del pilota per il quale è stata richiesta la punzonatura.
- 1.5.4 - Per i telai privi di VIN, il pilota (o il team) è tenuto, se richiesto, a produrre la documentazione che ne certifichi l'acquisto presso la casa costruttrice, il rivenditore o il precedente proprietario e ad applicare in qualunque punto ben visibile del telaio, ad eccezione del canotto di sterzo, un codice alfa numerico di almeno 6 caratteri che identifichi in maniera univoca il telaio. L'applicazione di tale numero deve avvenire prima della punzonatura del motociclo anche durante le operazioni preliminari (O.P.).
- 1.5.5 - In qualsiasi momento dell'evento il motociclo può essere controllato per verificare che le punzonature siano in buone condizioni e che il motociclo sia punzonato a nome del pilota che lo guida.
- 1.5.6 - La punzonatura di un telaio sostitutivo è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, frattura ecc.) e deve essere preventivamente concordata con il 1° Commissario Tecnico.
- 1.5.7 - Il telaio sostitutivo deve essere presentato al 1° Commissario Tecnico, smontato o pre-assemblato. Il pre-assemblaggio può includere oltre al telaio, il gruppo di sterzo (canotto, cuscinetti e piastre), il forcellone, la sospensione posteriore (ammortizzatore e leveraggio) ed il cablaggio.
- 1.5.8 - Una volta completato il montaggio, il motociclo deve essere sottoposto a nuova verifica tecnica prima dell'apposizione della nuova punzonatura. La punzonatura apposta sul telaio sostituito viene quindi rimossa ed il telaio deve essere riposto fuori dal pit-box.
- 1.5.9 - Il telaio sostituito non può essere punzonato una seconda volta durante lo stesso evento.
- 1.5.10 - Se dopo avere utilizzato un pre-assemblato per la sostituzione di telaio, si dovesse rendere necessaria una seconda sostituzione, il telaio utilizzato per la seconda sostituzione non può essere pre-assemblato.
- 1.5.11 - Una qualsiasi azione non conforme a quanto stabilito negli articoli precedenti è equiparata ad un'irregolarità tecnica.

- 1.6 - PUNZONATURA CARTER
- 1.6.1 - Nelle classi in cui è previsto un limite sul numero di motori utilizzabili durante l'evento, durante le operazioni preliminari (O.P.) è obbligatorio fare punzonare almeno un motore.
- 1.6.2 - Qualora previsto dal regolamento di classe, la punzonatura del motore di scorta (o del motore sostitutivo) può avvenire successivamente, secondo le necessità del pilota (o del team) previo accordo con il commissario tecnico preposto.
- 1.6.3 - Il motore è punzonato a nome di un pilota è quindi vietato lo scambio di motori già punzonati tra piloti anche all'interno dello stesso team.
- 1.6.4 - La punzonatura del carter consiste nell'apposizione di sticker o vernici in modo da rendere identificabile il motore, lasciando la possibilità di intervenire sugli organi interni del motore.
- 1.6.5 - La decisione ultima sulla posizione e la tipologia dei punzoni spetta ai commissari tecnici. I motori devono essere presentati per la punzonatura, perfettamente sgrassati, secondo le istruzioni dei commissari.
- 1.6.6 - La presentazione alle verifiche di un motore con i punzoni danneggiati o rimossi comporta l'applicazione di nuovi punzoni ed è equiparata alla punzonatura di un nuovo motore.
- 1.6.7 - L'utilizzo in pista di motori non punzonati o con punzoni danneggiati è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 1.7 - PUNZONATURA MOTORI
- 1.7.1 - Nelle classi in cui è previsto un limite sul numero di motori utilizzabili per la stagione, durante le operazioni preliminari (O.P.) della prima gara, è obbligatorio fare punzonare almeno un motore.
- 1.7.2 - La punzonatura di ulteriori motori può avvenire successivamente durante l'evento in corso o gli eventi successivi, secondo le necessità del pilota (o del team) previo accordo con il commissario tecnico preposto.
- 1.7.3 - Il motore è punzonato a nome di un pilota è quindi vietato lo scambio di motori già punzonati tra piloti anche all'interno dello stesso team.
- 1.7.4 - La punzonatura del motore consiste nell'apposizione di sigilli (legature, sticker o vernici) in modo da rendere identificabile il motore ed impedirne l'accesso ai organi interni.
- 1.7.5 - Per i motori 2 tempi la punzonatura del motore consiste nell'applicazione di sigilli ai carter motore.
- 1.7.6 - Per i motori 4 tempi la punzonatura del motore consiste nell'applicazione di sigilli ai carter motore oltre che a cilindro(i) e testa(e).
- 1.7.7 - La decisione ultima sulla posizione e la tipologia dei sigilli (legature, sticker, vernice etc.) spetta ai commissari tecnici. I motori devono essere presentati per la punzonatura perfettamente sgrassati e con i bulloni forati secondo le istruzioni dei commissari.
- 1.7.8 - La presentazione alle verifiche di un motore con i punzoni danneggiati o rimossi comporta l'applicazione di nuovi punzoni ed è equiparata alla punzonatura di un nuovo motore.
- 1.7.9 - L'utilizzo in pista di motori non punzonati o con punzoni danneggiati è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 1.7.10 - La punzonatura di ogni motore oltre la quantità consentita sarà penalizzata con una retrocessione in griglia secondo modalità decise dalla Giuria.

- 1.7.11 - Nel caso di sostituzione del pilota il conteggio dei motori punzonati viene fatto considerando il numero di motori già punzonati al nome del pilota sostituito.
- 1.8 - MOTOCICLI PERICOLOSI
- 1.8.1 - 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 1° Commissario Tecnico, qualora non venissero adeguati entro il termine di tempo disponibile.
- 1.8.2 - 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 e a questo fine, 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.
- 1.8.3 - I motocicli coinvolti in un incidente devono essere sottoposti ad una nuova verifica tecnica se il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione.
- 1.9 - PESO DEI MOTOCICLI
- 1.9.1 - I pesi minimi dei motocicli e quando previsto, dei piloti, sono riassunti nell'allegato 2.
- 1.9.2 - In qualsiasi momento dell'evento il peso del motociclo in "ordine di marcia" non deve essere inferiore al peso minimo stabilito dal regolamento di categoria.
- 1.9.3 - Per motociclo in "ordine di marcia" si intende un motociclo provvisto di serbatoio, con i normali livelli dei liquidi e tutto l'equipaggiamento addizionale montato sul motociclo (es. sensori telemetri, transponder, telecamera, ecc.). Prima della pesata non è possibile effettuare rabbocchi per ripristinare i livelli di acqua, olio o benzina.
- 1.9.4 - Nelle classi Superbike Italia e Stock 600 il peso minimo è definito utilizzando il "peso a secco" del motociclo omologato inteso come il peso del motociclo: senza benzina, senza targa, senza i cavalletti laterale e 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.
- 1.9.5 - Alle misure di peso non viene applicata nessuna tolleranza.
- 1.10 - PESO DEI PILOTI
- 1.10.1 - Il peso dei piloti viene misurato in "ordine di marcia" ossia con tutto l'equipaggiamento obbligatorio (es. tuta, casco, guanti, stivali e paraschiena).
- 1.11 - ZAVORRA
- 1.11.1 - 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.
- 1.11.2 - La zavorra deve essere costituita da un unico pezzo in metallo solido e fissato al telaio o al motore direttamente o tramite un adattatore.
- 1.11.3 - 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.
- 1.11.4 - Il carburante nel serbatoio può essere usato come zavorra.
- 1.11.5 - È categoricamente vietato aumentare il peso del pilota mediante l'uso di zavorre ad esso solidali. L'equipaggiamento del pilota può essere oggetto di verifica al fine di assicurare che questa norma venga rispettata.

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - FORCELLONE

2.1.1 - Se presenti, i perni di supporto per il cavalletto posteriore devono essere arrotondati e se fissati con viti le teste di queste ultime devono essere incassate.

2.2 - MANUBRI e COMANDI MANUBRIO

2.2.1 - La larghezza dei manubri, intesa come distanza tra i bordi estremi delle manopole, non deve essere inferiore a mm. 450 (si veda allegato 6).

2.2.2 - 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.

2.2.3 - 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.

2.2.4 - Riparare manubri in lega leggera mediante saldatura è vietato.

2.2.5 - Le leve di comando sul manubrio devono avere una lunghezza, misurata tra il fulcro di rotazione e l'estremità esterna, inferiore ai mm. 200.

2.2.6 - Ciascuna leva di comando deve essere montata su di un perno di rotazione indipendente.

2.2.7 - 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 fino a mm. 14 e, in ogni caso, i bordi devono essere arrotondati.

2.2.8 - Le estremità delle leve devono essere parte integrante delle leve stesse o essere fissate permanentemente ad esse anche a mezzo viti.

2.2.9 - L'uso di leve snodate è consentito.

2.2.10 - In qualunque posizione del manubrio, le leve di comando non devono toccare nessuna parte del motociclo, compresa la carenatura.

2.2.11 - In qualunque posizione del manubrio la ruota anteriore non deve toccare la carenatura (qualora presente).

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

2.2.13 - Ad eccezione dei Gran Prix, deve essere installato un interruttore, posto sul manubrio, che consenta di spegnere il motore.

2.2.14 - Si raccomanda l'uso di un dispositivo che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli.

2.3 - PEDANE E COMANDI PEDANE

2.3.1 - Le pedane possono essere di tipo ribaltabile, in tal caso devono essere equipaggiate di un dispositivo che le riporti automaticamente alla posizione normale.

2.3.2 - 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.

2.3.3 - 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.

2.3.4 - Riparare le pedane ed i supporti pedana mediante saldatura è vietato.

2.3.5 - Ciascun pedale di comando deve essere montato su di un perno di rotazione indipendente.

- 2.3.6 - Il pedale del freno, se è articolato sull'asse del poggiapiedi, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggiapiedi è piegato o deformato.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - PIASTRE DI STERZO

- 3.1.1 - L'angolo minimo di rotazione dello sterzo da ambedue i lati della linea mediana, deve essere di almeno 15°.
- 3.1.2 - È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino uno spazio libero minimo di mm. 30 tra il serbatoio ed i manubri comprensivi degli eventuali accessori ad esso fissati.

3.2 - FORCELLA ANTERIORE

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

3.3 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

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

3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI

- 3.4.1 - Per essere utilizzati nelle competizioni, i dispositivi elettronici per il controllo delle sospensioni, devono funzionare correttamente anche in caso di una avaria elettrica o elettronica.
- 3.4.2 - Salvo quando diversamente specificato non è permesso l'uso di fluidi le cui proprietà fisiche variano in funzione dei campi elettromagnetici a cui sono sottoposti.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - GENERALITÀ

- 4.1.1 - I motocicli devono avere minimo un freno per ruota.

4.2 - POMPE FRENO

- 4.2.1 - L'eventuale biforcazione della tubazione del freno verso le due pinze freno anteriori, non deve avvenire al disotto della piastra di sterzo inferiore. Il ponticello (o cavallotto) tra le pinze non è considerato biforcazione, quindi non è contemplato in questo articolo.

ART. 5 - CERCHI RUOTA E PNEUMATICI

5.1 - CERCHI RUOTA

- 5.1.1 - Ogni modifica al cerchio ruota ed alle razze di una ruota integrale (fusa, forgiata o rivettata) o tradizionale (a raggi), così come è fornita dal produttore, è vietata.
- 5.1.2 - Fanno eccezione all'articolo precedente, la verniciatura del cerchio, la valvola dell'aria, i raggi ruota (per i cerchi convenzionali) ed eventuali dispositivi (antisdrucchiolo, viti o bulloni) atti ad impedire che lo pneumatico giri sul cerchio ruota. Nel caso siano previsti viti o bulloni per impedire che lo pneumatico giri sul cerchio ruota, queste devono essere montate sul cerchio.
- 5.1.3 - Il canale del cerchio ruota non deve essere deformato o danneggiato.

5.2 - PNEUMATICI

DATI IDENTIFICATIVI

- 5.2.1 - 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.

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

- 5.2.3 - La superficie dello pneumatico può essere liscia (ovvero senza intagli) nel caso degli slick o profilata nel caso degli pneumatici "intagliati".

- 5.2.4 - Il disegno del battistrada è libero ma deve essere realizzato dal fabbricante all'atto della produzione.

- 5.2.5 - 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.

- 5.2.6 - Gli pneumatici modificati devono portare un segno distintivo o il timbro del fabbricante apposto vicino alla marca del fabbricante.

- 5.2.7 - Per una sicurezza ottimale, la profondità del battistrada di uno pneumatico ai controlli pre-gara deve essere di almeno mm. 2,5.

- 5.2.8 - Gli pneumatici che nel corso delle operazioni preliminari abbiano una profondità di intaglio minore di 1,5 mm, verranno considerati come pneumatici non intagliati quindi ad essi verranno applicate le restrizioni riguardanti gli slick.

- 5.2.9 - 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.

- 5.2.10 - Allo scopo di 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.

- 5.2.11 - L'uso di termocoperte anche sulla griglia di partenza è consentito.
MONTAGGIO PNEUMATICI

- 5.2.12 - 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.

- 5.2.13 - Nel montaggio dello pneumatico sul cerchio ruota è obbligatorio rispettare il senso di marcia indicato dal costruttore.

- 5.2.14 - 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. 6 - SERBATOIO CARBURANTE E SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

6.1 - GENERALITÀ

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

6.2 - SERBATOIO (ECCETTO DRAGSTER)

- 6.2.1 - Il carburante deve essere contenuto in un solo serbatoio solidamente fissato al telaio mediante viti.

- 6.2.2 - L'utilizzo di serbatoi supplementari come mezzo rapido di rifornimento è vietato in tutte le competizioni.
- 6.2.3 - 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 o attacchi rapidi, è vietato. Fissare il serbatoio alla carenatura o a qualsiasi parte in materiale plastico, è vietato.
- 6.2.4 - 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 o aperto in caso di incidente.
- 6.2.5 - Il tappo del serbatoio una volta chiuso deve avere una tenuta perfetta.
- 6.2.6 - Gli sfiati del serbatoio devono essere collegati attraverso una valvola di non ritorno ad un vaso di recupero della capacità di almeno 250cc. La cassa filtro può essere utilizzata come vaso di recupero.
- 6.2.7 - La valvola di non ritorno deve essere montata in modo da impedire il passaggio di carburante verso il vaso di recupero.
- 6.2.8 - A prescindere dal materiale di costruzione, il serbatoio deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "explosafe").
- 6.2.9 - L'uso di materiali di riempimento allo scopo di ridurre la capacità di un serbatoio è vietato.
- 6.2.10 - I serbatoi costruiti in materiale composito (fibra di vetro, carbonio e/o kevlar) devono essere dotati, al loro interno, di un sacco benzina. Il sacco deve soddisfare le specifiche F.I.M./FCB-2005.
- 6.2.11 - I serbatoi in composito sprovvisi 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.
- 6.2.12 - I dettagli completi sulle procedure e norme di omologazione dei serbatoi del carburante, sono disponibili presso la F.I.M.
- 6.2.13 - La capacità massima del serbatoio di benzina deve essere di lt. 32 per i Gran Prix e SuperTwin, e lt. 24 per l'Endurance e Superbike. Per le altre classi la capacità deve rimanere come omologato.
- 6.2.14 - Il rifornimento può essere effettuato con recipienti non pressurizzati ed il serbatoio carburante non può essere pressurizzato artificialmente al di sopra della pressione atmosferica.
- 6.2.15 - Mettere il serbatoio all'aria attraverso l'air-box è permesso.
- 6.3 - CIRCUITO CARBURANTE.
- 6.3.1 - Il circuito del carburante che va dal serbatoio al flauto iniettori o al carburatore, deve essere posizionato sul motociclo in modo da essere protetto in caso di caduta.
- 6.4 - SOVRALIMENTAZIONE
- 6.4.1 - La sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato è vietata su tutti i motocicli ad esclusione dei Dragster e degli Sprinter.
- 6.4.2 - L'iniezione diretta di carburante non è considerata sovralimentazione.

ART. 7 - MOTORE**7.1 - PROTEZIONI MOTORE**

- 7.1.1 - 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.

- 7.1.2 - Le protezioni dei coperchi laterali possono essere realizzate in materiale metallico, plastico o in fibra di carbonio e/o kevlar, purché di spessore sufficiente a garantire la funzione protettiva.
- 7.1.3 - 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.
- 7.1.4 - La qualità progettuale ed applicativa delle protezioni ed il loro fissaggio al motore è oggetto di verifica durante le operazioni preliminari.
- 7.1.5 - Montare piastre e barre aggiuntive allo scopo di proteggere il motore è consentito.
- 7.1.6 - Qualsiasi sfiato non deve scaricare in atmosfera.

ART. 8 - TRASMISSIONE**8.1 - PROTEZIONI DELLE TRASMISSIONI**

- 8.1.1 - 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.
- 8.1.2 - È obbligatorio, collocare nella parte inferiore del forcellone una protezione "pinna" tra il ramo inferiore della catena e la corona, atta ad evitare che una qualsiasi del pilota possa rimanere intrappolata tra la parte inferiore della catena e la corona.
- 8.1.3 - La pinna paracatena può essere costruita in materiale metallico, plastico o in composito, purché realizzata in modo da garantirne la funzione protettiva.

ART. 9 - RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE**9.1 - RADIATORE OLIO**

- 9.1.1 - Il radiatore dell'olio non deve essere montato al di sopra del parafango posteriore.
- 9.2 - CIRCUITO OLIO
- 9.2.1 - 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.
- 9.2.2 - Le viti ed i bulloni del/i filtro/i esterno/i dell'olio che fanno parte del circuito di lubrificazione, devono essere bloccati con un filo di sicurezza.
- 9.2.3 - I soli liquidi di raffreddamento autorizzati (oltre all'olio lubrificante), sono l'acqua pura o miscelata con alcool etilico.
- 9.2.4 - Per i motocicli con motore 4 tempi, si consiglia di installare in prossimità della strumentazione, un indicatore luminoso di colore rosso, che lampeggi nel caso in cui ci sia una perdita di pressione del circuito di lubrificazione.

9.3 - VASCA DI CONTENIMENTO

- 9.3.1 - I motocicli equipaggiati con motori 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.
- 9.3.2 - Detta vasca deve contenere almeno la metà dei lubrificanti e liquidi di raffreddamento.
- 9.3.3 - La capienza minima della vasca di contenimento deve essere di lt. 5 per i motocicli di cilindrata superiore a 250cc e di lt. 2.5 per i motocicli di cilindrata compresa tra 125cc e 250cc.

- 9.3.4 - La parte più bassa della vasca deve avere due fori da mm.25 di diametro che devono essere chiusi da tappi che ne garantiscano la tenuta. I tappi della vasca devono essere tolti solo nel caso il Direttore di Gara (D.d.G.) dichiari gara bagnata o prove bagnate.
- 9.3.5 - Si consiglia di disporre all'interno della vasca di contenimento del materiale spugnoso che assorba l'olio e ritardi la propagazione di eventuali fiamme.
- 9.4 - SERBATOI DI RECUPERO OLIO
- 9.4.1 - I tubi di sfiato, qualora presenti, devono terminare in un serbatoio di raccolta posto in posizione facilmente accessibile e ben fissato al motociclo. Tale serbatoio deve essere vuotato completamente prima dell'inizio di qualunque prova o gara.
- 9.4.2 - La capacità minima di detto serbatoio deve essere di 250cc. per il recupero degli sfiati cambio e di 500cc. per il recupero degli sfiati motore.
- 9.4.3 - I motocicli 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'air-box ed in tal caso, quest'ultimo è considerato serbatoio di raccolta.

