

FMI '16

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 titoli di manifestazioni e possono essere costituiti da una o più gare a carattere nazionale o internazionale

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

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

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

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

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

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

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

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

ESCLUSIONE può riferirsi alla classifica, alla gara o alla manifestazione

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

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

INDUSTRIA azienda specializzata nella costruzione di motocicli

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

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

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

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

MANIFESTAZIONE insieme di gare di tipo agonistico, non agonistico e turistico, disciplinato dal R.P. È un evento al quale partecipano piloti e motocicli a scopo competitivo e possono avere diverse tipologie di svolgimento: in

base alle caratteristiche del percorso, in base ai motocicli ammessi. Ogni manifestazione può comprendere una o più gare o competizioni individuali o collettive, con caratteristiche e classifiche distinte.

MECCANICO addetto alla preparazione, manutenzione e riparazione del motociclo

MOTOCICLO mezzo meccanico a due ruote usato nelle manifestazioni motociclistiche

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

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

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

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

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

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

PILOTA è chiunque conduca un motociclo in una manifestazione sportiva. Il pilota deve essere munito della licenza 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. 5
Articolo 5 - Segnali ufficiali	pag. 6
Articolo 6 - Prove Ufficiali	pag. 8
Articolo 7 - Carenza di iscritti o di partenti	pag. 9
Articolo 8 - Briefing	pag. 9
Articolo 9 - Ammissione alla partenza	pag. 10
Articolo 10 - Sistemi ed ordini di partenza	pag. 11
Articolo 11 - Procedura di partenza	pag. 11
Articolo 12 - Safety Code - Arresto di una gara e nuova partenza	pag. 15
Articolo 13 - Condotta di gara - Manovre Consentite	pag. 19
Articolo 14 - Infrazioni di taglio variante	pag. 20
Articolo 15 - Condotta di gara - Infrazioni per cui è prevista un'ammenda	pag. 20
Articolo 16 - Condotta di gara - Infrazioni per cui è prevista l'esclusione	pag. 21
Articolo 17 - Condotta di gara - Responsabilità Oggettiva	pag. 23
Articolo 18 - Ride Through	pag. 23
Articolo 19 - Parco Chiuso.....	pag. 24
Articolo 20 - Classifiche	pag. 25
Articolo 21 - Tabella dei punteggi per Campionati e Trofei	pag. 26
Articolo 22 - Giuria	pag. 27

Capitolo II Specialità

Articolo 1 - Campionato Italiano Velocità	pag. 29
Articolo 2 - Campionato Italiano MiniGP	pag. 30
Articolo 3 - Campionato Italiano Minimoto.....	pag. 31
Articolo 4 - Campionato Italiano Velocità in Salita	pag. 31
Articolo 5 - Trofei Promozionali di Promotori e di Motoclub - Coppa FMI	pag. 37
Articolo 6 - Trofei Promozionali da un giorno	pag. 38
Articolo 7 - Coppa FMI Junior.....	pag. 38
Articolo 8 - Trofeo Climber Racing - Regolarità.....	pag. 38
Articolo 9 - Gare di Accelerazione	pag. 40
Articolo 10 - Prove Libere	pag. 48

Capitolo III Regolamenti Tecnici

Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS)	pag. 50
Regolamento Tecnico PreMoto3 2T (RT1PM3)	pag. 76
Regolamento Tecnico PreMoto3 4T (RT2PM3)	pag. 82
Regolamento Tecnico Moto3 Standard (RTM3S)	pag. 88
Regolamento Tecnico Moto3 (RTM3)	pag. 96
Regolamento Tecnico 600 Supersport (RTSS)	pag. 102
Regolamento Tecnico Superbike (RTSBK)	pag. 115
Regolamento Tecnico Sport 4T (RT2SP)	pag. 128
Regolamento Tecnico Minimoto (RTMMT)	pag. 140
Regolamento Tecnico PreMiniGP (RTPMG)	pag. 141
Regolamento Tecnico MiniGP (RTMGP)	pag. 144
Regolamento Tecnico Sport 2T (RT1SP)	pag. 150
Regolamento Tecnico GP (RTGP)	pag. 158
Regolamento Tecnico Stock 600 (RTST6).....	pag. 161
Regolamento Tecnico Moto2 (RTM2)	pag. 173
Regolamento Tecnico Superstock (RTSTK)	pag. 179
Regolamento Tecnico Motocicli Naked (RTNKD)	pag. 191
Regolamento Tecnico Open (RTOPN).....	pag. 200
Regolamento Tecnico Motocicli Salita (RTSAL)	pag. 203
Regolamento Tecnico Scooter (RTSCT)	pag. 205