ART. 10 - IMPIANTO ELETTRICO

- 10.1 - TELEMETRIA
- 10.1.1 - L'uso di apparecchiature elettroniche per la trasmissione di informazioni (dati o voce) da o per un motociclo in movimento (telemetria) è vietato.
- 10.1.2 - L'uso di apparecchiature elettroniche fornite dall'organizzatore per il servizio di cronometraggio è consentito.
- 10.2 - APPARECCHIATURE CRONOMETRICHE
- 10.2.1 - 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.
- 10.3 - DISPOSITIVI DI REGISTRAZIONE VISIVA
- 10.3.1 - L'uso di dispositivi di registrazione visiva come fotocamere e videocamere è vietato, se non esplicitamente autorizzato dal Direttore di Gara (D.d.G.) sentito il parere del 1° Commissario Tecnico.
- 10.3.2 - Il dispositivo di registrazione visiva, una volta autorizzato, deve essere fatto visionare al Commissario Tecnico perché ne sia verificata la sicurezza del montaggio.
- 10.4 - LUCE POSTERIORE
- 10.4.1 - In tutte le classi ad eccezione di Minimoto e MiniGP, è obbligatorio montare una luce posteriore da accendere in caso la gara sia dichiarata bagnata.
- 10.4.2 - La luce posteriore si deve conformare ai seguenti requisiti:
- Il fascio luminoso emesso deve essere diretto verso dietro ed essere ben visibile a chi si trovi dietro il motociclo in un angolo di 15° a destra e sinistra all'asse del motociclo.
 - La potenza del fascio luminoso deve essere di 10-15Watt per le lampade ad incandescenza e 3-5 Watt per i led.
 - La luce deve essere montata sulla sella o sul codino in una posizione più arretrata del perno ruota posteriore, vicino alla mezzeria della moto.
 - Deve essere previsto un interruttore per permettere al pilota di accendere o spegnere agevolmente la luce mentre è in sella alla moto.

- La luce non deve essere necessariamente alimentata dal generatore o dalla batteria del motociclo.

10.4.3 - I commissari hanno il diritto di rifiutare motocicli non conformi.

ART. 11 - CARROZZERIA DEI MOTOCICLI "SOLO"

- 11.1 - GENERALITÀ
- 11.1.1 - La carenatura dei motocicli "solo" deve corrispondere ai seguenti requisiti schematizzati nell'allegato 6.
- 11.1.2 - Nessuna parte del motociclo deve superare il piano verticale tangente la parte posteriore dello pneumatico posteriore.
- 11.1.3 - Nessuna parte del motociclo deve superare il piano verticale tangente la parte anteriore dello pneumatico della ruota anteriore.
- 11.1.4 - Guardando il motociclo da entrambi i lati devono essere perfettamente visibili:
- a) almeno 180° del cerchio ruota posteriore;
 - b) l'intero cerchio ruota anteriore, tranne le parti coperte dal parafango, dalla forcella, dai freni o da prese d'aria amovibili;
 - c) il pilota nella normale posizione di guida ad eccezione degli avambracci;
 - d) l'uso di materiali trasparenti per aggirare i punti a), b) e c) è vietato. Eventuali coperture dei freni o del cerchio non sono considerate come parti della carrozzeria che ostruiscono la vista del cerchio, quindi non devono essere considerati nella verifica dei punti a) b) e c).
- 11.1.5 - I profili aerodinamici possono essere montati sui motocicli "solo" unicamente 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.
- 11.2 - CARENATURA
- 11.2.1 - Ad eccezione delle minimoto, il cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente.
- 11.2.2 - I bordi del cupolino così come tutti i bordi esposti della carenatura, devono essere arrotondati.
- 11.2.3 - La larghezza massima della carenatura deve essere di mm. 600.
- 11.2.4 - La superficie frontale della carenatura 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.
- 11.2.5 - Qualunque sia la posizione del 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.
- 11.2.6 - Gli attacchi della carenatura possono essere sostituiti con attacchi di tipo rapido.
- 11.2.7 - La vasca di contenimento per i liquidi motore può essere ricavata come parte integrante della carena. In tal caso:
- a) qualsiasi apertura della carenatura deve trovarsi al di sopra di mm. 50 dal punto più basso della carenatura;
 - b) la parte più bassa della carenatura deve prevedere due fori da mm. 25 di diametro che devono essere chiusi da tappi che ne garantiscano la tenuta. I tappi della vasca devono essere rimossi nel caso il Direttore di Gara (D.d.G.) dichiari prove bagnate o gara bagnata.

- 11.2.8 - Si consiglia di disporre all'interno della carenatura del materiale spugnoso che assorba l'olio e ritardi la propagazione di eventuali fiamme. Nei motocicli derivati di serie sono consentite alterazioni minime del profilo della parte inferiore della carenatura per soddisfare questi requisiti.
- 11.3 - PARAFANGHI
- 11.3.1 - L'uso dei parafranghi non è obbligatorio e, se il parafrango anteriore viene montato non deve superare le seguenti superfici:
- a) il piano costruito inclinando a 45° verso l'alto di piano orizzontale passante per l'asse ruota anteriore, nella parte avanti all'asse ruota;
 - b) 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).
- 11.4 - SELLA
- 11.4.1 - La larghezza massima della sella, incluso ogni elemento ad essa connesso, con la sola eccezione dello scarico, è di mm. 450.
- 11.4.2 - Il codone deve avere un'altezza inferiore a mm.150 circa rispetto alla sella del pilota. La misura non deve tenere in considerazione la spugna della sella ed eventuali telecamere montate sul codone.
- 11.5 - NUMERI DI GARA
- 11.5.1 - 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.
- 11.5.2 - 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
- 11.5.3 - Per il numero "1" deve essere utilizzata una linea verticale con spessore di mm. 25.
- 11.5.4 - 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).
- 11.5.5 - Per i numeri devono essere utilizzati font ben leggibili (es. Arial, Times New Roman, Futura Heavy, Univers Bold, Oliver, Franklin Gothic).
- 11.5.6 - Come regola generale sono ammessi solo numeri a 2 cifre a meno che diversamente specificato nei regolamenti di categoria (es. Moto d'epoca).
- 11.5.7 - È vietato esporre i loghi degli sponsor sulla parte frontale della carenatura salvo ove previsto e consentito dal promotore e/o organizzatore.
- 11.5.8 - 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.
- 11.5 - POSIZIONAMENTO DEI NUMERI DI GARA
- 11.5.1 - 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 Ufficiali di Percorso presenti su entrambi i lati della pista e devono uniformarsi alle seguenti regole.
- 11.5.2 - 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 au-

torizzazione dei Commissari Tecnici F.M.I.) questo potrà essere affisso su di un lato nella parte anteriore della carena.

- 11.5.3 - 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.
- 11.5.4 - I numeri laterali devono essere affissi sulla parte centrale o sulla parte inferiore della carenatura e non più sul codone.
- 11.5.5 - 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 ed in posizione sufficientemente arretrata da non essere mai coperta dal corpo del pilota.
- 11.6 - TABELLE PORTA NUMERO
- 11.6.1 - 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.
- 11.6.2 - Le dimensioni della tabella porta numero devono essere tali da garantire un minimo di mm. 25 tra il numero di gara ed il bordo della tabella (si veda allegato 1 bis per maggiori dettagli).
- 11.6.3 - La tabella deve essere di colore omogeneo ed avere un fondo possibilmente opaco, tale da non riflettere la luce solare.
- 11.6.4 - A meno che diversamente specificato da regole supplementari, sulle tabelle porta numero non devono essere affissi loghi di sponsor.
- 11.7 - COLORE NUMERI E TABELLE PORTA NUMERO
- 11.7.1 - A meno che diversamente specificato nei regolamenti di categoria, per le tabelle porta numero frontali, devono essere utilizzati i colori indicati nell'allegato 1.
- 11.8 - ALTRE REGOLE
- 11.8.1 - 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 se non conformi. La decisione del C.T. è inappellabile.
- 11.8.2 - I cronometristi non possono essere ritenuti responsabili per il mancato rilevamento dei tempi sul giro di motocicli con numeri e tabelle non conformi.
- 11.8.3 - 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. 12 - IMPIANTO DI SCARICO

12.1 - CRITERI COSTRUTTIVI

- 12.1.1 - I gas di scarico devono essere espulsi all'indietro (esclusi gli scooter), 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.
- 12.1.2 - 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.
- 12.1.3 - Tutte le estremità dello scarico devono essere arrotondate allo scopo di evitare la presenza di bordi taglienti.
- 12.1.4 - Impianti di scarico a lunghezza variabile sono vietati.

12.2 - PROVA FONOMETRICA

- 12.2.1 - Gli impianti di scarico devono conformarsi alle norme concernenti i limiti fonometrici riportati nell'allegato 3.
- 12.2.2 - 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.
- 12.2.3 - Un motociclo che eccede i limiti fonometrici prescritti, può presentarsi alla prova fonometrica più volte.
- 12.2.4 - 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.
- 12.2.5 - Salvo quando diversamente specificato nei regolamenti di categoria alle misure fonometriche viene applicata una tolleranza di 3/dB sia per i controlli effettuati durante lo svolgimento delle prove che per i controlli effettuati a fine gara.

ART. 13 - MATERIALI VIETATI

- 13.1 - L'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del forcellone, del perno forcellone e dei manubri è vietato.
- 13.2 - L'uso dell'alluminio e del titanio per la costruzione dei perni ruota è vietato.
- 13.3 - L'albero motore e gli alberi a camme devono essere costruiti in lega di acciaio, sono ammessi inserti di materiale differente con il solo fine di bilanciare l'albero.
- 13.4 - Pistoni, teste e blocco cilindri non devono avere rinforzi in materiale composito.
- 13.5 - I dischi devo essere costruiti in lega di acciaio, che abbia un tenore di materiali ceramici (es. Al_2O_3 , SiC, B4C, Ti_5Si_3 , SiO_2 , Si_3N_4) inferiore al 2%.
- 13.6 - Le pinze freno devono essere realizzare in lega di alluminio che abbia un modulo elastico inferiore a 80gpa.
- 13.7 - Per la bulloneria in titanio e/o in acciaio utilizzata per il fissaggio di parti strutturali è richiesta una classe di resistenza min. pari ad 8.8 per l'acciaio e grado 5 per il titanio. La bulloneria in alluminio può essere usata solo per il fissaggio di parti non strutturali. Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza ma modifiche tendenti a un alleggerimento sono vietate.
- 13.8 - Nessuna parte del motociclo, incluso il motore, può essere realizzata con un materiale metallico con modulo di elasticità specifico superiore a 50 Gpa/(g/cm³).
- 13.9 - L'uso di metalli a matrice composita (MMC) e metalli rinforzati con fibre (FRM) è vietato.

ART. 14 - ELEMENTI VIETATI

- 14.1 - È obbligatoria la rimozione dei seguenti elementi:
- fanale/i anteriori e posteriori,
 - specchi retrovisori ad eccezione dei sidecar,
 - piastre porta pedana e pedane passeggero,
 - indicatori di direzione ed 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 bauletto.

ART. 15 - ELEMENTI FACOLTATIVI

- 15.1 - Possono essere rimossi i seguenti elementi:
- contagiri e tachimetro,
 - contachilometri, rinvio e cavo di trasmissione relativo,
 - ventole del radiatore,
 - copricatena, purché non incorporato nel parafango,
 - serrature portaoggetti,
 - sonda lambda e valvola aria supplementare.

ART. 16 - ELEMENTI NON VINCOLATI

- 16.1 - I seguenti elementi sono liberi:
- tutti i lubrificanti (oli, grassi, liquido freni, ecc.),
 - mastici/silicone, frena filetti,
 - guarnizioni, paraoli, parapolvere,
 - cavi alta tensione, cappucci candela e 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 e pastiglie freno,
 - filtro carburante,
 - tubi freno,
 - comando dell'acceleratore ed i relativi cavi,
 - manubri e semimanubri,
 - disegno, colore e decalcomanie della carenatura.

ART. 17 - CAPI PROTETTIVI DEL PILOTA**17.1 - GENERALITÀ**

17.1.1 - Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dei capi protettivi 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 capi protettivi non dovessero risultare idonei, i C.d.G. hanno facoltà di trattenerli e restituirli a fine gara.

17.2 - CASCO

17.2.1 - Il pilota e l'eventuale passeggero a bordo di un motociclo con il motore acceso, durante le prove e le gare devono indossare obbligatoriamente un casco protettivo omologato ed adeguato alla specialità.

17.2.2 - 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.

17.2.3 - Il casco deve riportare al suo interno l'etichetta dell'omologazione.

17.2.4 - A seguito di incidente che abbia provocato un impatto del casco, lo stesso deve essere portato al C.T. per la verifica visiva.

17.2.5 - La norma riguardante l'omologazione dei caschi è riportata nell'allegato 7.

17.3 - PROTEZIONI PER GLI OCCHI

17.3.1 - 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.

- 17.3.2 -L'uso di visiere od occhiali che causino distorsioni del campo visivo è vietato.
- 17.3.3 -L'uso di visiere a strappo è consentito.
- 17.4 - **INDUMENTI E CALZATURE**
- 17.4.1 -Durante le prove e le gare, i piloti e l'eventuale passeggero, devono entrambi indossare una tuta in pelle in un pezzo unico avente uno spessore di minimo mm. 1,2 in ogni zona della tuta.
- 17.4.2 -Le seguenti zone della tuta devono essere rinforzate almeno da un doppio strato di pelle o da una imbottitura in schiuma poliuretanica 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.
- 17.4.3 -Il pilota e l'eventuale passeggero, devono entrambi indossare delle sottotute complete se hanno 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.
- 17.4.4 -Gli stivaletti dei piloti devono essere in cuoio ed avere un'altezza minima di mm. 200 in modo da assicurare, assieme alla tuta, una completa protezione della cute delle gambe del pilota.
- 17.4.5 -Il pilota ed il passeggero devono indossare guanti protettivi in pelle che abbiano lunghezza sufficiente ad assicurare, assieme alla tuta, una completa protezione della cute delle braccia del pilota.
- 17.5 - **PARASCHIENA**
- 17.5.1 -L'uso del paraschiena è obbligatorio in tutte le classi.
- 17.6 - **MATERIALI EQUIVALENTI ALLA PELLE**
- 17.6.1 -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 quanto riguarda:
- qualità ignifuga
 - resistenza all'abrasione
 - coefficiente di attrito su ogni tipo di asfalto
 - qualità di assorbimento della traspirazione
 - test medico (non tossico e non allergico)
- 17.6.2 -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 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 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 ed 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 136 Kg.
- 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 lega di acciaio.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Sono ammessi cerchi ruota con le seguenti dimensioni:
- | | |
|--------------------------|------------|
| cerchio ruota anteriore | 17"x 2.50" |
| cerchio ruota posteriore | 17"x 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 le prove 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 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 centraline di controllo motore (ECU), il cablaggio ed i comandi sono liberi.
- 12.2 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
- 12.3 - L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione è consentito.

ART. 13 - 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 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 Moto3, prototipi equipaggiati con motori aspirati, monocilindrici 4 tempi e 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 prodotta 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 148 Kg.

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, anteriori e posteriori, sono libere nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 3.2 - Le molle delle sospensioni (anteriori e posteriori) devono essere di tipo elicoidale in lega acciaiata.
- 3.3 - Sospensioni attive o semi-attive e/o sistemi elettronici per il controllo delle sospensioni, incluso la loro lunghezza, non sono ammessi.
- 3.4 - 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, anteriori e posteriori, sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 4.2 - I rotori dei dischi freno devono essere realizzati in lega di acciaio.
- 4.3 - I sistemi antibloccaggio (ABS) di qualsiasi tipo sono vietati. I freni devono essere azionati e modulati unicamente dal pilota, non sono ammessi sistemi elettronici e/o meccanici, che agiscano sulla pressione nell'impianto frenate, in maniera indipendente dall'azione esercitata dal pilota sulle leve freno.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Sono ammessi unicamente cerchi ruota realizzati in 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"

- 5.2 - Cerchi ruota in materiale composito o rinforzati con materiale composito, non sono ammessi.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, l'uso di pneumatici slick è consentito.
- 6.2 - Il numero massimo di pneumatici per evento indifferentemente anteriori o posteriori, slick o rain, è limitato a 11.
- 6.3 - Sugli pneumatici devono essere applicati gli sticker forniti in sede di operazioni preliminari rispettando la posizione prevista.
- 6.4 - Il controllo sulla regolarità degli sticker è eseguito all'ingresso pista; in caso di mancata presenza di uno solo o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal Commissario Tecnico direttamente all'ingresso pista ed il pilota, a fine turno, deve consegnare al 1° Commissario Tecnico un numero di sticker equivalente al numero degli pneumatici che gli sono stati punzonati manualmente.
- 6.5 - L'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal Commissario Tecnico viene sanzionato con un'ammenda di euro 400,00. L'infrazione accertata durante la gara (anche in caso di gara interrotta) è considerata irregolarità tecnica.
- 6.6 - Il cambio degli pneumatici, l'uso di termocoperte e generatori di corrente sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

- 7.1 - CARBURANTE
 - 7.1.1 - L'unico carburante ammesso è quello distribuito dal fornitore di carburante della classe Moto3 del CIV.
- 7.2 - SERBATOIO
 - 7.2.1 - 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 materiale composito.
- 7.3 - CIRCUITO CARBURANTE
 - 7.3.1 - Il circuito del carburante che va dal serbatoio al flauto iniettori, è libero nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
 - 7.3.2 - 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.
- 8.1.4 - È permesso gestire il minimo motore ed il freno motore, tramite un sistema by-pass di aria regolato da un motore elettrico, solenoidale (stepper) o passo-passo, controllato dalla centralina di controllo motore (ECU).
- 8.1.5 - Il controllo del by-pass di aria può essere effettuato con una valvola a farfalla.

- 8.1.6 - La superficie totale del by-pass non può essere superiore a quella di un foro circolare del diametro di mm.12.
- 8.1.7 - 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.
- 8.1.8 - Sono ammessi massimo 2 iniettori comandati indipendentemente dalla centralina di controllo motore e posizionati a monte delle valvole di ammissione.
- 8.1.9 - Nei condotti di aspirazione ed in camera di scoppio, oltre ai gas provenienti dagli sfiati 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.
- 8.2.2 - 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.
- 9.1.2 - Sono ammessi motori monocilindrici, 4 tempi, con cilindrata massima 250cc, sulla misura della cilindrata non è ammessa nessuna tolleranza.
- 9.1.3 - Il regime massimo di rotazione motore (max. RPM) ammesso è di 13500 giri per min.
- 9.1.3 - Durante la stagione ogni pilota ha diritto ad utilizzare un massimo di 3 motori.
- 9.1.4 - Per i piloti titolari non esiste un limite al numero di motori utilizzabili durante l'evento, ai piloti iscritti come wild card è concesso utilizzare un massimo di 2 motori ad evento.
- 9.2 - TESTA
- 9.2.1 - La testa può essere realizzata unicamente in lega di alluminio.
- 9.3 - DISTRIBUZIONE
- 9.3.1 - Non sono ammessi sistemi di distribuzione idraulici o pneumatici.
- 9.3.2 - Non sono ammessi sistemi di distribuzione a fasatura e/o alzata variabile.
- 9.3.3 - 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.
- 9.3.4 - L'albero a camme può essere realizzato unicamente in lega di acciaio.
- 9.3.5 - Le valvole e le relative molle di richiamo, possono essere unicamente in lega di acciaio o di titanio.
- 9.4 - CILINDRO
- 9.4.1 - Il cilindro può essere realizzato unicamente in lega di alluminio con canna trattata.
- 9.4.2 - L'alesaggio massimo consentito è di mm. 81.
- 9.5 - PISTONE
- 9.5.2 - 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%.
- 9.5.3 - Il pistone può essere realizzato unicamente in lega di alluminio.
- 9.5.4 - Lo spinotto e le fasce di tenuta del pistone possono essere realizzati unicamente in lega di acciaio.
- 9.6 - BIELLA
- 9.6.1 - La corsa del pistone è libera.

- 9.6.2 - La biella può essere realizzata unicamente in lega di acciaio o di titanio.
- 9.7 - ALBERO MOTORE
- 9.7.1 - L'albero motore può essere realizzato unicamente in lega di acciaio.
- 9.8 - CARTER MOTORE
- 9.8.1 - I semicarter motore 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 concesso utilizzare una selezione di 2 rapporti per ogni marcia e 2 rapporti di primaria.
- 10.2.3 - Durante le operazioni preliminari della prima gara, ogni pilota (o il team per lui) è tenuto a dichiarare la selezione di rapporti che utilizzerà per l'intera durata della stagione. L'utilizzo di rapporti non compresi nella selezione, è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 10.2.4 - Il dispositivo di selezione deve essere di tipo convenzionale, non sono ammessi sistemi di selezione manuale automatizzata tipo "Seamless Shift" o similari.
- 10.2.5 - Non sono ammessi cambi automatici a variazione continua (CVT).
- 10.2.6 - L'uso del dispositivo di assistenza alla cambiata (quick-shift) è consentito, a condizione che il "taglio" venga attuato dalla centralina Moto3 di cui sotto. Non sono ammessi dispositivi collegati direttamente alla bobina.
- 10.2.7 - 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 Dell'Orto "DoPe" nelle versioni "Start" o "Race". L'utilizzo della versione "Factory", abilitata per la creazione e la modifica della mappa base, è severamente vietato.
- 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 dai programmi forniti unitamente alla centralina (Mat e DoPe).
- 12.2.4 - La mappa base di accensione ed iniezione deve essere quella fornita dal costrut-

tore del motore per il CIV, è vietato utilizzare mappe base fornite dal costruttore motore per altri campionati.

- 12.2.5 - Nella mappa base, il costruttore del motore ha la facoltà di fissare un regime di intervento del limitatore inferiore al massimo regime di rotazione motore previsto per la classe Moto3.
- 12.2.6 - Ogni modifica alla mappa base, alla centralina o altri sistemi esterni, atti a modificare i parametri di controllo motore, oltre a quanto permesso dai software di calibrazione Dell'Orto, è vietato.
- 12.2.7 - Quanto specificato nell'articolo precedente, si riferisce anche al regime e alla modalità di intervento del limitatore di giri.
- 12.2.8 - 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 è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 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 deve essere superiore a 0,8 Volt e inferiore a 100 Volt.
 - 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.
- 12.3.2 - Caratteristiche dell'impianto di controllo motore raccomandate per il corretto funzionamento della ECU moto3:
- Cruschetto (Dashboard): Dell'Orto 16001.
 - Motorino di controllo del passaggio del minimo (by-pass): Dell'Orto 17258.
 - Modulo Lambda: Bosch LSU 4.9.
 - Sensore di detonazione: Bosch 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.
- 12.3.3 - Per maggiori dettagli sulla centralina Moto3, sulle caratteristiche dell'impianto necessarie per il corretto funzionamento, si faccia riferimento alla documentazione presente sul sito: <http://www.dellorto-pe.com>.
- 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 - Il cavo di scarico dei dati acquisiti deve essere quello approvato dalla F.M.I. come

descritto nella documentazione sul sito <http://www.dellorto-pe.com> o compatibile con esso.

- 12.4.4 - 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 unitamente 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 parafranghi 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.
- 13.4 - La vasca di contenimento dei liquidi motore deve avere una capacità minima di lt.2,5.

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 ammessi sistemi di ricircolo dei gas di scarico (EGR).
- 14.4 - Non sono ammesse parti in movimento (es. valvole) nell'impianto di scarico.
- 14.5 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A, a 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 deve 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 STOCK 600 (RTST6)

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 al CIV Stock 600 tutti i motocicli provvisti di Omologazione F.I.M. in corso di validità.
- 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 e il profilo dei motocicli Stock 600 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 12 Kg. Per maggiori informazioni sulla definizione di peso a secco si faccia riferimento al Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS).
- 1.5 - Al fine di eguagliare il rendimento dei motocicli con differenti configurazioni motore, nel corso della stagione possono essere apportate variazioni del peso minimo per motocicli equipaggiati con una certa tipologia di motore. Il criterio di variazione è quello descritto nell'allegato 10.

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 - Forare il telaio è consentito solo per il montaggio di componenti autorizzati (es. supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.).
 - 2.1.3 - L'uso di gusci per proteggere i lati del telaio è permesso a condizione, che sia mantenuta la forma originale, venga lasciata libera la zona del canotto e che il codice identificativo del telaio (o il vin) rimanga visibile. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per quest'applicazione è consentito.
 - 2.1.4 - Niente altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.
 - 2.1.5 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
 - 2.1.6 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.
- 2.2 - TELAIETTO REGGISILLA
 - 2.2.1 - Il telaietto reggisella originale può essere modificato per aggiungere delle staffe, rimuovere delle parti non strutturali protuberanti a condizione che questo non ne intacchi l'integrità strutturale. Eventuali accessori avvitati sul telaietto possono essere rimossi.
 - 2.2.2 - La verniciatura del telaietto reggisella è libera, ma la sua lucidatura è vietata.
- 2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI
 - 2.3.1 - Il telaietto porta strumenti deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il 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 - È consentito modificare il forcellone, mediante saldatura, foratura o helicoil, per fissare il supporto pinza posteriore in modo che la pinza rimanga in posizione quando la ruota posteriore è smontata.
- 2.4.3 - Perna di supporto per il cavalletto posteriore 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 sia mantenuta la forma originale. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per quest'applicazione è consentito.
- 2.5 - PIASTRE DI STERZO
 - 2.5.1 - Le piastre di sterzo superiore e 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 (escluso la pompa freno anteriore) possono essere riposizionati e/o sostituiti.
 - 2.6.2 - Il comando dell'acceleratore e i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati, ma il tipo di connessione tra comando gas e corpo farfallato deve rimanere come sul motociclo omologato.
 - 2.6.3 - I pulsanti di avvio e spegnimento del motore devono essere posti 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 e 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 - Il montaggio di protezioni dei piedi montate sulle pedane (paratacchi), anche in fibra carbonio e/o kevlar è consentito.

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 non può essere cambiata, sottoporre gli elementi forcella a trattamenti superficiali, è vietato.
 - 3.1.3 - Gli anelli parapolvere possono essere modificati sostituiti o rimossi a condizione che la forcella rimanga perfettamente sigillata.
 - 3.1.4 - I tappi forcella possono essere modificati o sostituiti allo scopo di permettere di eseguire gli aggiustamenti alla taratura dall'esterno.
 - 3.1.5 - Le parti interne della forcella come molle, valvole, pistoni e lamelle possono essere rimosse, modificate o sostituite. L'uso di cartucce "after market" è consentito.
 - 3.1.6 - L'altezza e la posizione della 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 atto a limitare l'angolo di sterzata.
- 3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE
- 3.3.1 - L'elemento ammortizzatore 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 e 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 sostituite.
- 3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI
- 3.4.1 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni, è consentito solo se presente in origine sul motociclo omologato.
- 3.4.2 - 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.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - DISCHI FRENO
- 4.1.1 - I dischi freno devono rimanere come prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 4.1.2 - I nottolini, le rondelle di spessoramento ed i fermi possono essere modificati o sostituiti per rendere il disco flottante, ma il rotore ed la flangia disco devono rimanere originali.
- 4.1.3 - Non è permesso aggiungere condotti di aria allo scopo di migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante.
- 4.2 - PINZE FRENO
- 4.2.1 - Le pinze freno, anteriori e posteriori, così 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 modificato per essere fissato al forcellone a condizione che i punti di fissaggio della pinza rimangono come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 4.2.3 - Le pastiglie freno sono libere, perni di fissaggio possono essere sostituiti da perni di fissaggio rapido.
- 4.2.4 - È consentito, aggiungere lamierini metallici tra le pastiglie freno ed i pistoni della pinza e/o sostituire i pistoni in lega leggera con altri in acciaio prodotti dal fabbricante delle pinze, per ridurre il trasferimento di calore al fluido dei freni.
- 4.3 - POMPE FRENO
- 4.3.1 - Ad eccezione delle leve freno, le pompe dei freni anteriori e posteriori devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 4.3.2 - I contenitori del liquido dei freni, sia anteriore sia posteriore, possono essere sostituiti e/o riposizionati.
- 4.3.3 - I tubi ed i raccordi freno possono essere sostituiti, i connettori rapidi (dry brake) sono ammessi.

- 4.4 - ELETTRONICA FRENI
- 4.4.1 - Il sistema antibloccaggio (ABS) può essere usato solo se installato in origine sul modello omologato.
- 4.4.2 - In caso sia utilizzato, l'ABS deve essere mantenuto completamente standard ossia, escluso i dischi freno e leve freno, qualsiasi parte meccanica o elettronica deve rimanere come originariamente prodotta per il motociclo omologato. Il software dell'ABS può essere modificato.
- 4.4.3 - L'impianto ABS può essere disabilitato o rimosso. Le ruote foniche possono essere rimosse, modificate o sostituite.

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, quest'ultimo deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 5.3 - I distanziali ruota possono essere modificati. 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 anteriori e posteriori 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 soltanto gli pneumatici distribuiti dal fornitore ufficiale per la classe Stock 600 del CIV.
- 6.2 - Il numero massimo di pneumatici per evento indifferentemente anteriori o posteriori, è limitato a 10, sono esclusi dal conteggio gli pneumatici rain. Gli pneumatici rain possono essere utilizzati solo in caso in cui il D.d.G. dichiara prove bagnate o gara bagnata.
- 6.3 - Sugli pneumatici devono essere applicati gli sticker forniti in sede di operazioni preliminari rispettando la posizione prevista.
- 6.4 - Il controllo sulla regolarità degli sticker è eseguito all'ingresso pista; in caso di mancata presenza di uno solo o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal Commissario Tecnico direttamente all'ingresso pista e il pilota, a fine turno, deve consegnare al 1° Commissario Tecnico un numero di sticker equivalente al numero degli pneumatici che gli sono stati punzonati manualmente.
- 6.5 - L'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal Commissario Tecnico viene sanzionato con un'ammenda di euro 400,00. Un'infrazione accertata durante la gara (anche in caso di gara interrotta) è considerata irregolarità tecnica.
- 6.6 - Il cambio degli pneumatici, l'uso di termocoperte e generatori di corrente sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - CARBURANTE
- 7.1.1 - L'unico carburante ammesso è quello distribuito dal Fornitore di Carburante

della Classe STOCK 600 del CIV.

7.2 - SERBATOIO

- 7.2.1 - Il serbatoio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.2.2 - 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.
- 7.2.3 - Il tappo può essere sostituito, a condizione che il tipo di chiusura sia tale da impedire le aperture accidentali e garantisca una perfetta tenuta.
- 7.2.4 - Il rubinetto del carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.2.5 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti.
- 7.3 - CIRCUITO CARBURANTE.
- 7.3.1 - Il circuito del carburante che va dal serbatoio al flauto iniettori, può essere modificato o sostituito.
- 7.3.2 - L'aggiunta di connettori rapidi e filtri carburante è consentita.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - SISTEMA DI INIEZIONE

- 8.1.1 - Con sistema di iniezione si intendono i corpi farfallati, gli iniettori, i dispositivi a lunghezza variabile nel tratto di aspirazione, la pompa ed il regolatore della pressione benzina.
- 8.1.2 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, il sistema di iniezione deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato, nessuna modifica è ammessa.
- 8.1.3 - I cornetti di aspirazione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.1.4 - Sistemi di aspirazione a geometria variabile possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo omologato. Tali sistemi devono rimanere originali in ogni loro parte ed operare esattamente come sul motociclo omologato.
- 8.1.5 - Le specifiche tecniche e le caratteristiche costruttive degli iniettori non possono essere cambiate.
- 8.1.6 - Modificare o sostituire la valvola a farfalla è vietato.
- 8.1.7 - L'aria o la miscela aria carburante può entrare nella camera di combustione solo passando attraverso le valvole a farfalla dei corpi farfallati originali.

8.2 - RIDE BY WIRE

- 8.2.1 - Le valvole a farfalla controllate elettronicamente, conosciute come sistemi "ride by wire", possono essere utilizzate sole se presenti in origine sul motociclo omologato.
- 8.2.2 - Non sono ammesse modifiche ai componenti meccanici, elettrici ed elettronici del ride by wire.
- 8.2.3 - Il software del ride by wire può essere modificato, ma i sistemi e le procedure di sicurezza, devono rimanere come originariamente progettati dal produttore per il motociclo omologato.

8.3 - AIR-BOX

- 8.3.1 - L'air-box deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.3.2 - I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).

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

8.3.4 - Tutti gli sfiati motore devono essere connessi e scaricare nell'air-box.

8.3.5 - I condotti dell'aria che vanno dalla carenatura all'air-box e quelli interni all'air-box possono essere modificati o sostituiti a condizione che si possano montare sul air-box senza che quest'ultimo necessiti di modifiche. L'uso del carbonio o altri materiali esotici come materiale costruttivo per le suddette parti, non è ammesso.

8.3.6 - Griglie o retine presenti all'ingresso dei condotti di ammissione in air-box possono essere rimosse.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ MOTORE

9.1.1 - Sono ammessi motocicli con le seguenti configurazioni motore:

- 4 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 400cc fino a 600cc
- 3 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 500cc fino a 675cc
- 2 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 600cc fino a 750cc

9.1.2 - La cilindrata, la corsa e l'alesaggio devono rimanere come omologati.

9.1.3 - Durante la stagione ogni pilota ha diritto ad utilizzare un massimo di 3 motori. Non esiste un limite al numero di motori utilizzabili durante l'evento.

9.1.4 - Ai piloti iscritti come Wild Card è concesso utilizzare un massimo di 2 motori ad evento.

9.1.5 - I particolari del motore specificatamente menzionati negli articoli a seguire devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

9.1.6 - Le guarnizioni motore (inclusa la guarnizione di testa) sono libere.

9.2 - TESTA

9.2.1 - Qualsiasi modifica alla testa è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.

9.2.2 - Le valvole, le sedi-valvole, le guide valvola, le molle, le punterie, i paraoli, i semiconi e i piattelli delle valvole devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato. Solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, è permessa.

9.2.3 - Lo spessoramento delle molle delle valvole è vietato.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - Qualsiasi modifica agli alberi a camme ai rocchetti o agli ingranaggi di distribuzione è vietata.

9.3.2 - 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.

9.3.3 - La fasatura dell'albero a camme può essere variata per quanto ammesso dalle asole eventualmente presenti in origine sul rocchetto.

9.4 - CILINDRI

9.4.1 - Qualsiasi modifica ai cilindri è vietata.

9.5 - PISTONI

9.5.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni, inclusi lucidatura e alleggerimento, è vietata.

9.5.2 - Qualsiasi modifica a fasce di tenuta, spinotti e relativi fermi, è vietata.

9.6 - BIELLE

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

- 9.7 - ALBERO MOTORE
- 9.7.1 - Qualsiasi modifica all'albero motore, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.
- 9.8 - CARTER MOTORE
- 9.8.1 - Ad eccezione di quanto specificato di seguito, i carter motore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.
- 9.8.2 - L'uso di pompe atte a ridurre la pressione interna ai carter motore, è vietato, se non previsto in origine sul modello omologato. In caso siano presenti, tali pompe devono rimanere come prodotte in origine per il motociclo omologato.
- 9.8.3 - I coperchi laterali possono essere modificati o sostituiti, ma il materiale utilizzato deve avere un peso specifico uguale o maggiore dell'originale. In ogni caso il peso complessivo e la loro resistenza all'impatto dei coperchi laterali non deve essere inferiore all'originale.
- 9.8.4 - Il coperchio dell'albero secondario (lato pignone) può essere modificato o rimosso.

ART. 10 - TRASMISSIONE

- 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 - Le molle frizione, i dischi frizione ed i dischi condotti sono liberi.
- 10.1.3 - L'intero gruppo frizione può essere sostituito con materiale after-market, anche nel caso esso includa un dispositivo di controllo della coppia negativa (antisaltellamento).
- 10.1.4 - L'uso di attuatori frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici è permesso solo se presente in origine sul modello omologato.
- 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 carter di protezione della catena di trasmissione può essere rimosso se non integrato nel parafango posteriore.

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 e il suo collegamento possono essere modificati sostituiti o rimossi.
- 11.1.4 - Il montaggio di una rete di protezione davanti 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 tipo di circuito deve essere mantenuto uguale all'originale.
- 11.2.3 - I vasi di espansione possono essere sostituiti ma devono essere fissati in modo sicuro.

- 11.2.4 - Valvola termostatica, sensori di temperatura e interruttori termici, 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. L'uso di radiatori olio aggiuntivi è vietato.
- 11.3.2 - Il montaggio di una rete di protezione davanti al radiatore dell'olio è consentito.
- 11.4 - CIRCUITO OLIO
- 11.4.1 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'olio è vietato.
- 11.4.2 - Le tubazioni dell'olio possono essere modificate o sostituite, ma il tipo circuito deve essere mantenuto uguale all'originale. 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 originale può essere sostituito con un cablaggio kit (approvato dalla casa costruttrice) da utilizzare in abbinamento con la centralina kit descritta di seguito.
- 12.1.2 - Nel caso sia mantenuto il cablaggio originale, il blocchetto di avviamento e la chiave possono essere riposizionati o sostituiti.
- 12.1.3 - I cavi alta tensione, i cappucci candela e le candele possono essere sostituiti.
- 12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE
- 12.2.1 - La centralina di controllo motore (ECU) può essere riposizionata.
- 12.2.2 - Sono ammesse le seguenti modifiche alla centralina di controllo motore (ECU):
- Centralina originale, con il software interno modificato.
 - Sostituzione con centralina kit (approvata dalla casa costruttrice del motociclo e omologata della Infront Motor Sport) in abbinamento ad un cablaggio kit o ad un connettore per essere montata sul cablaggio originale.
 - Centralina originale, con software interno eventualmente modificato, abbinata a una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione (Power Commander e similari).
- 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 nominale (C/1) 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.
- 12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO
- 12.4.1 - La strumentazione, le relative staffe di supporto e connessioni elettriche possono essere modificate o sostituite.
- 12.4.2 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
- 12.4.3 - L'uso di dispositivi di acquisizione dati è consentito a condizione che la centralina di acquisizione non abbia altre funzioni oltre alla registrazione dei dati.

- 12.4.4 -L'acquisizione dati deve limitarsi alla registrazione dei segnali presenti in origine sul motociclo omologato oltre che agli eventuali sensori aggiuntivi descritti nell'articolo a seguire.
- 12.4.5 -Qualora non presenti in origine sul motociclo omologato, è consentito montare i seguenti sensori:
- Una sonda lambda, anche sostituzione dell'originale, con relativo il modulo.
 - Il sensore giri motore.
 - Il sensore posizione valvola a farfalla (TPS).
 - Il sensore temperatura acqua.
 - I sensori corse sospensioni (anteriori e posteriori).
 - Il sensore freno anteriore.
- 12.4.6 -La tipologia e il modello dei sensori sono liberi.
- 12.4.7 -È permesso modificare il cablaggio (originale o kit) con il solo fine di connettere l'equipaggiamento aggiuntivo autorizzato con i sensori già presente in origine sul motore (lambda, giri motore, posizione valvola a farfalla, temperatura acqua etc.).

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA

- 13.1.1 -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.
- 13.1.2 -I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso, l'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate.
- 13.1.3 -Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi della carrozzeria possono essere modificati o sostituiti. Gli attacchi carenatura possono essere sostituiti con attacchi rapidi.
- 13.1.4 -Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.
- 13.1.5 -I numeri di gara devono essere bianchi e le tabelle porta numero rosse.
- 13.2 - CARENATURA
- 13.2.1 -Il vetrino (plexi) del cupolino può essere sostituito con un duplicato trasparente la cui altezza, intesa come distanza tra la piastra di sterzo superiore e la parte centrale del bordo superiore, può variare di +/- 15mm rispetto al originale.
- 13.2.2 -Le dimensioni devono essere le stesse della carenatura originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi d'origine.
- 13.2.3 -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 anteriori e posteriori.
- 13.2.4 -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.
- 13.2.5 -Le aperture per il raffreddamento posti sul lato della carrozzeria omologata possono essere parzialmente chiuse per fare spazio a scritte e loghi degli sponsor. 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.