Regolamento Tecnico Sidecar (RTSDE)	pag. 208
Regolamento Tecnico Pit Bike (RTPB)	pag. 212
Allegato 1 - Tabelle Porta Numero e Numeri	pag. 216
Allegato 2 - Pesi Minimi, Motocicli, Pneumatici e Motori Punzonabili	pag. 218
Allegato 3 - Controlli Fonometrici Gare Velocità	pag. 219
Allegato 4 - Procedura Approvazione Dispositivi di Sicurezza	pag. 224
Allegato 5 - Tabella di Accoppiamento Cerchio/Pneumatico ETRTO	pag. 225
Allegato 6 - Dimensioni Motociclo - Sidecar	pag. 226
Allegato 7 - Caschi	pag. 228
Allegato 8 - Carburanti	pag. 230
Allegato 9 - Cilindrate	pag. 232
Allegato 10 - Documentazione e Master per Verifiche Tecniche	pag. 233
Allegato 11 - Calcolo della Cilindrata e Volume Camera Combustione	pag. 234
Allegato 12 - Misura della Potenza Massima su banco a rulli F.M.I.	pag. 236
Allegato 13 - Omologazione F.M.I. Motori Moto3	pag. 237
Allegato 14 - Air-Box Moto2	pag. 239
Abbreviazioni e Glossario per i Regolamenti Tecnici	pag. 24

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 (Operazioni Preliminari) e finisce alla scadenza dei termini di reclamo sull'ordine di arrivo.
- 2.3 - Ciascuna gara è limitata ad una sola classe di motocicli. Nella compilazione del Regolamento Particolare (previa approvazione della Commissione Sportiva Nazionale) o su decisione del D.d.G. durante la manifestazione (ove sia previsto dai regolamenti specifici dei trofei o monomarca e non si prescinda dalla sicurezza) è possibile accorpare 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.
- 2.6 - **Un motociclo può essere punzonato a nome di due piloti partecipanti a trofei diversi se previsto dai loro regolamenti, come definito nel Capitolo III - Art. 1.4.3.**

ART. 3 - IMPIANTI

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

ART. 4 - PILOTI AMMESSI

- 4.1 - Circuiti lunghi con ammessi 52 piloti in prova e 42 in gara sono:
 - Motodromo Enzo e Dino Ferrari ad Imola (BO)
 - Motodromo Misano World Circuit (RN)
 - Motodromo del Mugello a Scarperia (FI)
 - Motodromo Vallelunga - Lungo 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 Vallenga - Corto a Campagnano di Roma (RM) - 30 in prova e 24 in gara
 - **Motodromo di Modena - (MO) - 45 in prova e 36 in gara**
 - **Circuito Tazio Nuvolari - (PV) - 50 in prova e 40 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.
 - **Bandiera a scacchi bianchi e neri:** segnale d'arrivo.
 - 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 assieme al numero del motociclo, è un avvertimento dato una sola volta, al pilota corrispondente al numero stesso, per comportamento scorretto. La successiva infrazione sarà punita con bandiera nera.
 - **Bandiera nera** con numero bianco sovraesposto. 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 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 questa segnalazione determinerà:
- nelle prove ufficiali: alla prima infrazione verrà tolto il miglior tempo del turno, alla seconda infrazione verrà tolto il 2° tempo del turno, alla terza infrazione il 3° tempo del turno e così via. Potrà essere inflitta anche un'ammenda;
 - in gara: alla prima infrazione sarà applicata una penalità di 5" sul tempo finale di gara, alla seconda infrazione un'altra penalità di 5" sul tempo finale di gara e così via. Potrà essere inflitta anche un'ammenda.

- **Doppia bandiera gialla:** segnale di aumentato pericolo. Parte della pista è ostruita da mezzi, persone o detriti, le due bandiere gialle sostituiscono la singola bandiera gialla ed in caso di versamenti di liquidi e/o pioggia sostituiscono sia la bandiera a strisce gialle e rosse e/o la bandiera con la Croce di Sant'Andrea.

La mancata osservanza di questa segnalazione determinerà:

- nelle prove ufficiali: alla prima infrazione verrà tolto il miglior tempo del turno, alla seconda infrazione verrà tolto il 2° tempo del turno, alla terza infrazione il 3° tempo del turno e così via. Potrà essere inflitta anche un'ammenda;
- in gara: alla prima infrazione sarà applicata una penalità di 10" sul tempo finale di gara, alla seconda infrazione un'altra penalità di 10" sul tempo finale di gara e così via. Potrà essere inflitta anche un'ammenda.
- **Bandiera a strisce:** diminuzione di aderenza del manto stradale in questo tratto del percorso. La bandiera è composta da 3 strisce verticali gialle e da 2 strisce verticali rosse della stessa larghezza.
- **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. Esposta 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 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: esposta sia nella 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.
- **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. Lo spessore del tratto della croce dovrà essere fra i 10 e 13 centimetri.

- 5.1.5 - Tutte le bandiere vanno esposte agitate.
- 5.1.6 - Pantoni indicativi di riferimento dei colori delle bandiere:
 - verde pantone 348C
 - giallo pantone yellow C
 - rosso pantone 186C
 - blu pantone 286C o 298C, dal 1015 obbligatorio il 298C
 - nero pantone black C
 - arancio pantone 151 C
- 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 - Al termine delle prove ufficiali e del warm-up, ove possibile, contemporaneamente all'esposizione della bandiera a scacchi, deve essere acceso il semaforo rosso sulla linea di partenza per indicare la fine del turno.
- 5.2.3 - All'uscita della corsia box deve essere presente una luce lampeggiante blu o verde come indicatore di attenzione.
- 5.2.4 - 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).
- 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".
- 5.3.3 Pannello "Quick Restart": forma rettangolare, dimensioni cm. 100 x 50 ca. con scritta "Quick Restart", scritta nera su fondo bianco.
- 5.3.4 Pannello "Prova Partenza": forma rettangolare, dimensioni cm. 100 x 50 ca. con scritta "Prova Partenza", scritta nera su fondo bianco.
- 5.3.5 Pannello "Penalità in secondi": forma rettangolare, dimensioni cm. 70x100 ca. con scritta "Penalità in secondi", scritta nera su fondo bianco.