- 13.2.6 -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.
- 13.3 - PARAFANGHI
- 13.3.1 -La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.
- 13.3.2 -Il parafango posteriore fissato sul forcellone può essere modificato, sostituito o rimosso.
- 13.4 - SELLA
- 13.4.1 -La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.
- 13.4.2 -Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - I tubi di scarico e i silenziatori possono essere modificati o sostituiti ma il numero e la posizione dei silenziatori devono rimanere come omologati.
- 14.2 - Il catalizzatore deve essere rimosso, i dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) possono essere rimossi.
- 14.3 - Sono ammessi tubi di scarico in titanio e silenziatori in titanio e/o carbonio. L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar, per le staffe fissaggio dell'impianto di scarico, non è consentito.
- 14.4 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato tranne che nelle parti in contatto con la carenatura e nelle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.
- 14.5 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale. L'utilizzo del titanio o di materiali compositi per questa applicazione, è vietato.
- 15.2 - La bulloneria in alluminio può essere usata solo in elementi non strutturali.
- 15.3 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza ma modifiche tendenti a un alleggerimento sono vietate.

REGOLAMENTO TECNICO SUPERBIKE (RTSBK)

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 al C.I.V. Superbike Italia tutti i motocicli provvisti di Omologazione F.I.M. in corso di validità.
- 1.3 - Tutte le parti non menzionate nel seguente regolamento devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 1.4 - Le viste anteriore, laterali e posteriore e il profilo dei motocicli Superbike 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.
- 1.5 - Il peso minimo del motociclo è pari al peso a secco meno l'8% e non può essere inferiore a 165Kg. Per maggiori informazioni sulla definizione di peso a secco si faccia riferimento al Regolamento Tecnico Generale (RTGS).
- 1.6 - Al fine di eguagliare il rendimento dei motocicli con differenti configurazioni motore, nel corso della stagione possono essere apportate variazioni del peso minimo per motocicli, equipaggiati con una certa tipologia di motore. Il criterio di variazione è quello descritto nell'allegato 10.

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 - Forare il telaio è consentito solo per il montaggio di componenti autorizzati (es. supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.).
 - 2.1.3 - L'uso di gusci per proteggere i lati del telaio è permesso a condizione, che sia mantenuta la forma originale, venga lasciata libera la zona del canotto e che il codice identificativo del telaio (o il vin) rimanga visibile. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per quest'applicazione è consentito.
 - 2.1.4 - Niente altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.
 - 2.1.5 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
 - 2.1.6 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.
- 2.2 - TELAIETTO REGGISILLA
 - 2.2.1 - Il telaietto reggisella originale può essere modificato per aggiungere delle staffe, rimuovere delle parti non strutturali protuberanti a condizione che questo non ne intacchi l'integrità strutturale. Eventuali accessori avvitati sul telaietto possono essere rimossi.
 - 2.2.2 - Il telaietto reggisella può essere sostituito con altro realizzato con lo stesso tipo di materiale o con un materiale di peso specifico superiore all'originale.
 - 2.2.3 - La verniciatura del telaietto reggisella è libera, ma la sua lucidatura è vietata.
- 2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI
 - 2.3.1 - Il telaietto porta strumenti ed i relativi supporti della carenatura possono essere modificati o sostituiti, ma l'uso del titanio o di materiali compositi è vietato, se non presenti 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 - È consentito modificare il forcellone, mediante saldatura, foratura o helicoil, per fissare il supporto pinza posteriore in modo che la pinza rimanga in posizione quando la ruota posteriore è smontata.
 - 2.4.3 - Perni di supporto per il cavalletto posteriore 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 sia mantenuta la forma originale. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per quest'applicazione è consentito.
- 2.5 - PIASTRE DI STERZO
 - 2.5.1 - Le piastre di sterzo superiore e 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 (escluso la pompa freno anteriore) possono essere riposizionati e/o sostituiti.
 - 2.6.2 - Il comando dell'acceleratore e i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati, ma il tipo di connessione tra comando gas e corpo farfallato deve rimanere come sul motociclo omologato.
 - 2.6.3 - I pulsanti di avvio e spegnimento del motore devono essere posti 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 poggiaiedi e 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 - Il montaggio di protezioni dei piedi montate sulle pedane (paratacchi), anche in fibra carbonio e/o kevlar è consentito.

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 gli elementi forcella a trattamenti superficiali è consentito.
 - 3.1.3 - Gli anelli parapolvere possono essere modificati sostituiti o rimossi a condizione che la forcella rimanga perfettamente sigillata.
 - 3.1.4 - I tappi forcella possono essere modificati o sostituiti allo scopo di permettere di eseguire 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 della 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 atto a limitare 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 e 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 sostituite.

3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI

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

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.

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

4.1.1 - I dischi freno od il loro componenti (rotore, flangia, nottolini) possono essere sostituiti con materiale after-market che si conformi ai seguenti criteri:

- I diametri, interni ed esterni, dei rotori non siano inferiori a quelli del rotore omologato.
- I dischi freno possano essere utilizzati senza richiedere alcuna modifica alle pinze freno.
- Le flange si possano fissare al cerchio ruota utilizzando i fissaggi del disco omologato.
- I materiali costruttivi del rotore e della flangia disco originali siano mantenuti.

4.1.2 - Il numero dei nottolini tra flangia e rotore disco è libero.

4.1.3 - Dischi auto-ventilanti sono ammessi solo se presenti in origine sul motociclo omologato.

4.1.4 - Non è permesso aggiungere condotti di aria allo scopo di migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante.

4.2 - PINZE FRENO

4.2.1 - Le pinze freno, anteriori e posteriori, così 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 modificato per essere fissato al forcellone a condizione che i punti di fissaggio della pinza rimangono come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

4.2.3 - Le pastiglie freno sono libere, perni di fissaggio possono essere sostituiti da perni di fissaggio rapido.

4.3 - POMPE FRENO

4.3.1 - Ad eccezione delle leve freno, le pompe freno, anteriori e posteriori, devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.

4.3.2 - I contenitori del liquido dei freni, sia anteriore sia posteriore, possono essere sostituiti e/o riposizionati.

4.3.3 - I tubi ed i raccordi freno possono essere sostituiti, i connettori rapidi (dry brake) sono ammessi.

4.4 - ELETTRONICA FRENI

4.4.1 - Il sistema antibloccaggio (ABS) può essere usato solo se installato in origine sul modello omologato.

4.4.2 - In caso sia utilizzato, l'ABS deve essere mantenuto completamente standard ossia, escluso i dischi e leve freno, qualsiasi parte meccanica o elettronica deve rimanere come originariamente prodotta per il motociclo omologato. Il software dell'ABS può essere modificato.

4.4.3 - L'impianto ABS può essere disabilitato o rimosso. Le ruote foniche possono essere rimosse, modificate o sostituite.

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, quest'ultimo deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

5.3 - I distanziali ruota esterni possono essere modificati. 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 anteriori e posteriori devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - Gli pneumatici sono liberi, l'uso di pneumatici slick è consentito.

6.2 - Il numero massimo di pneumatici per evento indifferentemente anteriori o posteriori, slick o rain, è limitato a 11.

6.3 - Sugli pneumatici devono essere applicati gli sticker forniti in sede di operazioni preliminari (O.P.) rispettando la posizione prevista.

6.4 - Il controllo sulla regolarità degli sticker è eseguito all'ingresso pista; in caso di mancata presenza di uno solo o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal Commissario Tecnico direttamente all'ingresso pista e il pilota, a fine turno, deve consegnare al 1° Commissario Tecnico un numero di sticker equivalente al numero degli pneumatici che gli sono stati punzonati manualmente.

6.5 - L'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal Commissario Tecnico viene sanzionato con un'ammenda di euro 400,00. Un'infrazione accertata durante la gara (anche in caso di gara interrotta) è considerata irregolarità tecnica.

6.6 - Il cambio degli pneumatici, 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 - 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.

7.1.3 - Il tappo può essere sostituito, a condizione che il tipo di chiusura si tale da impedire le aperture accidentali e garantisca una perfetta tenuta.

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

7.1.5 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE.

7.2.1 - Il circuito del carburante che va dal serbatoio al flauto iniettori, può essere modificato o sostituito.

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

ART. 8 - MOTORE**8.1 - SISTEMA DI INIEZIONE**

8.1.1 - Con sistema di iniezione si intendono i corpi farfallati, gli iniettori, i dispositivi a lunghezza variabile nel tratto di aspirazione, la pompa ed il regolatore della pressione benzina.

8.1.2 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, il sistema di iniezione deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato, nessuna modifica è ammessa.

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

8.1.4 - Sistemi di aspirazione a geometria variabile possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo omologato. Tali sistemi devono rimanere originali in ogni loro parte ed operare esattamente come sul motociclo omologato.

8.1.5 - Le specifiche tecniche e le caratteristiche costruttive degli iniettori non possono essere cambiate.

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

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

8.2 - RIDE BY WIRE

8.2.1 - Le valvole a farfalla controllate elettronicamente, conosciute come sistemi "ride by wire", possono essere utilizzate sole se presenti in origine sul motociclo omologato.

8.2.2 - Non sono ammesse modifiche ai componenti meccanici, elettrici ed elettronici del ride by wire.

8.2.3 - Il software del ride by wire può essere modificato, ma i sistemi e le procedure di sicurezza, devono rimanere come originariamente progettati dal produttore per il motociclo omologato.

8.3 - AIR-BOX

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

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

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

8.3.4 - Tutti gli sfiati motore devono essere connessi e scaricare nell'air-box.

8.3.5 - I condotti dell'aria che vanno dalla carenatura all'air-box e quelli interni all'air-box possono essere modificati o sostituiti, a condizione che si possano montare sul air-box senza che quest'ultimo necessiti di modifiche. L'uso del carbonio o altri materiali esotici come materiale costruttivo per le suddette parti, non è ammesso.

8.3.6 - Griglie o reti presenti all'ingresso dei condotti di ammissione in air-box possono essere rimosse.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE**9.1 - GENERALITÀ MOTORE**

9.1.1 - Sono ammessi motocicli con le seguenti configurazioni motore:

- 3 e 4 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 750cc fino a 1000cc
- 2 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 850cc fino a 1200cc

9.1.2 - La cilindrata, la corsa e l'alesaggio devono rimanere come omologati.

9.1.3 - Durante la stagione ogni pilota ha diritto ad utilizzare un massimo di 3 motori.

9.1.4 - Per i piloti titolari non esiste un limite al numero di motori utilizzabili durante l'evento, ai piloti iscritti come Wild Card è concesso utilizzare un massimo di 2 motori ad evento.

9.1.5 - I particolari del motore specificatamente menzionati negli articoli a seguire devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

9.1.6 - Le guarnizioni motore (inclusa la guarnizione di testa) sono libere.

9.2 - TESTA

9.2.1 - Qualsiasi modifica alla testa è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.

9.2.2 - Le valvole, le sedi-valvole, le guide valvola, le molle, le punterie, i paraoli, i semiconi, e i piattelli delle valvole devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato. Solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, è permessa.

9.2.3 - Lo spessoramento delle molle delle valvole è vietato.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - Qualsiasi modifica agli alberi a camme ai rocchetti o agli ingranaggi di distribuzione è vietata.

9.3.2 - 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.

9.3.3 - La fasatura dell'albero a camme può essere variata per quanto ammesso dalle asole eventualmente presenti in origine sul rocchetto.

9.4 - CILINDRI

9.4.1 - Qualsiasi modifica ai cilindri è vietata.

9.5 - PISTONI

9.5.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni, inclusi lucidatura e alleggerimento, è vietata.

9.5.2 - Qualsiasi modifica a fasce di tenuta, spinotti e relativi fermi, è vietata.

9.6 - BIELLE

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

- 9.7 - ALBERO MOTORE
 9.7.1 - Qualsiasi modifica all'albero motore, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.
 9.8 - CARTER MOTORE
 9.8.1 - Ad eccezione di quanto specificato di seguito, i carter motore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.
 9.8.2 - L'uso di pompe atte a ridurre la pressione interna ai carter motore, è vietato, se non previsto in origine sul modello omologato. In caso siano presenti, tali pompe devono rimanere come prodotte in origine per il motociclo omologato.
 9.8.3 - I coperchi laterali possono essere modificati o sostituiti, ma il materiale utilizzato deve avere un peso specifico uguale o maggiore dell'originale. In ogni caso il peso complessivo e la loro resistenza all'impatto dei coperchi laterali non deve essere inferiore all'originale.
 9.8.4 - Il coperchio dell'albero secondario (lato pignone) può essere modificato o rimosso.

ART. 10 - TRASMISSIONE

- 10.1 - FRIZIONE
 10.1.1 - Modificare o sostituire molle e dischi frizione è consentito, ma il loro numero deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
 10.1.2 - Qualsiasi ulteriore modifica alla frizione è vietata.
 10.1.3 - L'uso di attuatori frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici è permesso solo se presente in origine sul modello omologato.
 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 carter di protezione della catena di trasmissione può essere rimosso se non integrato nel parafango posteriore.

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 e il suo collegamento possono essere modificati sostituiti o rimossi.
 11.1.4 - Il montaggio di una rete di protezione davanti al radiatore dell'acqua è consentito.
 11.1.5 - Un radiatore dell'acqua supplementare può essere montato a condizione che le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non vengano alterate. L'aggiunta di staffe per il montaggio del radiatore supplementare è consentita.
 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 tipo di circuito deve essere mantenuto uguale all'originale.

- 11.2.3 - I vasi di espansione possono essere sostituiti ma devono essere fissati in modo sicuro.
 11.2.4 - Valvola termostatica, sensori di temperatura e interruttori termici, 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. L'uso di radiatori olio aggiuntivi è vietato.
 11.3.2 - Il montaggio di una rete di protezione davanti al radiatore dell'olio è consentito.
 11.4 - CIRCUITO OLIO
 11.4.1 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'olio è vietato.
 11.4.2 - Le tubazioni dell'olio possono essere modificate o sostituite ma il tipo circuito deve essere mantenuto uguale all'originale. 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 originale può essere sostituito con un cablaggio kit (prodotto e/o approvato dalla casa costruttrice) da utilizzare in abbinamento con la centralina kit descritta di seguito.
 12.1.2 - Nel caso sia mantenuto il cablaggio originale, il blocchetto di avviamento e la chiave possono essere riposizionati o sostituiti.
 12.1.3 - I cavi alta tensione, i cappucci candela e le candele possono essere sostituiti.
 12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE
 12.2.1 - La centralina di controllo motore (ECU) può essere riposizionata.
 12.2.2 - Sono ammesse le seguenti modifiche alla centralina di controllo motore (ECU):
 a) Centralina originale, con il software interno modificato.
 b) Sostituzione con centralina kit (approvata dalla casa costruttrice del motociclo) in abbinamento ad un cablaggio kit o ad un connettore per essere montata sul cablaggio originale.
 c) Centralina originale, con software interno eventualmente modificato, abbinata a una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione (Power Commander e similari).
 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 nominale (C/1) 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.
 12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO
 12.4.1 - La strumentazione, le relative staffe di supporto e connessioni elettriche possono essere modificate o sostituite.
 12.4.2 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
 12.4.3 - L'uso di dispositivi di acquisizione dati è consentito a condizione che la centralina di acquisizione non abbia altre funzioni oltre alla registrazione dei dati.

- 12.4.4 - L'acquisizione dati deve limitarsi alla registrazione dei segnali presenti in origine sul motociclo omologato oltre che agli eventuali sensori aggiuntivi descritti nell'articolo a seguire.
- 12.4.5 - Qualora non presenti in origine sul motociclo omologato, è consentito montare i seguenti sensori:
- Una sonda lambda, anche sostituzione dell'originale, con relativo modulo.
 - Il sensore giri motore.
 - Il sensore posizione valvola a farfalla (TPS).
 - Il sensore temperatura acqua.
 - I sensori corse sospensioni (anteriori e posteriori).
 - Il sensore freno anteriore.
- 12.4.6 - La tipologia e il modello dei sensori sono liberi.
- 12.4.7 - L'uso di ulteriori dispositivi elettronici non presenti in origine sul motociclo omologato è autorizzato solo per i sistemi proposti dalla casa costruttrice del motociclo ed approvati dalla F.M.I.
- 12.4.8 - È permesso modificare il cablaggio (originale o kit) con il solo fine di connettere l'equipaggiamento aggiuntivo autorizzato con i sensori già presente in origine sul motore (lambda, giri motore, posizione valvola a farfalla, temperatura acqua etc.).

ART. 13 - CARROZZERIA

- 13.1.1 - 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.
- 13.1.2 - I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso, l'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate.
- 13.1.3 - Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi della carrozzeria possono essere modificati o sostituiti. Gli attacchi carenatura possono essere sostituiti con attacchi rapidi.
- 13.1.4 - Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.
- 13.1.5 - I numeri di gara devono essere bianchi e le tabelle porta numero rosse.
- 13.2 - CARENATURA
- 13.2.1 - Il vetrino (plexi) del cupolino può essere sostituito con un duplicato trasparente la cui altezza, intesa come distanza tra la piastra di sterzo superiore e la parte centrale del bordo superiore, può variare di +/- 15mm rispetto all'originale.
- 13.2.2 - Le dimensioni devono essere le stesse della carenatura originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi d'origine.
- 13.2.3 - 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 anteriori e posteriori.
- 13.2.4 - 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.
- 13.2.5 - Le aperture per il raffreddamento posti sul lato della carrozzeria omologata possono essere parzialmente chiuse per fare spazio a scritte e loghi degli sponsor. 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.

- 13.2.6 - 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.
- 13.3 - PARAFANGHI
- 13.3.1 - La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.
- 13.3.2 - Il parafango posteriore fissato sul forcellone può essere modificato, sostituito o rimosso.
- 13.4 - SELLA
- 13.4.1 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.
- 13.4.2 - Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - I tubi di scarico e i silenziatori possono essere modificati o sostituiti ma il numero e la posizione dei silenziatori devono rimanere come omologati.
- 14.2 - Il catalizzatore deve essere rimosso, i dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) possono essere rimossi.
- 14.3 - Sono ammessi tubi di scarico in titanio e silenziatori in titanio e/o carbonio. L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar, per le staffe fissaggio dell'impianto di scarico, non è consentito.
- 14.4 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato tranne che nelle parti in contatto con la carenatura e nelle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.
- 14.5 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale. L'utilizzo del titanio o di materiali compositi per questa applicazione, è vietato.
- 15.2 - La bulloneria in alluminio può essere usata solo in elementi non strutturali.
- 15.3 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza ma modifiche tendenti a 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. in corso di validità.
- 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 anteriori, laterali e posteriori 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 kg.161. al fine di eguagliare il rendimento dei motocicli con differenti configurazioni motore, nel corso dell'anno potranno essere apportate variazioni del peso minimo di motocicli con una certa tipologia di motore. Il criterio di variazione è quello descritto nell'allegato 10.

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 - Forare il telaio è consentito solo per il montaggio di componenti autorizzati (es, supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.).
 - 2.1.3 - L'uso di gusci per proteggere i lati del telaio è permesso a condizione, che sia mantenuta la forma originale, venga lasciata libera la zona del canotto e che il codice identificativo del telaio (o il vin) rimanga visibile. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per quest'applicazione è consentito.
 - 2.1.4 - Niente altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.
 - 2.1.5 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
 - 2.1.6 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.
- 2.2 - **TELAIETTO REGGISILLA**
 - 2.2.1 - Il telaietto reggisella originale può essere modificato per aggiungere delle staffe, rimuovere delle parti non strutturali protuberanti a condizione che questo non ne intacchi l'integrità strutturale. Eventuali accessori avvitati sul telaietto possono essere rimossi.
 - 2.2.2 - Il telaietto reggisella può essere sostituito con altro realizzato con lo stesso tipo di materiale o con un materiale di peso specifico superiore all'originale.
 - 2.2.3 - La verniciatura del telaietto reggisella è libera, ma la sua lucidatura è vietata.
- 2.3 - **TELAIETTO PORTA STRUMENTI**
 - 2.3.1 - Il telaietto porta strumenti ed i relativi supporti della carenatura possono essere modificati o sostituiti, ma l'uso del titanio o di materiali compositi è vietato, se non presenti 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 - È consentito modificare il forcellone, mediante saldatura, foratura o helicoil, per fissare il supporto pinza posteriore in modo che la pinza rimanga in posizione quando la ruota posteriore è smontata.
- 2.4.3 - Perna di supporto per il cavalletto posteriore 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 sia mantenuta la forma originale. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per quest'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 (escluso la pompa freno anteriore) possono essere riposizionati e/o sostituiti.
 - 2.6.2 - Il comando dell'acceleratore e i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati, ma il tipo di connessione tra comando gas e corpo farfallato deve rimanere come sul motociclo omologato.
 - 2.6.3 - I pulsanti di avvio e spegnimento del motore devono essere posti 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 e 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 - Il montaggio di protezioni dei piedi montate sulle pedane (paratacchi), anche in fibra carbonio e/o kevlar è consentito.