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 cronometrate) per ciascuna classe, che in tal caso, fanno parte della manifestazione: a tali prove possono partecipare esclusivamente motocicli e piloti che abbiano già effettuato le O. P.

- 6.1.1 - I motocicli dovranno essere portati, dai piloti o dai meccanici, alle verifiche tecniche solo dopo aver effettuato le verifiche sportive, ad esclusione delle classi del Campionato Italiano Velocità.
- 6.2 - Il D.d.G. può dichiarare “Prove Bagnate”.
- 6.3 - Dopo la bandiera a scacchi che sancisce la fine del turno delle prove ufficiali, il pilota è autorizzato ad effettuare una “prova di partenza”. L’area sarà individuata dal D.d.G. e sarà segnalata da un apposito cartello con la dicitura “PROVA PARTENZA”. La mancata inosservanza sarà sanzionata con l’ammenda prevista all’art. 15.1.6.
- 6.4 - È tassativamente vietato agli organizzatori di una manifestazione permettere od organizzare prove libere a pagamento una volta che siano iniziate le prove ufficiali.
- 6.5 - Durante la settimana che precede le manifestazioni del CIV - Campionato Italiano Velocità (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 piloti, case, team partecipanti alla gara.

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.
- 8.2 - Se il D.d.G. prevede il briefing in “forma verbale” lo stesso si terrà nel luogo e nell’ora indicata sul programma orario o con un comunicato esposto sulla bacheca della Direzione di Gara.
- 8.3 - Se il D.d.G. prevede il briefing in “forma scritta”, dovrà realizzare una brochure con una prima parte fornita dalla F.M.I. ed una seconda parte personalizzata per il singolo circuito e/o manifestazione.
- 8.3.1 - I piloti, al ritiro della busta, dovranno firmare per presa visione, condizione senza la quale non si potrà partecipare alla manifestazione. L’organizzatore consegnerà una copia della lista con le firme, al D.d.G. ed al C.G.D.
- 8.3.2 - Il D.d.G. con un comunicato, indicherà una fascia oraria in cui sarà a disposizione per i piloti per eventuali chiarimenti.
- 8.4 - Un’ammenda sarà inflitta a tutti gli assenti come previsto dall’articolo 15.1.12.

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

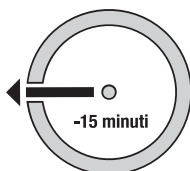
In caso di partenze scaglionate, sia individuali che a gruppi, il segnale di partenza è dato ad intervalli successivi a ciascun pilota o gruppo, dalla linea di partenza o dalla posizione d'arresto indicata in prossimità della linea di partenza.

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

- a) partenza collettiva, ivi compreso il sistema a spiga
- b) partenza scaglionata, individuale o per gruppi di motocicli.

ART. 11 - PROCEDURA DI PARTENZA

11.1 - Deve essere rispettata la seguente procedura di partenza.

15 minuti prima della partenza:

- i piloti hanno tempo 5 minuti per entrare in pista e compiere il giro di ricognizione (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

**10 minuti prima della partenza:**

- in caso in cui la procedura di partenza inizi 10 minuti prima del via, i 5 minuti di apertura della pit-lane vanno sempre rispettati
- 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:

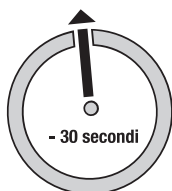
- esposizione del pannello "3 MINUTI" sulla griglia
- rimozione immediata delle termocoperte dagli pneumatici dei motocicli sulla griglia e su tutti i secondi motocicli punzonati in quella classe (ove consentite) e sugli pneumatici di riserva. Gli addetti alla griglia ed alla corsia box devono controllare 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 - PROCEDURA SAFETY CODE - ARRESTO DI UNA GARA E NUOVA PARTENZA

12.1 - PROCEDURA SAFETY CODE (Procedura SC)

12.1.1 - Per attuare la procedura Safety Code nella manifestazione nella quale è designato, in caso lo ritenga possibile, il D.d.G. dovrà richiedere l'autorizzazione in fase di compilazione del RP.

12.1.2 - La procedura è atta alla neutralizzazione di una gara, al fine di permettere interventi di soccorso durante la competizione stessa senza il ricorso all'interruzione dell'evento agonistico a mezzo di bandiera rossa, con garanzia di sicurezza per i piloti e per il personale di soccorso, salvaguardia per quanto attuabile del principio sportivo della competizione e possibilità di ripresa del normale svolgimento della gara al momento in cui le condizioni dell'impianto siano ripristinate secondo i canoni previsti dalle normative inerenti.