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 gli elementi forcella a trattamenti superficiali è consentito.
 - 3.1.3 - Gli anelli parapolvere possono essere modificati sostituiti o rimossi a condizione che la forcella rimanga perfettamente sigillata.
 - 3.1.4 - I tappi forcella possono essere modificati o sostituiti allo scopo di permettere di eseguire 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 della 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 atto a limitare l'angolo di sterzata.
- 3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE
- 3.3.1 - L'elemento ammortizzatore 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 e 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 sostituite.
- 3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI
- 3.4.1 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni, è consentito solo se presente in origine sul motociclo omologato.
- 3.4.2 - 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.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - DISCHI FRENO
- 4.1.1 - I dischi freno od il loro componenti (rotore, flangia, nottolini) possono essere sostituiti con materiale after-market che si conformi ai seguenti criteri:
- Il diametro esterno dei rotori non sia inferiore a quello dei rotori omologati.
 - I dischi freno possano essere utilizzati senza richiedere alcuna modifica alle pinze freno.
 - Le flange si possano fissare al cerchio ruota utilizzando i fissaggi del disco omologato.
 - L'offset delle flange originali sia mantenuto.
- 4.1.2 - Dischi auto-ventilanti sono autorizzati solo se presenti in origine sul motociclo omologato.
- 4.1.3 - Non è permesso aggiungere condotti di aria allo scopo di migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante.
- 4.2 - PINZE FRENO
- 4.2.1 - Le pinze freno, anteriori e posteriori, così 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 modificato per essere fissato al forcellone a condizione che i punti di fissaggio della pinza rimangano come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 4.2.3 - Le pastiglie freno sono libere, perni di fissaggio possono essere sostituiti da perni di fissaggio rapido.
- 4.2.4 - È consentito, aggiungere lamierini metallici tra le pastiglie freno ed i pistoni della pinza e/o sostituire i pistoni in lega leggera con altri in acciaio prodotti dal fabbricante delle pinze, per ridurre il trasferimento di calore al fluido dei freni.
- 4.3 - POMPE FRENO
- 4.3.1 - Ad eccezione delle leve freno, le pompe dei freni (anteriori e posteriori) devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.

- 4.3.2 - I contenitori del liquido dei freni, sia anteriore sia posteriore, possono essere sostituiti e/o riposizionati.
- 4.3.3 - I tubi ed i raccordi freno possono essere sostituiti, i connettori rapidi (dry brake) sono ammessi.
- 4.4 - ELETTRONICA FRENI
- 4.4.1 - Il sistema antibloccaggio (ABS) può essere usato solo se installato in origine sul modello omologato.
- 4.4.2 - In caso sia utilizzato, l'ABS deve essere mantenuto completamente standard ossia, escluso i dischi freno e leve freno, qualsiasi parte meccanica o elettronica deve rimanere come originariamente prodotta per il motociclo omologato. Il software dell'ABS può essere modificato.
- 4.4.3 - L'impianto ABS può essere disabilitato o rimosso. Le ruote foniche possono essere rimosse, modificate o sostituite.

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, quest'ultimo deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 5.3 - I distanziali ruota possono essere modificati. 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 anteriori e posteriori 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 ottenuto mediante stampo. L'uso di pneumatici slick è vietato.
- 6.2 - Il numero massimo di pneumatici per evento indifferentemente anteriori o posteriori, da asciutto o rain, è limitato a 11.
- 6.3 - Sugli pneumatici devono essere applicati gli sticker forniti in sede di operazioni preliminari (O.P.) rispettando la posizione prevista.
- 6.4 - Il controllo sulla regolarità degli sticker è eseguito all'ingresso pista; in caso di mancata presenza di uno solo o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal Commissario Tecnico direttamente all'ingresso pista e il pilota, a fine turno, deve consegnare al 1° Commissario Tecnico un numero di sticker equivalente al numero degli pneumatici che gli sono stati punzonati manualmente.
- 6.5 - L'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal Commissario Tecnico viene sanzionato con un'ammenda di euro 400,00. Un'infrazione accertata durante la gara (anche in caso di gara interrotta) è considerata irregolarità tecnica.
- 6.7 - Il cambio degli pneumatici, 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 - 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.
 - 7.1.3 - Il tappo può essere sostituito, a condizione che il tipo di chiusura si tale da impedire le aperture accidentali e garantisca una perfetta tenuta.
 - 7.1.4 - Il rubinetto del carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
 - 7.1.5 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti.
- 7.2 - CIRCUITO CARBURANTE.**
- 7.2.1 - Il circuito del carburante che va dal serbatoio al flauto iniettori, può essere modificato o sostituito.
 - 7.2.2 - L'aggiunta di connettori rapidi e filtri carburante è consentita.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE**8.1 - SISTEMA DI INIEZIONE**

- 8.1.1 - Con sistema di iniezione si intendono i corpi farfallati, gli iniettori, i dispositivi a lunghezza variabile nel tratto di aspirazione, la pompa ed il regolatore della pressione benzina.
 - 8.1.2 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, il sistema di iniezione deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato, nessuna modifica è ammessa.
 - 8.1.3 - Le specifiche tecniche e le caratteristiche costruttive degli iniettori non possono essere cambiate.
 - 8.1.4 - I cornetti di aspirazione inclusi i loro punti di fissaggio possono essere modificati o sostituiti.
 - 8.1.5 - Sistemi di aspirazione a geometria variabile possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo omologato. Tali sistemi devono rimanere originali in ogni loro parte ed operare esattamente come sul motociclo omologato.
 - 8.1.6 - Modificare o sostituire la valvola a farfalla è vietato.
 - 8.1.7 - La valvola a farfalla secondaria può essere rimossa o bloccata in posizione aperta ed i dispositivi di comando della valvola secondaria possono essere disconnessi o rimossi.
 - 8.1.8 - I deflettori a depressione possono essere fissati in posizione aperta.
 - 8.1.9 - Gli isolatori (gommotti), per il fissaggio dei corpi farfallati sulla testa, possono essere modificati o sostituiti.
 - 8.1.10 - L'aria o la miscela aria carburante può entrare nella camera di combustione solo passando attraverso le valvole a farfalla dei corpi farfallati originali.
- 8.2 - RIDE BY WIRE**
- 8.2.1 - Le valvole a farfalla controllate elettronicamente, conosciute come sistemi "ride by wire", possono essere utilizzate sole se presenti in origine sul motociclo omologato.
 - 8.2.2 - Non sono ammesse modifiche ai componenti meccanici, elettrici ed elettronici del ride by wire.

- 8.2.3 - Il software del ride by wire può essere modificato, ma i sistemi e le procedure di sicurezza, devono rimanere come originariamente progettati dal produttore per il motociclo omologato.

8.3 - AIR-BOX

- 8.3.1 - L'air-box deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.3.2 - I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
- 8.3.3 - Il filtro aria può essere modificato, rimosso o sostituito.
- 8.3.4 - Lo sfiato dell'olio motore deve essere connesso e scaricare nell'air-box.
- 8.3.5 - I condotti dell'aria che vanno dalla carenatura all'air-box e quelli interni all'air-box possono essere modificati o sostituiti a condizione che si possano montare sul air-box senza che quest'ultimo necessiti di modifiche. L'uso del carbonio o altri materiali esotici come materiale costruttivo per le suddette parti, non è ammesso.

ART. 9 - MOTORE**9.1 - GENERALITÀ**

- 9.1.1 - Sono ammessi motocicli con le seguenti configurazioni motore:
 - 4 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 400cc fino a 600cc
 - 3 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 500cc fino a 675cc
 - 2 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 600cc fino a 750cc
 - 9.1.2 - La cilindrata, la corsa e l'alesaggio devono rimanere come omologati.
 - 9.1.3 - Durante la stagione ogni pilota ha diritto ad utilizzare un massimo di 4 motori. Non esiste un limite al numero di motori utilizzabili durante l'evento.
 - 9.1.4 - Ai piloti iscritti come Wild Card è concesso utilizzare un massimo di 2 motori ad evento.
 - 9.1.5 - I particolari del motore specificatamente menzionati negli articoli a seguire devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
 - 9.1.6 - Tranne per quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire l'aggiunta di materiale, di qualsiasi tipo, è vietata.
 - 9.1.7 - Le guarnizioni motore, inclusa la guarnizione di testa, sono libere.
- 9.2 - TESTA**
- 9.2.1 - Salvo le modifiche specificate di seguito, la testa deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per il motociclo omologato.
 - 9.2.2 - La rettifica della superficie della testa lato cilindri è permessa.
 - 9.2.3 - 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.
 - 9.2.4 - Le guide valvola devono rimanere originali ma possono essere modificate o tagliate solo nella parte interna al condotto.
 - 9.2.5 - La lucidatura della camera di combustione è permessa.
 - 9.2.6 - Le sedi valvola devono essere originali ma è consentita la modifica del loro profilo (battuta).
 - 9.2.7 - Il rapporto di compressione è libero ma la camera di combustione può essere modificata soltanto per asportazione di materiale.
 - 9.2.8 - Le valvole possono essere modificate o sostituite ma, il diametro massimo deve

restare come omologato, il materiale può essere cambiato a condizione che il peso non sia inferiore a quello delle valvole omologate.

- 9.2.9 - È consentito l'utilizzo di valvole in titanio solo se presenti in origine sul modello omologato.
- 9.2.10 - Le molle delle valvole possono essere modificate o sostituite.
- 9.2.11 - I fermi delle molle valvola possono essere modificati o sostituiti, ma il loro peso non deve essere inferiore a quello dei fermi originali.
- 9.2.12 - Le leve dei bilancieri (se presenti) devono rimanere come omologati (materiale e dimensioni). L'uso di spessori per le molle delle valvole è vietato.
- 9.3 - DISTRIBUZIONE
- 9.3.1 - Il metodo di distribuzione deve rimanere come omologato.
- 9.3.2 - Il profilo della camma è libero ma l'alzata massima deve rimanere come omologata.
- 9.3.3 - 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.
- 9.3.4 - Il dispositivo per regolare la tensione della catena o della cinghia dentata dell'albero a camme è libero.
- 9.3.5 - I rocchetti degli alberi a camme possono essere modificati o sostituiti al fine di variare la fasatura della distribuzione.
- 9.4 - CILINDRI
- 9.4.1 - La cilindrata deve rimanere quella omologata, modificare l'alesaggio o la corsa per raggiungere il limite di classe è vietato.
- 9.4.2 - Tranne che per quanto specificato di seguito, qualsiasi modifica ai cilindri è vietata.
- 9.4.3 - Il piano cilindri a contatto con la guarnizione della testa può essere rettificato allo scopo di modificare il rapporto di compressione o di ripristinare la tenuta tra testa e cilindri.
- 9.4.4 - I materiali, le fusioni e le finiture superficiali dei cilindri devono rimanere come omologati.
- 9.5 - PISTONI
- 9.5.1 - I pistoni devono rimanere come omologati. Ogni modifica, inclusa lucidatura ed alleggerimento, è vietata.
- 9.5.2 - Le fasce di tenuta dei pistoni devono rimanere come omologate. Ogni modifica è vietata.
- 9.5.3 - Gli spinotti ed i relativi fermi devono rimanere come omologati. Ogni modifica è vietata.
- 9.6 - BIELLE
- 9.6.1 - Le bielle devono rimanere come omologate. Ogni modifica, inclusi lucidatura ed alleggerimento, è vietata.
- 9.7 - ALBERO MOTORE
- 9.7.1 - L'albero motore deve rimanere come omologato. Ogni modifica, inclusi lucidatura ed alleggerimento, è vietata.
- 9.8 - CARTER MOTORE
- 9.8.1 - Ad eccezione di quanto specificato di seguito, i carter motore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.

- 9.8.2 - L'uso di pompe atte a ridurre la pressione interna ai carter motore, è vietato, se non previsto in origine sul modello omologato. In caso siano presenti, tali pompe devono rimanere come prodotte in origine per il motociclo omologato.
- 9.8.3 - I coperchi laterali possono essere modificati o sostituiti, ma il materiale utilizzato deve avere un peso specifico uguale o maggiore dell'originale. In ogni caso il peso complessivo e la loro resistenza all'impatto dei coperchi laterali non deve essere inferiore all'originale.
- 9.8.4 - Per i motori equipaggiati in origine con frizione a secco, il coperchio frizione può essere forato per migliorare il raffreddamento.
- 9.8.5 - Il coperchio dell'albero secondario (lato pignone) può essere modificato o rimosso.

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 - Le molle frizione, i dischi frizione ed i dischi condotti sono liberi.
- 10.1.4 - L'intero gruppo frizione può essere sostituito con materiale after-market, anche nel caso esso includa un dispositivo di controllo della coppia negativa (antisaltellamento).
- 10.1.5 - L'uso di attuatori frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici è permesso solo se presente in origine sul modello omologato.
- 10.2 - CAMBIO
- 10.2.1 - Il numero di rapporti, il layout del cambio, il sistema di selezione delle marce e di azionamento delle forchette di selezione, devono rimanere come in origine sul motociclo omologato.
- 10.2.2 - Le ruote dentate della trasmissione primaria devono rimanere come omologate.
- 10.2.3 - La rapportatura e gli ingranaggi del cambio sono liberi.
- 10.2.4 - Le forchette di selezione possono essere sostituite.
- 10.2.5 - L'uso di attuatori di cambiata elettro-meccanici o elettro-idraulici è permesso solo se presente in origine sul modello omologato.
- 10.2.6 - 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 carter di protezione della catena di trasmissione può essere rimosso se non integrato nel parafango posteriore.

ART. 11 – IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 11.1 - RADIATORE ACQUA
- 11.1.1 - Il radiatore dell'acqua può essere sostituito con un radiatore after-market 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.

- 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 può essere modificato o sostituito con uno aftermarket a condizione che il montaggio non richieda 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 - Il radiatore dell'olio non può essere montato al disopra del 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 - I cavi alta tensione, i cappucci candela e le candele, possono essere sostituiti.
- 12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE
- 12.2.1 - La centralina di accensione e controllo motore (ECU) può essere modificata o sostituita.
- 12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE
- 12.3.1 - L'alternatore può essere modificato sostituito o rimosso, la batteria è libera.
- 12.3.2 - Il sistema di avviamento elettrico deve essere funzionante e in grado di avviare il motore in qualsiasi momento dell'evento.
- 12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO
- 12.4.1 - La strumentazione, le relative staffe di supporto e connessioni elettriche, sono libere.
- 12.4.2 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
- 12.4.3 - L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi non presenti in origine sul motociclo omologato, per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione, è consentito.

ART. 13 - CARROZZERIA

- 13.1 - GENERALITÀ
- 13.1.1 - La carenatura, la sella, i parafanghi e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono apparire come gli originali prodotti dal costruttore per il modello omologato.

- 13.1.2 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per carenatura, coperchio serbatoio, sella e reggisella ed infrastrutture associate è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate.
- 13.1.3 - Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi della carrozzeria, possono essere modificati o sostituiti. Gli attacchi carenatura possono essere sostituiti con attacchi rapidi.
- 13.1.4 - Colore e grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.
- 13.1.5 - I numeri di gara devono essere blu e le tabelle porta numero bianche.
- 13.2 - CARENATURA
- 13.2.1 - La carenatura e le sovrastrutture possono essere sostituiti con duplicati estetici degli originali di diverso materiale.
- 13.2.2 - Le dimensioni devono essere le stesse della carenatura originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi estetici.
- 13.2.3 - Il vetrino (plexi) del cupolino è libero.
- 13.2.4 - 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 anteriori e posteriori.
- 13.2.5 - Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per permettere l'uso di un sollevatore per il cambio delle ruote ed è autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in materiale plastico per il telaio o per il motore.
- 13.2.6 - Le aperture per il raffreddamento posti sul lato della carrozzeria omologata possono essere parzialmente chiuse per fare spazio a scritte e loghi degli sponsor. 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.
- 13.3 - PARAFANGHI
- 13.3.1 - I parafanghi possono essere sostituiti con un duplicati estetico degli originali. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per i parafanghi è consentito.
- 13.3.2 - La distanza tra il parafango anteriore dallo pneumatico può essere aumentata.
- 13.3.4 - Il parafango posteriore fissato sul forcellone che includa una protezione per la catena, può essere modificato per permettere l'uso di corone più grandi.
- 13.3.5 - Se presente, il parafango posteriore fissato sotto la sella può essere rimosso e sostituito da un parafango fissato sul forcellone a condizione che esso non copra più di 120° della ruota posteriore.
- 13.4 - SELLA
- 13.4.1 - La sella e le sovrastrutture, possono essere sostituiti da duplicati estetici degli originali di diverso materiale.
- 13.4.2 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.
- 13.4.3 - 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 e i silenziatori possono essere modificati o sostituiti ma il numero e la posizione dei silenziatori devono rimanere come omologati.

- 14.2 - Il catalizzatore deve essere rimosso, i dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) possono essere rimossi.
- 14.3 - Sono ammessi tubi di scarico in titanio e silenziatori in titanio e/o carbonio. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar, per le staffe fissaggio dell'impianto di scarico, non è consentito.
- 14.4 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato tranne che nelle parti in contatto con la carenatura e nelle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.
- 14.5 - 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 deve essere usata in parti strutturali a condizione che la resistenza e le dimensioni 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 MOTO2 (RTM2)

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 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 - La somma dei pesi del motociclo e del pilota in ordine di marcia deve essere uguale o superiore a 225 Kg.

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, anteriori e posteriori, sono libere nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 3.2 - Sospensioni attive o semi-attive e/o sistemi elettronici atti al controllo delle funzioni delle stesse, inclusa la lunghezza della sospensione, non sono ammessi.
- 3.3 - Le regolazioni, sia meccanica che idraulica, della forcella e dell'ammortizzatore devono essere obbligatoriamente di tipo manuale.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - Gli impianti frenanti, anteriori e posteriori, sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 4.2 - I dischi devono essere costruiti in lega di acciaio.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Sono ammessi unicamente cerchi ruota realizzati in lega di alluminio o magnesio delle seguenti dimensioni (larghezza x diametro):
- | | |
|--------------------------|------------|
| 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 prove bagnate o gara bagnata.
- 6.4 - Sugli pneumatici devono essere applicati gli sticker forniti in sede di operazioni preliminari (O.P.) rispettando la posizione prevista.

- 6.5 - Il controllo sulla regolarità degli sticker è eseguito all'ingresso pista; in caso di mancata presenza di uno solo o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal Commissario Tecnico direttamente all'ingresso pista e il pilota, a fine turno, deve consegnare al 1° Commissario Tecnico un numero di sticker equivalente al numero degli pneumatici che gli sono stati punzonati manualmente.
- 6.6 - L'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal Commissario Tecnico viene sanzionato con un'ammenda di euro 400,00. Un'infrazione accertata durante la gara (anche in caso di gara interrotta) è considerata irregolarità tecnica.
- 6.7 - Il cambio degli pneumatici, l'uso di termocoperte e generatori di corrente sulla griglia di partenza è consentito.