- 1) La PROCEDURA SAFETY CODE (di seguito indicata anche procedura SC) può essere resa operativa su decisione del D.d.G. al fine di neutralizzare una gara senza indurre la sua interruzione, ancorché temporanea, come nel caso di utilizzo della bandiera rossa.
- 2) La procedura SC sarà utilizzata solo se piloti e/o ufficiali di gara si trovino in situazione di immediato pericolo fisico, quando le circostanze in atto non siano tali da rendere necessario l'arresto della competizione.
- 3) L'introduzione della procedura SC sarà effettuata a mezzo dell'esposizione da parte di ogni postazione di segnalazione lungo la pista della singola bandiera gialla agitata e del cartello SC, sempre su ordine diretto del D.d.G. o suo incaricato. Tale segnalazione sarà mantenuta per tutta la durata della procedura sino a successivo ordine del D.d.G., se disponibili, anche i semafori di segnalazione lungo la pista mostreranno la luce gialla lampeggiante. Nel tratto di pista ove si sia verificato il problema che ha causato l'introduzione della procedura, in caso di diminuzione dell'aderenza del manto stradale (olio, detriti, parti di motocicletta, ghiaia, etc.), sarà mostrata oltre alla bandiera gialla anche la bandiera a strisce gialle e rosse.
- 4) Con l'esposizione della bandiera gialla agitata e del cartello SC, i piloti dovranno diminuire gradualmente la propria andatura, stabilizzando la velocità a 60 km/h. Tale operazione dovrà prevedere il mantenimento

inalterato delle posizioni e dei distacchi relativi fra i piloti in essere al momento della esposizione delle bandiere gialle e del cartello SC. Durante tale procedura, il sorpasso fra piloti è consentito solo ed esclusivamente nel caso in cui la, o le moto, che precedono abbiano problemi tali che comportino una riduzione eccessiva della propria velocità o l'arresto. Costituirà priorità assoluta di ogni pilota, oltre al rispetto delle norme di cui sopra, la salvaguardia della sicurezza e dell'incolumità del personale (U.d.P., addetti al servizio sanitario, al servizio antincendio ed al servizio recupero mezzi), operativo sul tracciato di gara, oltre al principio di agevolare in qualsiasi modo le operazioni di recupero eventualmente in svolgimento sulla pista stessa durante la procedura SC.

- 5) Mentre è attiva la procedura SC, l'ingresso della corsia box rimarrà aperto, pertanto i piloti potranno fermarsi ai box per effettuare tutte le operazioni previste dalle normative durante il normale svolgimento della gara. Il semaforo di uscita corsia box, in persistenza della procedura SC, presenterà la luce rossa accesa, che diventerà verde su disposizione della Direzione Gara nel momento in cui vi sia spazio sufficiente fra il gruppo dei piloti e sia pertanto sicuro l'ingresso in pista di piloti in attesa all'uscita della corsia box. Tali piloti rientreranno così in pista, procedendo alla velocità indicata dalla procedura e mantenendo la posizione così assunta.
- 6) Nel momento in cui le condizioni della pista necessarie per la ripresa della gara siano ripristinate, la Direzione Gara attenderà che il pilota in testa all'inizio della procedura SC, sia in prossimità della linea di arrivo e quindi ordinerà a tutte le postazioni di segnalazione di ritirare contemporaneamente le bandiere gialle ed il cartello SC ed esporre contestualmente la bandiera verde, oltre a procedere allo spegnimento dei semafori gialli lampeggianti eventualmente attivati lungo il percorso. La visualizzazione delle bandiere verdi sancisce la fine della procedura SC e tutti i piloti in pista riprenderanno a gareggiare secondo le regole normalmente assunte.
- 7) Secondo il principio di tale procedura, le posizioni ed i relativi distacchi in tempo fra i piloti in gara al momento della sua introduzione, dovranno rimanere inalterati sino al termine della procedura stessa. Al fine di determinare il rispetto di tale regola, si affiderà al servizio di cronometraggio il compito di effettuare la comparazione fra la classifica e i distacchi registrati sul traguardo al momento dell'ultimo passaggio del pilota di testa e di tutti i piloti al medesimo giro del leader senza che siano state esposte le bandiere gialle ed il cartello SC e la classifica e i distacchi relativi al momento del passaggio dei piloti sulla linea del traguardo dopo il termine della procedura SC con l'esposizione della bandiera verde in tutte le postazioni. Nel caso in cui siano rilevate differenze nelle posizioni di classifica (non causate da fermate, al box o lungo il percorso, di uno o più piloti) o nei distacchi fra ciascun pilota ed il leader, constatando l'acquisizione di un vantaggio superiore allo scarto compatibile dal regolamento, sarà sommato al tempo totale di gara la differenza di tempo rilevata.

- 8) La procedura SC non sarà adottata nel caso in cui il problema insorga dopo il completamento dei 2/3 di gara da parte del pilota di testa e di tutti i piloti al medesimo giro del leader stesso, in quanto la gara sarà ritenuta valida l'assegnazione del punteggio; in tale caso, l'interruzione della gara sarà sancita con la bandiera rossa. Nella situazione in cui la procedura SC sia adottata prima del raggiungimento dei 2/3 di gara e si protragga fino al raggiungimento di tale limite, si rimanda alla discrezionalità del D.d.G. la possibilità di comandare la definitiva interruzione della competizione o il proseguimento della procedura stessa, in base alle condizioni effettive in atto sul tracciato di gara.

12.2 - 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.

- 12.2.1- 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

- 12.2.2 - 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.

12.2.3 - 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.

12.2.4 - In caso di gara ridotta di durata, i due terzi (approssimati per difetto) della gara si calcolano sempre sulla nuova durata effettiva della gara

12.3 - 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.

12.3.1- 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. deve togliere un giro da quelli previsti.

- 12.3.2- 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.
- 12.3.3- La procedura di partenza della seconda parte di gara potrà avvenire:
- 1) come quella riportata al precedente art.11.1
 - 2) con una procedura di "quick restart" così impostata:
 - un minuto di apertura pit lane
 - un solo meccanico per moto in griglia
 - all'arrivo di tutti i piloti si parte con il cartello di 1 minuto, poi 30 secondi, e VIA al giro di riscaldamento.
- 12.3.4- 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.
- 12.3.5- 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.
- 12.4 - **SISTEMI DI PARTENZA PER LE GARE DI MINIMOTO**
- Circa 15 minuti prima della partenza, i piloti dovranno presentarsi al cancello ingresso pista (pre-parco).
 - 10 minuti prima della partenza chiusura dell'ingresso pista. Partenza collettiva con motore in moto. Il pilota deve essere posizionato correttamente (seduto) sulla moto.

ART. 13 - CONDOTTA DI GARA: MANOVRE CONSENTITE

- 13.1 - Rifornimento sulla pit-lane.
- 13.2 - Se un motociclo durante le prove (come da R.P.) è coinvolto in un incidente, ed il pilota rientra con i proprio mezzi, o con il mezzo di soccorso e intende proseguire la sua partecipazione, deve prima far sottoporre il motociclo ad una nuova verifica tecnica. Se la verifica ha esito positivo il pilota può riprendere le prove, in caso contrario il motociclo resta in regime di parco chiuso.
- 13.3 - Il pilota ritardatario ha facoltà di entrare in pista in qualsiasi momento della gara rispettando le procedure di sicurezza, con il consenso del D.d.G. e sotto la supervisione degli U.d.P.
- 13.4 - Ogni riparazione o modifica lungo il tracciato deve essere fatta dal pilota senza alcun aiuto esterno. Gli U.d.P. possono aiutare il pilota a sollevare la moto e a ripartire.
- 13.5 - Eventuali riparazioni sul motociclo lungo il percorso, possono essere effettuate unicamente con i mezzi di bordo.
- 13.6 - Ad ogni fermata il pilota ha l'obbligo di portarsi in sicurezza fuori dalla pista, in modo da non costituire pericolo ed intralcio per i piloti che seguono. Quando, per una ragione qualsiasi, un pilota esce dal percorso, deve riprendere la gara senza alcun aiuto esterno, salvo disposizioni diverse del D.d.G., nello stesso punto da dove è uscito o può in seguito rientrare dal punto indicato dagli U.d.P. senza trarre vantaggio e senza ostacolare gli altri piloti. Oppure deve ritirarsi.
- 13.7 - Il pilota non deve utilizzare materiali pericolosi per la sicurezza propria e degli altri piloti, del personale di servizio, nonché del pubblico.

- 13.8 - La massima velocità consentita nella corsia box, sia durante le prove 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 - INFRAZIONE DI TAGLIO VARIANTE

- 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 rallentando farsi superare dai piloti sui quali ha guadagnato con il taglio; il pilota dovrà alzare la mano e rallentare, anche se non c'è nessun pilota che lo segue a breve distanza, per segnalare all'U.d.P. della postazione di taglio, l'errore in cui è incorso. In caso di mancata osservanza di quanto sopra sono previste le seguenti penalità:
- per taglio variante durante le prove ufficiali: alla prima infrazione verrà tolto il miglior tempo del turno, alla seconda infrazione verrà tolto il 2° tempo del turno, alla terza infrazione il 3° tempo del turno e così via. Potrà essere inflitta anche un'ammenda;
 - per taglio variante durante la gara: sarà applicata una penalità da 1" a 5" sul tempo finale di gara per ogni infrazione commessa.

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

- 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 | euro 100,00 |
| 2 - Mancata presentazione di una squadra al completo, come indicato dal programma, senza giustificato motivo | euro 150,00 |
| 3 - Ritardo ingiustificato alle operazioni preliminari, purché non oltre 30' | euro 100,00 |
| 4 - Ritardo ingiustificato alla presentazione del motociclo al parco chiuso | euro 100,00 |
| 5 - Ritardato arresto alle segnalazioni durante la gara e le prove ufficiali | euro 150,00 |
| 6 - Inosservanza degli obblighi dei piloti | euro 100,00 |
| 7 - Rifornimento fuori dai box ove non previsto | euro 150,00 |
| 8 - Marcia senza indossare il casco o con casco non allacciato | euro 250,00 |
| 9 - Marcia con mani alzate dal manubrio | euro 250,00 |
| 10 - Mancata presenza al podio | euro 100,00 |
| 11 - Mancata presentazione della licenza nelle O.P. | euro 50,00 |