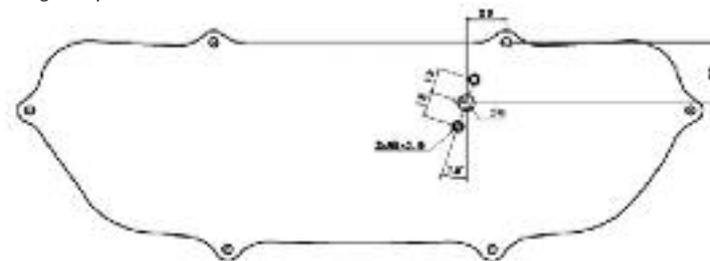
ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - SERBATOIO
- 7.1.1 - 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 evitare 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 CBR 600 RR 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 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 - GENERALITÀ
- 8.1.1 - Con sistema di iniezione si intendono i corpi farfallati, gli iniettori, i dispositivi a lunghezza variabile nel tratto di aspirazione.
- 8.1.2 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, il sistema di iniezione deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore, nessuna modifica è ammessa.
- 8.1.3 - Le specifiche tecniche e le caratteristiche costruttive degli iniettori non possono essere cambiate.
- 8.1.4 - I cornetti di aspirazione inclusi i loro punti di fissaggio possono essere modificati o sostituiti.
- 8.1.5 - Sistemi di aspirazione a geometria variabile possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo omologato. Tali sistemi devono rimanere originali in ogni loro parte ed operare esattamente come sul motociclo omologato.
- 8.1.6 - Modificare o sostituire la valvola a farfalla è vietato.
- 8.1.7 - La valvola a farfalla secondaria può essere rimossa o bloccata in posizione aperta ed i dispositivi di comando della valvola secondaria possono essere disconnessi o rimossi.
- 8.1.8 - I deflettori a depressione possono essere fissati in posizione aperta.
- 8.1.9 - Gli isolatori (gommotti), per il fissaggio dei corpi farfallati sulla testa, possono essere modificati o sostituiti.

- 8.1.10 - L'aria o la miscela aria carburante può entrare nella camera di combustione solo passando attraverso le valvole a farfalla dei corpi farfallati originali.
- 8.2 - AIR-BOX
- 8.2.1 - 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.
- 8.2.2 - 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

- 8.2.3 - Ad eccezione delle suddette modifiche l'air-box deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.2.4 - 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 stesso.
- 8.2.5 - I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
- 8.2.6 - Il filtro dell'aria è libero.
- 8.2.7 - Lo sfiato dell'olio motore deve essere connesso e scaricare nell'air-box.
- 8.2.8 - Un serbatoio di recupero può essere interposto tra il coperchio dell'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. 9 - MOTORE
- 9.1 - GENERALITÀ
- 9.1.1 - È obbligatorio utilizzare motori Honda CBR 600 RR equipaggianti i modelli dal 2007 al 2012 conformi alle fiches d'omologazione F.I.M.
- 9.1.3 - Durante la stagione ogni pilota ha diritto ad utilizzare un massimo di 4 motori.
- 9.1.4 - Per i piloti titolari non esiste un limite al numero di motori utilizzabili durante l'evento, ai piloti iscritti come Wild Card è concesso utilizzare un massimo di 2 motori ad evento.
- 9.1.5 - I particolari del motore specificatamente menzionati negli articoli a seguire de-

vono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

- 9.1.6 - Tranne che per quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire l'aggiunta di materiale, di qualsiasi tipo, è vietata.
- 9.1.7 - Le guarnizioni motore, inclusa la guarnizione di testa, sono libere.
- 9.2 - TESTA
- 9.2.1 - Salvo le modifiche specificate di seguito, la testa deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per il motociclo omologato.
- 9.2.2 - La rettifica della superficie della testa lato cilindri è permessa.
- 9.2.3 - 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.
- 9.2.4 - Le guide valvola devono rimanere originali ma possono essere modificate o tagliate solo nella parte interna al condotto.
- 9.2.5 - La lucidatura della camera di combustione è permessa.
- 9.2.6 - Le sedi valvola devono essere originali ma è consentita la modifica del loro profilo (battuta).
- 9.2.7 - Il rapporto di compressione è libero ma la camera di combustione può essere modificata soltanto per asportazione di materiale.
- 9.2.8 - Le valvole possono essere modificate o sostituite ma, il diametro massimo deve restare come omologato, il materiale può essere cambiato a condizione che il peso non sia inferiore a quello delle valvole omologate.
- 9.2.9 - È consentito l'utilizzo di valvole in titanio solo se presenti in origine sul modello omologato.
- 9.2.10 - Le molle delle valvole possono essere modificate o sostituite.
- 9.2.11 - I fermi delle molle valvola possono essere modificati o sostituiti, ma il loro peso non deve essere inferiore a quello dei fermi originali.
- 9.2.12 - Le leve dei bilancieri (se presenti) devono rimanere come omologati (materiale e dimensioni). L'uso di spessori per le molle delle valvole è vietato.
- 9.3 - DISTRIBUZIONE
- 9.3.1 - Il metodo di distribuzione deve rimanere come omologato.
- 9.3.2 - Il profilo della camma è libero ma l'alzata massima deve rimanere come omologata.
- 9.3.3 - 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.
- 9.3.4 - Il dispositivo per regolare la tensione della catena o della cinghia dentata dell'albero a camme è libero.
- 9.3.5 - I rocchetti degli alberi a camme possono essere modificati o sostituiti al fine di variare la fasatura della distribuzione.
- 9.4 - CILINDRI
- 9.4.1 - La cilindrata deve rimanere quella omologata, modificare l'alesaggio o la corsa per raggiungere il limite di classe è vietato.
- 9.4.2 - Tranne che per quanto specificato di seguito, qualsiasi modifica ai cilindri è vietata.
- 9.4.3 - Il piano cilindri a contatto con la guarnizione della testa può essere rettificato allo scopo di modificare il rapporto di compressione o di ripristinare la tenuta tra testa e cilindri.
- 9.4.4 - I materiali, le fusioni e le finiture superficiali dei cilindri devono rimanere come omologati.

- 9.5 - PISTONI
- 9.5.1 - I pistoni devono rimanere come omologati. Ogni modifica, inclusa lucidatura ed alleggerimento, è vietata.
- 9.5.2 - Le fasce di tenuta dei pistoni devono rimanere come omologate. Ogni modifica è vietata.
- 9.5.3 - Gli spinotti ed i relativi fermi devono rimanere come omologati. Ogni modifica è vietata.
- 9.6 - BIELLE
- 9.6.1 - Le bielle devono rimanere come omologate. Ogni modifica, inclusi lucidatura ed alleggerimento, è vietata.
- 9.7 - ALBERO MOTORE
- 9.7.1 - L'albero motore deve rimanere come omologato. Ogni modifica, inclusi lucidatura ed alleggerimento, è vietata.
- 9.8 - CARTER MOTORE
- 9.8.1 - Ad eccezione di quanto specificato di seguito, i carter motore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.
- 9.8.2 - L'uso di pompe atte a ridurre la pressione interna ai carter motore, è vietato, se non previsto in origine sul modello omologato. In caso siano presenti, tali pompe devono rimanere come prodotte in origine per il motociclo omologato.
- 9.8.3 - I coperchi laterali possono essere modificati o sostituiti, ma il materiale utilizzato deve avere un peso specifico uguale o maggiore dell'originale. In ogni caso il peso complessivo e la loro resistenza all'impatto dei coperchi laterali non deve essere inferiore all'originale.
- 9.8.4 - Il coperchio dell'albero secondario (lato pignone) può essere modificato o rimosso.

ART. 10 - TRASMISSIONE

- 10.1 - FRIZIONE
- 10.1.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio) e di comando frizione (meccanico) devono rimanere come omologati.
- 10.1.2 - La campana della frizione (parte esterna) può essere rinforzata.
- 10.1.3 - Le molle frizione ed il pacco dischi sono liberi.
- 10.1.4 - L'intero gruppo frizione può essere sostituito con materiale after-market, anche nel caso esso includa un dispositivo di controllo della coppia negativa (antisaltellamento).
- 10.1.5 - L'uso di attuatori frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici non è permesso.
- 10.2 - CAMBIO
- 10.2.1 - Il numero di rapporti, il layout del cambio, il sistema di selezione delle marce e di azionamento delle forchette di selezione devono rimanere come in origine sul motociclo omologato. Solo i rapporti ed i materiali possono cambiare.
- 10.2.2 - Le ruote dentate della trasmissione primaria devono rimanere come omologate.
- 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 carter di protezione della catena di trasmissione può essere rimosso se non integrato nel parafango posteriore.

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.
- 11.2 - 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 - La valvola termostatica ed il sensore di temperatura possono essere rimossi.
- 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 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.
- 12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE
 - 12.2.1 - La centralina di controllo motore (ECU) è libera.
 - 12.2.2 - 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 che 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.

versione al 21 dicembre 2012

REGOLAMENTO TECNICO 125 PREGP 2T (RT1PG)

Ferme restando le norme riportate nel 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 vengono effettuate sul banco dinamometrico indicato dalla F.M.I.
- 1.3 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere di Kg. 80.
- 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 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 compilata a cura del Pilota (o del Team per lui) e consegnata al momento dell'iscrizione.
- 1.8 - In qualsiasi momento dell'evento, ogni pilota può avere un solo motociclo (telaio) ed un solo motore (carter motore) punzonati a suo nome. La sostituzione del telaio o del motore è autorizzata solo in caso di gravi problemi tecnici e deve essere preventivamente autorizzata dal 1° Commissario Tecnico. Lo stesso motociclo (telaio) o motore non può essere punzonato contemporaneamente a nome di più piloti.

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 - Qualsiasi modifica tendente ad alterare la geometria o ridurre il peso del telaio e del forcellone, 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 centrale della regolazione, 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, anteriori e posteriori, 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, anteriori e posteriori sono liberi.
- 5.2 - Il cerchio anteriore deve avere un canale da 17" x 2,5".
- 5.3 - Il cerchio posteriore deve avere un canale da 17" x 3,5".
- 5.4 - I cerchi ruota devono rimanere come forniti dal costruttore. Qualsiasi modifica tendente ad alterare la geometria o ridurre il peso dei cerchi ruota rispetto al valore indicato nella scheda tecnica, è vietata.
- 5.5 - Possono essere utilizzati solo gli pneumatici assegnati dal fornitore ufficiale per la classe PreGP.
- 5.6 - Per i turni di qualifica, warm-up e gara sono previsti un massimo di 4 pneumatici slick (2 anteriori e 2 posteriori).
- 5.7 - Sugli pneumatici devono essere applicati gli sticker forniti in sede di operazioni preliminari rispettando la posizione prevista.
- 5.8 - Il controllo sulla regolarità degli sticker è eseguito all'ingresso pista; in caso di mancata presenza di uno solo o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal Commissario Tecnico direttamente all'ingresso pista e il pilota, a fine turno, deve consegnare al 1° Commissario Tecnico un numero di sticker equivalente al numero degli pneumatici che gli sono stati punzonati manualmente.
- 5.9 - L'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal Commissario Tecnico viene sanzionato con un'ammenda di euro 200,00. Un'infrazione accertata durante la gara (anche in caso di gara interrotta) è considerata irregolarità tecnica. Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio di cui sopra e possono essere utilizzati solo in caso in cui il Direttore di Gara dichiara prove bagnate o 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 filtro aria sul condotto di aspirazione del carburatore o se presente sulla cassa filtro è obbligatorio. Sono ammessi solo filtri in carta, fibra di cotone (tipo K&N) o spugna.
- 6.4 - L'utilizzo di un dispositivo atto ad aumentare la pressione dell'aria in ammissione al carburatore o nella cassa filtro (air-box) è vietato.
- 6.5 - Il carburatore è libero.
- 6.6 - L'uso e/o di sistemi di iniezione carburante o pompe di ripresa (power jet) anche meccaniche, è vietato. Dispositivi di questo tipo, eventualmente presenti in origine sul motociclo, devono essere rimossi o disattivati.
- 6.7 - Sono ammessi solo motori con ammissione lamellare.

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 e 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 13:1.
- 7.4 - In fase di verifica tecnica non è ammessa alcuna tolleranza sul rilevamento della cilindrata e del rapporto di compressione.
- 7.5 - Le fusioni dei carters motore, del cilindro, dei coperchi laterali carter e del coperchio testa devono essere quelle originali.
- 7.6 - Il materiale delle fusioni dei carter motore, del cilindro, dei coperchi laterali carter e del coperchio testa devono rimanere quelle specificate nella scheda tecnica del motociclo.
- 7.7 - È consentito eseguire lavorazioni meccaniche tipo: fresatura, raccordatura, lucidatura, spianatura del gruppo termico.
- 7.8 - Sono consentiti, il montaggio di un anello anti-detonazione (di qualsiasi materiale) ed il trattamento superficiale della canna cilindro, purché il riporto venga effettuato con lo stesso tipo di materiale utilizzato dal costruttore.
- 7.9 - Oltre a quanto specificato nell'articolo precedente, il riporto o l'aggiunta di materiale di qualsiasi genere, inclusa la saldatura, sono vietati.

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, è equiparata ad una irregolarità tecnica.

- 10.6 - È permesso l'uso di un sistema di acquisizione, di qualsiasi tipologia e marca, per la registrazione di:
 - Tempo sul giro, posizione e velocità mediante segnale GPS.
 - Giri ruota posteriore, giri motore, posizione valvola gas (TPS), temperatura motore (olio o acqua), temperatura allo scarico e detonazione, mediante sensori dedicati.
 - Rapporto di trasmissione (calcolato).
- 10.7 - Il montaggio di sensori con funzioni differenti da quelle descritte nell'articolo precedente, è vietato.

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 (vedi materiali costruttivi), 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/A.

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, 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, 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 nel 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 od iniezione e cilindrata massima di 250cc, con l'esclusione dei motocicli iscritti al Campionato Mondiale Moto3 a partire anno 2012.
- 1.2 - La potenza massima erogata alla ruota deve essere inferiore o uguale a CV. 35. Le misure di potenza vengono effettuate sul banco dinamometrico indicato dalla F.M.I.
- 1.3 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere di Kg. 85.
- 1.4 - È obbligatorio l'uso delle seguenti centraline di controllo motore (ECU), Dell'Orto modello 14102 (motori a carburatore) o GET GP1-Evo (per motori a carburatore ed iniezione). Le centraline devono essere marchiate con il logo della Federazione Motociclistica Italiana.
- 1.5 - Il regime di rotazione massimo è limitato a 13.000 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 compilata a cura del Pilota (o del Team per lui) e consegnata al momento dell'iscrizione.
- 1.8 - In qualsiasi momento dell'evento, ogni pilota può avere un solo motociclo (telaio) ed un solo motore (carter motore) punzonati a suo nome. La sostituzione del telaio o del motore è autorizzata solo in caso di gravi problemi tecnici e deve essere preventivamente autorizzata dal 1° Commissario Tecnico. Lo stesso motociclo (telaio) o motore non può essere punzonato contemporaneamente a nome di più piloti.

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 - Qualsiasi modifica tendente ad alterare la geometria o ridurre il peso del telaio e del forcellone, 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 centrale della regolazione, 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, anteriori e posteriori, 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 - I cerchi ruota devono rimanere come forniti dal costruttore. Qualsiasi modifica tendente ad alterare la geometria o ridurre il peso dei cerchi ruota rispetto al valore indicato nella scheda tecnica, è vietata.
- 5.5 - Possono essere utilizzati solo gli pneumatici assegnati dal fornitore ufficiale per la classe PreGP.
- 5.6 - Per i turni di qualifica, warm-up e gara sono previsti un massimo di 4 pneumatici slick (2 anteriori e 2 posteriori).
- 5.7 - Sugli pneumatici devono essere applicati gli sticker forniti in sede di operazioni preliminari rispettando la posizione prevista.
- 5.8 - Il controllo sulla regolarità degli sticker è eseguito all'ingresso pista; in caso di mancata presenza di uno solo o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal Commissario Tecnico direttamente all'ingresso pista e il pilota, a fine turno, deve consegnare al 1° Commissario Tecnico un numero di sticker equivalente al numero degli pneumatici che gli sono stati punzonati manualmente.
- 5.9 - L'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal Commissario Tecnico viene sanzionato con un'ammenda di euro 200,00. Un'infrazione accertata durante la gara (anche in caso di gara interrotta) è considerata irregolarità tecnica. Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio di cui sopra e possono essere utilizzati solo in caso in cui il Direttore di Gara dichiara prove bagnate o 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 filtro aria sul condotto di aspirazione del carburatore o se presente sulla cassa filtro è obbligatorio. Sono ammessi solo filtri in carta, fibra di cotone (tipo K&N) o spugna.
 - 6.4 - L'utilizzo di un dispositivo atto ad aumentare la pressione dell'aria in ammissione al carburatore o nella cassa filtro (air-box) è vietato.
- MOTORI A CARBURATORE:**
- 6.5 - Il carburatore o è libero. Le pompe di ripresa meccaniche montate sul carburatore sono autorizzate.

MOTORI AD INIEZIONE:

- 6.6 - Con sistema di iniezione si intendono il corpo farfallato, l'iniettore, la pompa ed il regolatore della pressione benzina.
- 6.7 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, il sistema di iniezione deve essere quello previsto in origine dal costruttore del motore.
- 6.8 - Sono ammessi solo sistemi di iniezione mono-iniettore, il secondo iniettore eventualmente presente in origine sul motociclo, deve essere rimosso.
- 6.9 - Il cornetto di aspirazione può essere modificato o sostituito.
- 6.10 - Il corpo farfallato può essere modificato solo per asportazione di materiale, l'aggiunta di materiale di qualsiasi tipo, è vietata.

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. Non possono essere utilizzati motori appartenenti a motocicli iscritti al Campionato Mondiale Moto3 a partire anno 2012.
- 7.3 - Il rapporto di compressione massimo ammesso è di 13:1.
- 7.4 - In fase di verifica tecnica non è ammessa alcuna tolleranza sul rilevamento 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 essere quelli originali.
- 7.6 - È consentito eseguire lavorazioni meccaniche tipo: fresatura, raccordatura, lucidatura, spianatura della testa.
- 7.7 - Sono consentiti, la sostituzione delle sedi valvola ed il trattamento superficiale della canna cilindro, purché il riporto venga effettuato con lo stesso tipo di materiale utilizzato dal costruttore del motore.
- 7.8 - Oltre a quanto specificato nell'articolo precedente, il riporto o l'aggiunta di materiale di qualsiasi genere, inclusa la saldatura, sono vietati.

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) deve essere mantenuto 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 delle seguenti centraline di controllo motore (ECU).
Motori a carburatore: Dell'Orto modello 14102, marchiata con il logo della Federazione Motociclistica Italiana.
Motore a carburatore o ad iniezione: GET GP1-Evo, marchiata con il logo della Federazione Motociclistica Italiana.
- 10.3 - Le suddette centraline devono rimanere originale sia nell'hardware che nel software.
- 10.4 - 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 è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 10.5 - È permesso l'uso di un sistema di acquisizione, di qualsiasi tipologia e marca, per la registrazione di:
 - Tempo sul giro, posizione e velocità mediante segnale GPS.
 - Giri ruota posteriore, giri motore, posizione valvola gas (TPS), temperatura motore (olio o acqua), temperatura allo scarico e detonazione, mediante sensori dedicati.
 - Rapporto di trasmissione (calcolato).
- 10.6 - Il montaggio di sensori con funzioni differenti da quelle descritte nell'articolo precedente, è vietato.

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 (vedi materiali costruttivi), 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/A.

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 particolarmente sollecitate.
- 13.2 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di acciaio: dischi freno, albero motore, biella, spinotto, 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, 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 125 SPORT (RT1SP)

Ferme restando le norme riportate nel 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 Kg.110.
- 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.
- 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, avvintandoli 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 secondo le specifiche della Casa Costruttrice.