12 - Mancata presenza al briefing	euro 50,00
13 - Prova individuale del percorso nelle gare di velocità in salita	euro 100,00
14 - Per le classi del CIV l'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal C.T.	euro 400,00
15 - Superamento limite di velocità in corsia box durante la manifestazione	euro 150,00
16 - Mancato rispetto del divieto di fumo nelle zone preposte alla manifestazione sportiva (pit-lane, parco chiuso, pista, box)	euro 100,00
17 - Rientro al box senza segnalazione con gamba sx o dx a seconda dell'ubicazione dei box stessi	euro 150,00
18 - Percorrenza della corsia dei box, in senso inverso a quello di marcia	euro 150,00
19 - In caso di arresto del motociclo mancata conduzione dello stesso al più vicino posto di sorveglianza indicato dagli U.d.P.	euro 150,00
20 - In caso di arresto del motociclo mancata sistemazione in sicurezza dello stesso	euro 150,00
21 - Comportamento scortese nei confronti dei C.d.G. e degli Ufficiali Esecutivi	euro 100,00
22 - Condotta di gara irregolare	euro 200,00
23 - Inosservanza delle segnalazioni	euro 200,00
24 - Manovre sleali tendenti a danneggiare altri piloti	euro 200,00
25 - Marcia in senso contrario a quello previsto in gara e nelle prove ufficiali	euro 300,00
26 - Attraversamento del percorso di gara con motociclo a mano a seguito di ritiro	euro 200,00
27 - Abbandono del motociclo sul percorso in maniera da creare pericolo od intralcio per gli altri piloti	euro 200,00
28 - Provare la partenza durante lo svolgimento delle prove	euro 100,00
29 - Per la MiniGP 50, Minimoto Cadetti e Minimoto Junior l'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal C.T.	euro 200,00
30 - Per la PreMoto3 l'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal C.T.	euro 200,00
31 - Retrocessione in gara di 5 posizioni quando il C.T. riscontra effettiva impossibilità ad effettuare verifica fonometrica (come da allegato 3).	

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

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

- 1- Durante una gara un motociclo non deve essere mosso che per mezzo della propria forza motrice, dalle forze muscolari del pilota e/o del passeggero, dalle forze naturali di gravità.

- 2- Il passeggero del sidecar deve essere effettivamente trasportato nel carrozzino, egli è autorizzato a lasciare momentaneamente il carrozzino nelle curve tenendo però i piedi costantemente sul pianale dello stesso. Se previsto dal R.P. della gara, il passeggero può essere sostituito da Kg 60 di zavorra sistemata sul carrozzino.
- 3 - È assolutamente vietato per il pilota trasportare un'altra persona sul proprio motociclo tranne un altro pilota dopo la bandiera a scacchi.
- 4 - 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 e/o di transponder tra piloti è vietato.
- 5 - Rifornimento con motore in moto.
- 6 - Mancata presentazione del motociclo al parco chiuso; rifiuto di smontaggio di parte del motociclo in sede di verifica tecnica. **Rifiuto o mancata/ritardata presentazione del motociclo alla verifica fonometrica.** I trasgressori che dovessero reiterare la stessa violazione nella stessa stagione agonistica saranno deferiti agli Organi di Giustizia Federali per ulteriori provvedimenti.
- 7 - Manomissione o sostituzione di parti punzonate riscontrate in sede di verifica; perdita della zavorra o dei passeggero nelle gare di sidecar.
- 8 - Non rispondenza del motociclo o di sue parti alle caratteristiche tecniche prescritte, riscontrata in sede di verifica tecnica.
- 9 - Frode nel carburante.
- 10 - Omesso pagamento di un'ammenda inflitta dai Commissari di Gara.
- 11 - 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.
- 12 - 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.
- 13 - Comportamento indisciplinato.
- 14 - Comportamento scorretto nei confronti dell'autorità sportiva.
- 15 - 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.
- 16 - Comportamento scorretto in gara o prove ufficiali.
- 17 - Comportamento pericoloso in gara o prove ufficiali.
- 18 - Manovre sleali tendenti ad ostacolare altri piloti.
- 19 - Mancato arresto dopo reiterate segnalazioni.
- 20 - Aiuto di terzi non autorizzati ai box o lungo il percorso; traino del motociclo lungo il percorso durante la gara e le prove.

- 21 - Abbandono del percorso di gara e rientro in un punto diverso, in caso di comprovato vantaggio.
- 22 - Marcia in senso contrario a quello stabilito durante la gara e le prove ufficiali.
- 23 - 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. euro 500,00

ART. 18 - RIDE THROUGH

18.1 - INFRAZIONI CHE PREVEDONO IL RIDE THROUGH

- 18.1.1 - Qualunque infrazione riscontrata nella procedura di partenza sarà penalizzata con la procedura di "Ride Through".
- 18.1.2 - 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".

18.2 - PROCEDURA DEL RIDE THROUGH

- 18.2.1 - 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.
- 18.2.2 - 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.
- 18.2.3 - 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.
- 18.2.4 - 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.
- 18.2.5 - 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.
- 18.2.6 - Se possibile la comunicazione verrà fatta anche al team e trasmessa sui monitor del servizio di cronometraggio.
- 18.2.7 - 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.
- 18.2.8 - 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**.
- 18.2.9 - 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.
- 18.2.10 - 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.
- 18.2.11 - 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.
- 19.5 - Ai controlli tecnici di fine gara, per ciascun motociclo, possono presenziare al massimo tre persone compreso il pilota.

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) 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 dl 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 dl 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:

- a) può autorizzare la modifica del Regolamento Particolare ed il programma della manifestazione, sempre nel rispetto della normativa federale
- b) è competente a deliberare, attraverso il C.G.D., su tutti i reclami presentati nel corso della manifestazione, con riserva di ulteriore diritto d'appello
- c) può comminare, attraverso il C.G.D., le sanzioni come previsto dalle norme vigenti
- d) può decidere di ritardare la partenza della manifestazione, arrestare o sopprimere una manifestazione in tutto o in parte, per ragioni urgenti di sicurezza o per tutti gli altri casi di forza maggiore.

22.2 - Di norma, salvo diverse esigenze, la prima riunione di Giuria sarà indetta prima dell'inizio delle prove ufficiali, la seconda riunione avrà luogo al termine delle qualificazioni e la successiva al termine del warm-up, per l'approvazione della griglia di partenza. L'ultima riunione sarà convocata al termine della manifestazione. Altre riunioni potranno essere indette in tutti i casi in cui si rendessero necessarie. Al termine di ciascuna riunione verrà redatto in forma riassuntiva il verbale da allegare ai documenti di gara.

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

22.4 - **COMPOSIZIONE DELLA GIURIA NEL CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ (CIV)**

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

- Presidente (il suo voto vale doppio) - Componente Comitato Velocità
- 1° Membro - Componente Comitato Velocità
- 2° Membro - Commissario di Gara Delegato
- 3° Membro - Direttore di Gara

22.4.1 - La Giuria del CIV 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.

22.4.2 - Per i piloti partecipanti al CIV viene istituita la “licenza a punti” che sarà gestita dalla Giuria del CIV seguendo questa normativa:

- l'accumulo di 4 “punti penalità” comporterà la retrocessione del pilota all'ultima posizione in griglia nella gara successiva del CIV;
- l'accumulo di 7 “punti penalità” farà sì che la gara successiva il pilota parta dalla pit-lane;
- l'accumulo di 10 “punti penalità” lo escluderà dalla successiva gara.

22.4.3 - I “punti penalità”, su discrezionalità della Giuria, possono variare da 1 a 10, sono cumulativi e scadono dopo un periodo di 365 giorni a decorrere dalla data in cui sono stati inflitti; per cui sono riportabili anche nella stagione successiva anche se il pilota dovesse partecipare al CIV in una classe diversa.

22.4.4 - Dopo l'accumulo di 10 punti e la conseguente squalifica i “punti penalità” saranno azzerati.

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

22.5 - **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 - Commissario di Gara Delegato
- 2° Membro - Direttore di Gara

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

22.6 - **COMPOSIZIONE DELLA GIURIA NEL CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO
DA DEFINIRE**

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

22.7 - **COMPOSIZIONE DELLA GIURIA NEL CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN
SALITA**

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.

CAPITOLO III
SPECIALITÀ

ART. 1 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ

1.1 - CLASSI AMMESSE

1.1.1 - Moto3/**Moto3 Standard** (con classifiche separate), 600 Supersport, Superbike, PreMoto3 2T/PreMoto3 4T (con classifiche separate), **Sport 4T**.

1.2 - Licenze e limiti d'età

1.2.1 - Licenze Junior e Senior per Moto3/**Moto3 Standard**, 600 Supersport, Superbike, **Sport 4T**.

1.2.2 - Licenze Junior e Miniyoung (con 13 anni compiuti) per la classe PreMoto3, su valutazione della C.S.N. potranno essere ammessi piloti con 13 anni da compiere durante il 2015. Nati dal **2001 al 2003**.

1.2.3 - Nati nel **2002** e precedenti per **Sport 4T**.

1.3 - PROVE

- n° 10 (tutte valide) per Moto3/**Moto3 Standard**, 600 Supersport, Superbike, PreMoto3 2T/PreMoto3 4T

- **n° 9 (tutte valide) per la Sport 4T**

1.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO

Il Campionato sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 4 prove per Moto3/**Moto3 Standard**, 600 Supersport, Superbike, PreMoto3 2T/PreMoto3 4T e 3 prove per la **Sport 4T**. 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.

1.5.3 - Le wild card prendono punti per la classifica di gara e per la classifica di campionato.

1.6 - CHILOMETRAGGI

Il chilometraggio previsto per le gare è il seguente:

Classe	Min.	Max
PreMoto3	40	60
Moto3/Moto3 Standard	50	70
Superbike	70	90
600 Supersport	70	90
Sport 4T	40	60

1.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

Il tempo massimo di qualificazione è pari al 107% del miglior tempo della classe per **Moto3/Moto3 Standard**, 600 Supersport, Superbike; il 115% per le classi PreMoto3 e **Sport 4T**.

1.8 - MONTEPREMI

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

- **euro 72.000,00 totali distribuiti in ogni gara per le classi 600Supersport, Superbike e Moto3 (euro 7.200,00 a gara).**
- **euro 10.000,00 per la classe PreMoto3 distribuiti tra 2T e 4T sulla classifica finale di campionato.**
- **euro 5.000,00 per la classe Moto3 Standard sulla classifica finale di campionato.**
- **euro 5.000,00 per la classe Sport 4T sulla classifica finale di campionato.**

1.9 - GIURIA

Prevista

1.10 - ISCRIZIONI E TASSE

Per tutte le informazioni e la modulistica ufficiale (**moduli NS-C16, AT-C16, SL-C16, WC-C16, MM-C16, MMW-C16, LCR-C16, MMT-16**) si rimanda al sito www.civ.tv.