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 - A parziale 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 della forcella 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 poggia piedi ed i comandi a pedale possono essere riposizionati ma i punti di fissaggio al telaio devono rimanere come omologati.
 - 4.5.2 - I poggia piedi possono essere fissi o ribaltabili. Nel caso siano ribaltabili devono includere un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.
 - 4.5.3 - L'alleggerimento delle staffe di supporto delle pedane poggia piedi è consentito.
 - 4.5.4 - È possibile invertire il verso di selezione delle marce, modificando il leveraggio di selezione.

ART. 5 – IMPIANTO FRENANTE

- 5.1 - I dischi dei freni 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 la-

vorazione 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 semicarterm) 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 carter o dei coperchi laterali del motore, 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 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 la 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 con diffusore da 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.

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, 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 omologato.
- 10.2.2 - L'uso di sistemi che variano l'angolo di anticipo di oltre $\pm 1^\circ$ è vietato.
- 10.2.3 - Non sono ammessi sistemi di nessun genere che consentano di variare la curva di accensione.
- 10.2.4 - Variare l'angolo di anticipo spostando il pick-up o 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 avvalgono 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 "fiancattine", se presenti sul motociclo omologato, non possono essere rimosse.
- 11.2 - La carenatura può subire delle leggere modifiche per consentire il montaggio dell'impianto di scarico.
- 11.3 - La sostituzione della carenatura originale con altra aftermarket è consentita, purché vengano mantenuti l'aspetto e le dimensioni della carenatura originale.

- 11.4 - La variazione del numero di pezzi che compongono la carenatura è consentita.
- 11.5 - La sella può essere modificata.
- 11.6 - Il cupolino è libero nelle dimensioni e nella forma ma deve essere montato sulla carena usando gli attacchi originali.
- 11.7 - L'uso di componenti realizzati con fibra di carbonio e/o kevlar non presenti in origine sul modello omologato è vietato.
- 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 nel 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 Kg.128.
- 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, avvintandoli 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 della forcella 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 poggia piedi ed i comandi a pedale possono essere riposizionati ma i punti di fissaggio al telaio devono rimanere come omologati.
 - 4.5.2 - I poggia piedi possono essere fissi o ribaltabili. Nel caso siano ribaltabili devono includere un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.
 - 4.5.3 - L'alleggerimento delle staffe di supporto delle pedane poggia piedi è consentito.
 - 4.5.4 - È possibile invertire il verso di selezione delle marce, modificando il leveraggio di selezione.

ART. 5 – IMPIANTO FRENANTE

- 5.1 - I dischi 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 dei cuscinetti, il materiale ed il modello della gabbia di contenimento delle sfere / rulli, 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 carter o dei coperchi laterali motore 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 del 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 essere minore o uguale a mm. 30,00.

- 6.5.5 - I condotti di scarico possono essere lucidati e/o modificati mediante asportazione di materiale, il diametro di uscita dei condotti di scarico deve essere minore o uguale a mm. 29,50.

- 6.5.6 - Una boccola (air-restrictor) con foro cilindrico di diametro massimo mm. 29,00 e altezza 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 del 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.40x130 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 nel 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.

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 dispositivo 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 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 "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 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 SUPERSTOCK (RTSTK)

Fermo 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 - Tutte le parti non menzionate nel seguente regolamento devo rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 1.2 - 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.
- 1.3 - 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).
- 1.4 - Nel corso dell'anno potranno essere applicate variazioni riguardanti il peso minimo, al fine di eguagliare il rendimento dei motocicli con differenti configurazioni motore.
- 1.5 - 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 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 elicoili.
- 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 - 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 scaricato 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):

- centralina originale, con il software interno modificato
- sostituzione con centralina kit (approvata dalla casa costruttrice del motociclo) dotata di un connettore per montarla sul cablaggio originale o kit
- 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

13.1 - GENERALITÀ

- 13.1.1 - 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.

- 13.1.2 - 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.

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

- 13.1.4 - I numeri di gara devono essere bianchi e le tabelle porta numero dovranno essere rosse.

13.2 - CARENATURA

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

- 13.2.2 - 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.

- 13.2.3 - 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.

- 13.2.4 - 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.

- 13.2.5 - 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.

- 13.2.6 - 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.

13.3 - PARAFANGHI

- 13.3.1 - La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.

- 13.3.2 - Il parafango posteriore fissato sul forcellone può essere modificato, sostituito o rimosso.

13.4 - SELLA

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

- 13.4.2 - 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 MINIGP (RTMGP)

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 - L'ammissione di un motociclo alla categoria MiniGP è subordinata alla presentazione di una scheda tecnica contenente informazioni riguardo alcuni componenti vincolati dal presente regolamento. Tale scheda deve essere compilata a cura del pilota (o del team per lui) e consegnata al momento dell'iscrizione.
- 1.3 - In qualsiasi momento dell'evento, ogni pilota può avere un solo motociclo (telaio) ed un solo motore (carter motore) punzonati a suo nome. La sostituzione del telaio o del motore è autorizzata solo in caso di gravi problemi tecnici e deve essere preventivamente autorizzata dal 1° Commissario Tecnico. Lo stesso motociclo (telaio) o motore non può essere punzonato contemporaneamente a nome di più piloti.
- 1.4 - Il peso minimo in ordine di marcia deve essere di Kg. 64 per i motocicli con propulsore 2T e di Kg. 66 per i motocicli con propulsore 4T. Sulla misura del peso non è ammessa alcuna tolleranza.
- 1.5 - Durante la stagione i pesi minimi potranno essere variati allo scopo di preservare la sicurezza sui campi e bilanciare le prestazioni dei motocicli con differenti tipologie di motori.

ART. 2 – CICLISTICA

- 2.1 - Il telaio ed il forcellone devono rimanere così come forniti dal costruttore.
- 2.2 - Il telaio ed il forcellone devono rimanere così come forniti dal costruttore e indicati nella scheda tecnica.

ART. 3 – SOSPENSIONI

- 3.1 - È obbligatorio l'uso di forcelle anteriori con elementi smorzanti a cartuccia aperta.
- 3.2 - La sospensione posteriore deve essere ad articolazione semplice, ossia gli elementi ammortizzanti devono essere connessi al telaio (o reggisella) e al forcellone senza l'interposizione di cinematismi (biellismo).

ART. 4 – IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - L'impianto frenante anteriore deve essere monodisco, con un disco di diametro massimo di mm. 300.
- 4.2 - L'impianto frenante posteriore deve essere a disco, con un disco di diametro massimo di mm. 200.

ART. 5 – CERCHI RUOTA E PNEUMATICI

- 5.1 - Il cerchio ruota anteriore deve avere un canale di diametro 12" e larghezza 3,0" ed avere un peso minimo gr. 2300.
- 5.2 - Il cerchio ruota posteriore deve avere un canale di diametro 12" e larghezza 3,5" ed avere un peso minimo di gr. 2500.
- 5.3 - I cerchi ruota devono rimanere come forniti dal costruttore. Qualsiasi modifica tendente ad alterare la geometria o ridurre il peso dei cerchi ruota rispetto al

valore indicato nella scheda tecnica, è vietata.

- 5.4 - Possono essere utilizzati solo gli pneumatici assegnati dal fornitore ufficiale per la classe MiniGP.
- 5.5 - Durante l'intera durata dell'evento, ogni pilota ha diritto ad utilizzare un massimo di 2 set di pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori) da asciutto, resi riconoscibili dall'applicazione di appositi sticker da parte del fornitore di pneumatici. Sono esclusi da questo conteggio gli pneumatici "rain" per i quali non è prevista l'applicazione di sticker.
- 5.6 - Per piloti trovati sprovvisti dei suddetti sticker alla fine dei turni di prove libere è prevista un'ammenda di euro 100. La verificata assenza degli sticker alla fine delle prove di qualifica, del warm-up o della gara è equiparata ad una irregolarità tecnica (capitolo I - art. 9.1).
- 5.7 - Il Commissario Tecnico d'accordo con il fornitore di pneumatici può autorizzare la sostituzione di pneumatici riconosciuti difettosi o che abbiano subito danni accidentali tali da comprometterne la sicurezza d'uso.

ART. 6 - SERBATOIO E ALIMENTAZIONE

- 6.1 - Il serbatoio carburante deve rimanere originale come fornito dal costruttore. Il Commissario Tecnico ha facoltà di non accettare motocicli con serbatoi ritenuti non sicuri.
- 6.3 - L'utilizzo di un filtro aria può essere sostituito ma non rimosso. Sono ammessi solo filtri in carta, fibra di cotone (tipo K&N) o spugna.
- 6.4 - L'utilizzo di un dispositivo atto ad aumentare la pressione dell'aria in ammissione al carburatore o nella cassa filtro (air-box) è vietato.
- 6.5 - Il carburatore deve avere un diffusore di sezione circolare e diametro massimo di mm. 19 per i motori 2T e mm. 26 per i motori 4T.
- 6.6 - La sezione del diffusore ed il numero dei getti non possono essere modificati, i rimanenti componenti del carburatore sono liberi.
- 6.7 - L'uso e/o di sistemi di iniezione carburante è vietato. Solo per i motori 4 tempi è ammesso l'uso di pompe di ripresa di tipo meccanico.

ART. 7 - MOTORE

- 7.1 - Sono ammessi motocicli con motori di cilindrata fino a 50 cc per i 2 tempi e fino a 100 cc per i 4 tempi a 2 valvole. In fase di verifica tecnica non è ammessa alcuna tolleranza sul rilevamento della cilindrata.
- 7.2 - La potenza massima erogata alla ruota non deve superiore a CV. 14 per i motocicli con motore 2 tempi e CV. 13 per i motocicli con motore 4 tempi. Le misure di potenza vengono effettuate sul banco dinamometrico indicato dalla F.M.I.
- 7.3 - Durante la stagione le potenze massime potranno essere variati allo scopo di preservare la sicurezza sui campi e bilanciare le prestazioni dei motocicli con differenti tipologie di motori.
- 7.4 - È consentito eseguire lavorazioni meccaniche tipo: fresatura, raccordatura, lucidatura, spianatura sui gruppi termici dei motori 2 tempi e 4 tempi.
- 7.5 - È consentito il trattamento superficiale della canna cilindro, purché il riporto venga effettuato con lo stesso tipo di materiale utilizzato dal costruttore del motore.
- 7.6 - Nei motori 2 tempi è consentito, il montaggio di un anello anti-detonazione, di qualsiasi materiale.

- 7.7 - Oltre a quanto specificato nell'articolo precedente, il riporto o l'aggiunta di materiale di qualsiasi genere, inclusa la saldatura, sono vietati.

ART. 8 - TRASMISSIONE

- 8.1 - Non sono autorizzate frizioni antisaltellamento.
- 8.2 - Sono autorizzati unicamente cambi meccanici. I rapporti della primaria e del cambio devono essere quelli indicati nella scheda tecnica e non possono essere cambiati durante la stagione.
- 8.3 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shift) è vietato.
- 8.4 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera.

ART. 9 - RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 9.1 - Il tipo di raffreddamento deve essere ad aria o acqua e/olio.

ART. 10 - IMPIANTO ELETTRICO

- 10.1 - È obbligatorio l'uso di accensione analogica ad anticipo fisso, di unica marca e modello per tutti i partecipanti, che viene 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.
- 10.2 - 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.
- 10.3 - I soli strumenti ammessi sono il contagiri, il termometro dell'acqua ed il rilevamento tempi ad esclusione di quelli che si avvalgono di un sistema GPS.
- 10.4 - La sola presenza di cavi o componenti elettronici di natura da determinare sarà considerata irregolarità tecnica.

ART. 11 - CARROZZERIA

- 11.1 - Sono consentite modifiche alla carenatura, sella, parafranghi originali, purché mantengano le caratteristiche tecniche di sicurezza.
- 11.2 - I numeri di gara devono essere bianchi e le tabelle porta-numero rosse.

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 97 dBA.

ART. 13 - MATERIALI COSTRUTTIVI

- 13.1 - 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.

- 13.2 - Dischi freno, albero motore, biella, spinotti e fasce di tenuta pistone, devono essere realizzati in lega di acciaio.
- 13.3 - Cerchi ruota, pistone, carter motore e carburatore, devono essere realizzati in lega di alluminio.

REGOLAMENTO TECNICO MINIMOTO E MIDIMOTO (RTMMT)

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 - 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 non è ammessa nessuna tolleranza.
- 1.4 - Nelle classi Open A e Open B il peso del motociclo è libero.
- 1.5 - Ogni pilota può avere in qualsiasi momento della manifestazione un solo motociclo (telaio) punzonato a suo nome.
- 1.6 - Lo stesso motociclo non può essere punzonato contemporaneamente a nome di due o più piloti.
- 1.7 - La sostituzione del motociclo punzonato, è concessa solo in caso di provati motivi tecnici e deve essere preventivamente concordata con il 1° Commissario Tecnico.

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 ed uno posteriore azionabili separatamente mediante comando meccanico o idraulico.
- 3.2 - Nel caso vengano utilizzati freni a disco, questi devono essere realizzati in 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 - GENERALITÀ
- 4.1.1 - Durante l'intera durata dell'evento, ogni pilota ha diritto ad utilizzare un mas-

simo di 2 set di pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori) da asciutto, resi riconoscibili dall'applicazione di appositi sticker da parte del fornitore di pneumatici. Sono esclusi da questo conteggio gli pneumatici "rain" per cui non è previsto l'applicazione di sticker.

- 4.1.2 - Per piloti trovati sprovvisti dei suddetti sticker alla fine dei turni di prove libere è prevista un'ammenda di euro 100. La verificata assenza degli sticker alla fine delle prove di qualifica, del warm-up o della gara è equiparata ad una irregolarità tecnica (capitolo I - art. 9.1).
- 4.1.3 - Il Commissario Tecnico d'accordo con il fornitore di pneumatici può autorizzare la sostituzione di pneumatici riconosciuti difettosi o che abbiano subito danni accidentali tali da comprometterne la sicurezza d'uso.
- 4.2 - PNEUMATICI CLASSE S.A.V. E JUNIOR A
- 4.2.1 - Nelle classi S.A.V. e Junior A devono essere usati pneumatici autorizzati dalla F.M.I. e marcati "Junior" e "Junior R" (rain). I modelli autorizzati dall F.M.I. sono:

CODICE PRODOTTO	DESCRIZIONE
M088J14 -000	90/65R6,5" Junior
M088J14 -R00	90/65R6,5" Junior RAIN mescola R

- 4.2.2 - Gli pneumatici "Junior R" (rain) possono essere utilizzati esclusivamente nel caso il D.d.G. dichiarerà "gara bagnata".
- 4.3 - PNEUMATICI CLASSE JUNIOR B, OPEN A E OPEN B.
- 4.3.1 - Nelle classi Junior B, Open A e Open B gli unici pneumatici consentiti sono quelli autorizzati dalla F.M.I., 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. I modelli autorizzati dall F.M.I. sono:

CODICE PRODOTTO	DESCRIZIONE
M086014 -T41	80/50R6,5" slick mescola T41
M088014 -T41	90/65R6,5" slick mescola T41
M085024 -T41	100/55R6,5" slick mescola T41
M086024 -T41	105/50R6,5" slick mescola T41
M088024 -T41	110/55R6,5" slick mescola T41
M0 88014-R00	90/65R6,5" slick mescola R
M088714 -R00	90/50R6,5" RA IN mescola R
M088024 -R00	110/55R6,5" slick mescola R
M088024 -T41	110/55R6,5" mescola slick T41
M088724 -R00	100/55R6,5" RA IN mescol a R

- 4.3.2 - 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

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:

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.
- 5.2.3 - Nelle classi Open A e Open B il carburatore è libero.
- 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 della 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, quest'ultimo, il col-

lettore 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	Aria	Vietato
JUNIOR A	4T / fino a 90cc		
JUNIOR B			
OPEN A	2T / fino a 50cc	Aria / Acqua	Permesso
OPEN B	4T / fino a 110cc		

- 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 controllato ed eventualmente svuotato totalmente prima dell'inizio di qualunque prova e gara.
- 6.5 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS si stabilisce che il volume minimo del suddetto serbatoio deve essere di 100cc.

ART. 7 – TRASMISSIONE

- 7.1 - La catena deve essere protetta in modo adeguato nella zona del poggiatesta.
- 7.2 - Un copricatena deve essere adottato allo scopo di evitare contatto tra la catena ed il piede del pilota.
- 7.3 - È obbligatorio, collocare nella parte inferiore del forcellone una protezione "pinna" tra il ramo inferiore della catena e la corona, atta ad evitare il contatto con la trasmissione stessa.

ART. 8 – IMPIANTO DI SCARICO

- 8.1 - GENERALITÀ
- 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 restando il rispetto di quanto specificato nel art. 2.2.

Classe	Tipologia Motore	Diametro Foro	Spessore Flangia
S.A.V.	2T e 4T	10mm	3mm
JUNIOR A	2T	12mm	3mm
	4T	Nessuna Flangia	
JUNIOR B	2T e 4T	Nessuna Flangia	
OPEN A			
OPEN B			

- 8.3.2 - Le tolleranze previste sulle misure della flangia sono di + mm.0,03 sul diametro del foro interno e +/- mm.0,3 per il suo spessore.
- 8.3.3 - Nelle classi Junior A con motore 4 tempi, Junior B, Open A e Open B non è prevista alcuna flangia allo scarico
- 8.4 - MONTAGGIO DELLO SCARICO E DELLA FLANGIA DI SCARICO
- 8.4.1 - 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:
- Le superfici di accoppiamento cilindro-flangia e flangia collettore di scarico devono essere piane.
 - La tenuta dei suddetti accoppiamenti deve essere assicurata da guarnizioni resistenti alla temperatura.
 - Le guarnizioni di tenuta devono essere mantenute integre per tutta la durata della manifestazione.
 - Il fissaggio del collettore di scarico e della flangia (se prevista) deve essere assicurato mediante legatura.

ART. 9 – IMPIANTO ELETTRICO

- 9.1 - Tutti i motocicli devono 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
- 10.1.1 - In tutte le classi la carrozzeria è libera nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 10.1.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS si stabilisce che il cupolino (plexi) può essere costituito da materiale non trasparente.
- 10.1.2 - Come previsto dal RTGS, i motocicli 4 tempi devono montare nella zona sottostante il motore una vasca 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 su entrambi i lati, dietro alla sella e nella parte frontale del motociclo.
- 10.2.2 - I numeri di gara devono essere ben visibili sul motociclo con almeno un'altezza minima di mm. 120 per i numeri frontali e mm. 60 per i numeri laterali. In caso di contestazioni concernente la leggibilità dei numeri, la decisione del C.T. 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 deve essere composto dai seguenti capi protettivi:
- Casco omologato tipo jet con mentoniera o integrale.
 - Giacca e pantaloni o tuta con protezione sui gomiti e ginocchia realizzate in materiale non metallico.
 - Paraschiena.
 - Guanti.
 - Stivali o scarpe che coprano le caviglie.
- 11.2 - Guanti, stivali, giacca, pantalone o tuta devono essere realizzati in pelle e/o materiale resistente all'abrasione.
- 11.3 - I capi protettivi devono essere in buone condizioni, i Commissari di Gara hanno facoltà di respingere i capi protettivi giudicati non idonei.

ART. 12 - DIVIETI

- 12.1 - È vietato l'uso dei seguenti materiali:
- Titanio e leghe leggere per la bulloneria del motore e del telaio.
 - Carbonio, titanio e magnesio come materiali costruttivi, ad eccezione dei petali del pacco lamellare e del materiale d'attrito di frizione e freni.
- 12.2 - È vietato l'uso dei seguenti dispositivi:
- Frizioni a bagno d'olio.
 - Qualsiasi tipo di variatore.
 - Carburatori a depressione o membrana.
 - Qualsiasi dispositivo di rilevamento elettronico (es. acquisizione dati, contagiri ecc.)
 - L'uso di qualsiasi strumento di comunicazione audio con il pilota quando è in pista.
 - Qualsiasi meccanismo atto a variare volumi, anticipi e travasi.

ART. 13 - VARIAZIONI AL REGOLAMENTO

- 13.1 - Le norme riguardanti il peso minimo e le dimensioni delle flange in aspirazione e scarico possono 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, vengono effettuati dai C.d.G. della F.M.I.

REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI SALITA (RTSAL)

Ferme restando le norme riportate nel 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, Scooter automatico 70 cc., **Moto3, 125 cc. 2T (Open e GP), 250 2T (Open e GP) e Kawasaki 250 4T, 600 STK, Naked 650, 600 Open, Supermotard, Sidecar** fino 1.100.

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 nel 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 devo 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 REGGISELLA

2.2.1 - Il telaietto 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 telaietto 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 vietato, se non presente in origine sul motociclo omologato.
- 3.4.2 - Se il motociclo di serie è dotato di dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni ogni sua parte meccanica ed elettronica deve essere mantenuta come originariamente 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

- 8.1 - GENERALITÀ MOTORE
- 8.1.1 - I particolari motore specificatamente menzionati in questo articolo devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.2 - TESTA
- 8.2.1 - La raccordatura e la lucidatura dei condotti è consentita anche se comporta una variazione delle dimensioni originali.
- 8.2.2 - Le valvole, le sedi-valvole, le guide delle valvole devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.2.3 - Le molle valvola possono essere sostituite.
- 8.3 - PISTONI
- 8.3.1 - I pistoni devono essere originali ma possono essere alleggeriti o modificati.
- 8.4 - BIELLE
- 8.4.1 - Le bielle devono essere originali ma possono essere lucidate.
- 8.5 - ALBERO MOTORE
- 8.5.1 - L'albero motore deve essere come omologato ma è consentita la lucidatura e l'alleggerimento.

- 8.6 - DISTRIBUZIONE
- 8.6.1 - Gli alberi a camme ed i rocheti possono essere modificati o sostituiti.
- 8.7 - CILINDRI
- 8.7.1 - I cilindri devono essere quelli omologati.
- 8.7.2 - L'alesatura dei cilindri è consentita se prevista dalla Casa Costruttrice ma nel rispetto dei limiti di classe.
- 8.8 - CARTERS MOTORE
- 8.8.1 - I coperchi laterali dei carters possono essere modificati o cambiati, se cambiati devono essere costruiti con un materiale di peso specifico uguale o maggiore dell'originale ed in ogni caso il loro peso complessivo non deve essere inferiore all'originale.
- 8.8.2 - Nel caso di frizione a secco, possono essere praticati fori supplementari al coperchio frizione per permettere un raffreddamento supplementare.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

- 9.1 - STRUMENTI DI CARBURAZIONE
- 9.1.1 - Il carburatore o i corpi farfallati devono rimanere originali, ma è consentita la variazione della taratura e la lucidatura del venturi.
- 9.1.2 - Eventuali dispositivi di "arricchimento" possono essere disattivati.
- 9.1.3 - I cornetti di aspirazione inclusi i loro punti di fissaggio possono essere modificati o sostituiti.
- 9.1.4 - Dispositivi che consentono la variazione della lunghezza dei cornetti di aspirazione possono essere usati solo se installati nel modello omologato per uso stradale.
- 9.2 - AIR-BOX
- 9.2.1 - L'air-box deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 9.2.2 - I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
- 9.2.3 - Il filtro aria può essere modificato, rimosso o sostituito.
- 9.2.4 - Lo sfiato dell'olio deve essere connesso e scaricare nell'air-box.
- 9.3 - RIDE BY WIRE
- 9.3.1 - Le valvole a farfalla controllate elettronicamente, conosciute come sistemi "ride by wire", possono essere usate esclusivamente se il modello omologato è equipaggiato con questo sistema. Il software può essere modificato, ma tutto il sistema di sicurezza e le procedure progettate dal costruttore 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 coprivaritore 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 SIDE CAR (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 fre-

nante: 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 DI OMOLOGAZIONE

- 1.1 - Le domande di omologazione devono pervenire alla F.M.I. entro la data prescritta il 31 gennaio di ciascun anno, complete della documentazione richiesta.
- 1.2 - Per la documentazione da produrre è obbligatorio 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 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 - DERIVATE DI SERIE

- 3.1 - Le Case Costruttrici o gli Importatori che intendano partecipare ad un campionato di derivate di serie con un modello omologato per uso stradale dovranno produrre la documentazione descritta di seguito:
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

ALLEGATO 1

TABELLE PORTA NUMERO

MiniMoto e MiniGP	Tabella	Numero
S.A.V.	Blu	Bianco
Junior A	Rosso	Bianco
Junior B	Giallo	Nero
Open A	Marrone	Bianco
Open B	Verde	Bianco
MiniGP 50	Rosso	Bianco

Classe	Tabella	Numero
Coppa Italia	Nero	Bianco
PreGP 125 2T / PreGP 250 4T	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
Superbike Italia	Rosso	Bianco
Scooter	Giallo	Nero
Sidecar	Bianco	Nero

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 per le unità vendute in Italia dalla "Packing List" e per le unità vendute nel resto del mondo da bolle doganali e/o le fatture.

5. Disegni richiesti su formato F.M.I.

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

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

3.3 - 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).

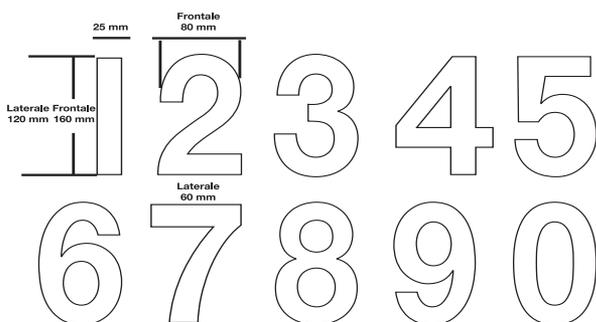
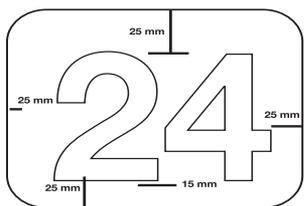
ART. 4 - MODIFICA ED AGGIORNAMENTO DELLE SCHEDE TECNICHE

4.1 - Per i motocicli omologati per uso stradale la rettifica delle schede tecniche depositate è concessa solo in caso di aggiornamenti apportati dalla Casa Costruttrice alla produzione. 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 le modifiche apportate dalla Casa Costruttrice riguardano parti del motociclo segnate con asterisco 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.

4.2 - Per i motocicli non omologati per uso stradale la rettifica delle schede tecniche depositate è concessa solo in caso di provati difetti che potrebbero influire sulla sicurezza.

ALLEGATO 1 BIS

NUMERI



Futura Heavy
0123456789

Futura Heavy Italic
0123456789

Univers Bold
0123456789

Univers Bold Italic
0123456789

Oliver Mod.
0123456789

Oliver Mod. Italic
0123456789

Franklin Gothic
0123456789

Franklin Gothic Italic
0123456789

ALLEGATO 2

PESI MINIMI, MOTOCICLI E MOTORI PUNZONABILI

MiniMoto / MiniGP	Peso Minimo	Motocicli (telai) Punzonabili	Motori Punzonabili
S.A.V. JUNIOR A JUNIOR B	22Kg (2T) 24Kg (4T)	1	nessuna punzonatura motore richiesta
OPEN A	Pilota fino a 75Kg		
OPEN B	Pilota oltre 75Kg		
MiniGP 50	64Kg (2T) 66Kg (4T)	1	1

Classe	Peso Minimo	Motocicli (telai) Punzonabili	Motori Punzonabili
Coppa Italia	110Kg (125 SP) 128Kg (250 Kawa.)	1	1
PreGP 125 2T	80 Kg	1	1
PreGP 250 4T	85 Kg	1	1
125 GP	136Kg (Moto + Pilota)	1	nessuna punzonatura motore richiesta
250 GP	100Kg	1	nessuna punzonatura motore richiesta
Moto3	148Kg (Moto + Pilota)	1	massimo 3 x stagione
Naked 650	Peso a Secco -12Kg	1	massimo 2 x evento
Open 600	130Kg	1	massimo 2 x evento
Superstock 600	Peso a Secco -12Kg	1	massimo 3 x stagione
Supersport	161Kg	1	massimo 4 x stagione
Moto2	215Kg (Moto + Pilota)	1	massimo 4 x stagione
Naked Oltre	Peso a Secco -12Kg	1	massimo 2 x evento
Open	150Kg	1	massimo 2 x evento
Superbike Italia	Peso a Secco -8% Min. 165Kg	1	massimo 3 x stagione
Scooter	55Kg (Aria) 65Kg (Acqua)	1	nessuna punzonatura motore richiesta
Sidecar	385Kg	1	nessuna punzonatura motore richiesta

ALLEGATO 3

LIMITI FONOMETRICI

Classe	Limite (dB/A)	Modalità Misura	Tolleranza (dB/A)
MiniMoto MidiMoto	97	8000 RPM (2T) 6000 RPM (4T)	3
MiniGP	97	8000 RPM (2T) 6000 RPM (4T)	3
Coppa Italia	100	7000 RPM (125 SP) 8000 RPM (250 Kawa.)	3
PreGP 125 2T	100	7000 RPM	3
PreGP 250 4T	100	5500 RPM	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	107	5500 RPM	3
Naked 650	107	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	107	11 m/s	3
Open	107	11 m/s	3
Superbike Italia	107	5500 RPM (4 Cil.) 5000 RPM (2 e 3 Cil.)	3
Scoter	97	8000 RPM	3
Sidecar	105	13 m/s (2T) 11 m/s (4T)	3
TROFEI MONOMARCA	100	13 m/s (2T) 11 m/s (4T)	3

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

Dove:

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

ALLEGATO 4

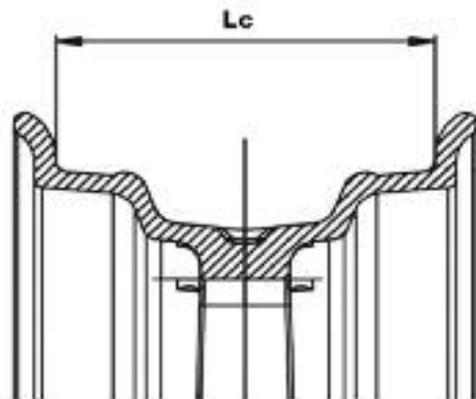
TABELLA FONOMETRICA

TABELLA PER IL CONTROLLO DEL RUMORE DATI DEI REGIMI DI ROTAZIONE					
Corsa in mm.	Moto a 2 Tempi	Moto a 4 Tempi	Corsa in mm.	Moto a 2 Tempi	Moto a 4 Tempi
30	13.000 giri	11.000 giri	66	5.909 giri	5.000 giri
31	12.580 "	10.645 "	67	5.820 "	4.925 "
32	12.187 "	10.313 "	68	5.735 "	4.853 "
33	11.818 "	10.000 "	69	5.652 "	4.783 "
34	11.470 "	9.708 "	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 "	4.288 "
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 "	5.239 "	99	3.939 "	3.333 "
64	6.093 "	5.158 "	100	3.900 "	3.300 "
65	6.000 "	5.077 "			

ALLEGATO 5

TABELLA DI ACCOPIAMENTO CERCHIO/PNEUMATICO

Larghezza battistrada (mm)	Lc Larghezza canale utilizzabile (solito)	Larghezza battistrada (mm)	Lc Larghezza canale utilizzabile (solito)
	60	60, 65, 70	
88	11,00 11,50 12,00 12,50	88	3,15 2,50
96	12,00 12,50 13,00 13,50	100	2,75 3,00
	65	110	3,00 3,50
100	9,50 10,00 10,50	120	3,50 3,75
100	10,00 10,50 11,00	130	3,50 3,75 4,00
	40	140	3,75 4,00 4,25 4,50
110	7,00 7,50 8,00	150	4,00 4,25 4,50
110	8,00 8,50 9,00	160	4,25 4,50 5,00
120	8,50 9,00 9,50	170	4,25 4,50 5,00 5,50
120	9,50 10,00 10,50	180	5,00 5,50
130	10,00 10,50 11,00	180	5,00 5,50 6,00
	70 e 75	200	6,50 6,00 6,25
150	4,50 5,00	210	6,00 6,25 6,50
170	5,00 5,50	220	6,25 6,50 7,00
180	5,50 6,00		700, 800, 1000
190	6,00 6,25 6,50	60	1,50 1,00
200	6,25 6,50 7,00	70	1,80 1,35
240	7,00 7,50 8,00	80	1,85 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 4,20
		160	3,75 4,00 4,25 4,50
		170	4,00 4,25 4,50



ALLEGATO 6

DIMENSIONI MOTOCICLO

Figura 1

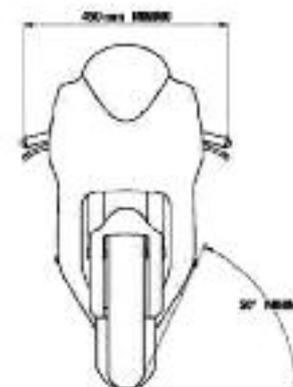


Figura 2

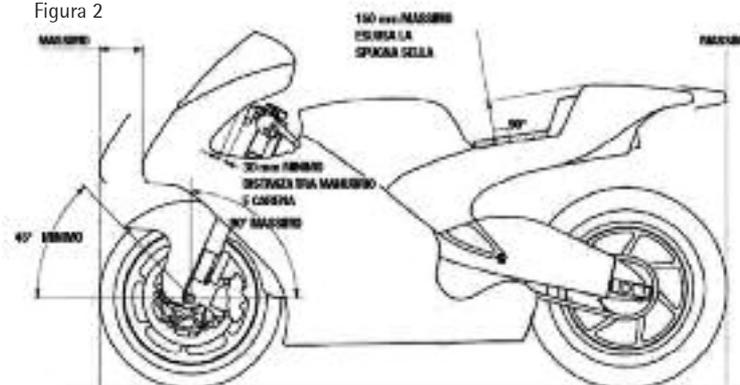
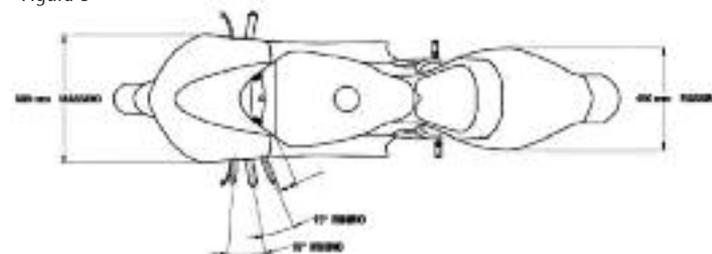


Figura 3



versione al 21 dicembre 2012

versione al 21 dicembre 2012

ALLEGATO 7

DIECI REGOLE SUI CASCHI

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



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

INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

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

E1 for Germany, E2 for France, E3 for Italy, E4 for Netherlands, E5 for Sweden, E6 for Belgium, E7 for Hungary, E8 for Czech Republic, E9 for Spain, E10 for Yugoslavia, E11 for UK, E12 for Austria, E13 for Luxembourg, E14 for Switzerland, E15 (L) for Austria, E16 for Norway, E17 for Finland, E18 for Denmark, E19 for Slovenia, E20 for Poland, E21 for Portugal, E22 for the Russian Federation, E23 for Greece, E24 for Ireland, E25 for Croatia, E26 for Slovakia, E27 for Slovakia, E28 for Czech Republic, E29 for Estonia, E30 (C) for Austria, E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Lebanon, E34 for Bulgaria, E37 for Turkey, E40 for Macedonia, E43 for Japan, E44 (-) for Austria, 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 manufacturer's number, label on retention system or comfort interior.



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



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

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

ALLEGATO 8

CARBURANTI

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

versione al 21 dicembre 2012

ALLEGATO 9

CILINDRATE

MiniMoto MiniGP	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 50	max 50cc (2T) max 100cc (4T)	1	max 6

Classe	Cilindrata	Cilindri	Marce
Coppa Italia	125 Sport max 125cc (2T)	1	come da fiches
	250 Kawa. max 250cc (4T)	2	
PreGP 125 2T	max 125cc (2T)	1	max 6
PreGP 250 4T	max 250cc (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 (4T)	4	max 6
	da 500cc a 700cc (4T)	3	
	da 600cc a 850cc (4T)	2	
	da 400cc a 1000cc (4T)	1	
Open 600	oltre 401cc fino a 600cc (4T)	4	max 6
	oltre 401cc fino a 675cc (4T)	3	
	oltre 401cc fino a 750cc (4T)	2	
Superstock 600	oltre 401cc fino a 600cc (4T)	4	come da fiches
	oltre 401cc fino a 675cc (4T)	3	
	oltre 401cc fino a 750cc (4T)	2	
Supersport	oltre 400cc fino a 600cc (4T)	4	come da fiches
	oltre 500cc fino a 675cc (4T)	3	
	oltre 600cc fino a 750cc (4T)	2	
Moto2	600cc (4T)	4	6
Naked Oltre	da 651cc a 1000cc (4T)	4	max 6
	da 600cc a 1150cc (4T)	3	
	da 850cc a 1200cc (4T)	2	
Open	da 500cc a 1200cc (4T)	max 6	max 6
Superkike Italia	oltre 750cc a 1000cc (4T)	3 e 4	come da fiches
	oltre 850cc a 1200cc (4T)	2	
Sidecar	fino a 750cc (2T)	max 4	max 6
	fino a 1100cc (4T)	max 4	

ALLEGATO 10

BILANCIAMENTO DELLE DIFFERENTI CONFIGURAZIONI DI MOTORE

Al fine di bilanciare le prestazioni di motocicli con differenti configurazioni di motore, saranno applicate variazioni del peso minimo in funzione delle prestazioni agonistiche. Questi handicap saranno applicati solo ai bicilindrici.

Uno o più handicap in peso sarà applicato secondo le regole descritte di seguito. Il peso minimo dei bicilindrici può essere ridotto per due volte di Kg. 3 o aumentato una volta di Kg. 3.

La F.M.I. si riserva la facoltà di modificare in ogni momento il sistema di handicap per garantire una competizione equa.

DEFINIZIONE MIGLIORE COSTRUTTORE E DI PUNTEGGIO GARA EVENTO

- ogni 3 eventi, inclusi gli eventi in cui vengono disputate due gare, il migliore dei costruttori con propulsore 3 e 4 cilindri (di seguito indicati come pluricilindrici) ed il migliore dei costruttori con propulsore bicilindrico, vengono selezionati sommando i punti dei due migliori piloti di ogni costruttore. Per semplicità, il migliore dei costruttori con propulsore 3 e 4 cilindri ed il migliore dei costruttori con propulsore bicilindrico, verranno indicati rispettivamente come il migliore pluricilindrico ed il migliore bicilindrico
- ad ogni costruttore selezionato verrà assegnato un punteggio gara, dato dalla media dei punti dei suoi primi due piloti all'arrivo
- se uno dei costruttori selezionati ha un solo pilota all'arrivo, il punteggio gara di entrambi i costruttori selezionati sarà pari ai punti del primo pilota all'arrivo
- se uno dei costruttori selezionati non ha piloti all'arrivo o se la gara viene dichiarata bagnata, il punteggio gara non viene assegnato a nessuno dei costruttori.

HANDICAP IN PESO

Dopo 3 eventi, le medie dei punteggi gara dei costruttori selezionati vengono confrontate:

- se la media dei punteggi gara del migliore bicilindrico è superiore di più di 5 punti di quella del migliore pluricilindrico e se uno dei piloti del migliore bicilindrico è in testa al campionato, allora il peso minimo di tutti i motocicli con propulsore bicilindrico viene aumentato di Kg 3 (massimo una volta per stagione);
- se la media dei punteggi gara del migliore pluricilindrico è superiore di più di 5 punti di quella del migliore bicilindrico e se uno dei piloti del migliore pluricilindrico è in testa al campionato, allora il peso minimo di tutti i motocicli con propulsore bicilindrico viene ridotto di Kg. 3 (massimo due volte per stagione);
- nel caso non venga raggiunta la differenza minima tra le medie dei punteggi dei migliori costruttori, la scelta dei migliori costruttori ed il calcolo delle medie dei punteggi gara verranno effettuati considerando ulteriori 3 eventi.