- 1.11 -** I piloti in possesso di licenza miniyoungh iscritti come “piloti permanenti” al Campionato Italiano PreMoto3 possono partecipare anche a Trofei riconosciuti ed approvati dalla FMI che prevede la classe PreMoto3. La lista dei piloti iscritti al Campionato Italiano PreMoto3 sarà fornita al Gruppo Commissari di Gara ed all’organizzazione della manifestazione direttamente dall’Ufficio Sportivo Velocità.

ART. 2 - CAMPIONATO ITALIANO MINIGP**2.1 - CLASSI AMMESSE**

- 2.1.1 -** Classe **MiniGP 50** e classe PreMiniGP. Le specifiche tecniche dei motocicli sono riportate nel regolamento tecnico.

2.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

- 2.2.1 -** La licenza ammessa è la Miniyoungh.
- 2.2.2 -** Potranno essere ammessi piloti nati nel **2003, 2004 e 2005** per la classe miniGP e piloti nati nel **2004, 2005 e 2006** per la classe PreMiniGP.
- 2.2.3 -** I piloti effettuando l’iscrizione a tutto il Campionato acquisiranno il diritto a partecipare a tutte le prove ed al test previsto all’interno del Campionato stesso; saranno possibili iscrizioni, esclusivamente per la classe **MiniGP 50**, gara per gara (wild card) limitatamente ai posti disponibili in relazione alla capienza dei vari circuiti.

2.3 - PROVE

- 2.3.1 -** 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.
- 2.3.2 -** In ogni manifestazione saranno disputati, salvo casi eccezionali, un turno di prove libere, due turni di prove cronometrate, warm-up e gara.
- 2.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO**

- 2.4.1 - Il Campionato sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 3 prove.
- 2.5 - **ATTRIBUZIONE DEL TITOLO**
- 2.5.1 - 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.
- 2.5.2 - Nella stessa manifestazione non si potrà prendere parte a 2 classi di campionato.
- 2.5.3 - Saranno ammessi al Campionato Italiano piloti stranieri appartenenti alle Federazioni Europee (FIM Europe) e concorreranno a tutti gli effetti al titolo.
- 2.6 - **CHILOMETRAGGI**
- 2.6.1 - Le gare avranno luogo sulle seguenti distanze:

- MiniGP 50	min 12 Km.	max 15 Km.
- PreMiniGP	min 12 Km.	max 15 Km.
- 2.7 - **AMMISSIONE ALLA PARTENZA**
- 2.7.1 - Il tempo massimo di qualificazione è pari al 115% del miglior tempo di classe.
- 2.7.2 - Saranno ammessi alla partenza i migliori piloti risultanti dalle prove ufficiali, il numero degli ammessi sarà determinato in base all'omologa del circuito.
- 2.8 - **MONTEPREMI**
- 2.8.1 - Non è previsto alcun montepremi in denaro.
- 2.9 - **GIURIA**
Prevista
- 2.10 - **ISCRIZIONI E TASSE**
Per tutte le informazioni e la modulistica ufficiale (**moduli NIA MG-16, SL MG-16, WC MG-16, AZ MGMM-16, AT MG-16**) si rimanda al sito www.civ.tv.
- 2.11 - **NORMA GENERALE**
- 2.11.1 - Al termine delle prove cronometrate verranno premiati coloro che hanno effettuato il miglior giro per ogni classe e per la gare verranno premiati i primi tre di ogni classe.
- 2.11.2 - 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. 3 - CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO DA DEFINIRE

ART. 4 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN SALITA 4.1 - 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 fino a 70 cc. di cilindrata
- 125 2T (Open e GP)
- 250 2T (Open e GP)
- Stock 600
- Naked 650
- Open 600
- Supermoto
- Open 1000
- Sidecar fino 1.100 cc. di cilindrata

4.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

Minivelocità, Junior e Senior, Fuoristrada con Estensione Velocità solo per la classe Supermoto.

Tessera Sport solo ed esclusivamente per le prove libere a pagamento.

- 4.2.1 - Possono partecipare al Campionato Italiano di Velocità in Salita solo piloti maggiorenni.

4.3 - PROVE

n° 6 (senza scarto)

4.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO

Il Campionato sarà ritenuta valido se verranno disputate almeno 3 prove.

4.5 - 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.

- 4.5.1 - Saranno ammessi al Campionato Italiano piloti stranieri appartenenti alle Federazioni Europee (FIM Europe) e concorreranno a tutti gli effetti al titolo. Qualora una gara di Velocità in Salita sia valida anche per il Campionato Europeo, i piloti stranieri in possesso di Entry Form prenderanno il punteggio solo per il Campionato Europeo e non per il Campionato Italiano.

4.6 - CHILOMETRAGGI

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

Il percorso deve avere caratteristiche di pendenza e tortuosità tali da far sì che la velocità media del tracciato non sia superiore a 105 Km/h. e che non si raggiungano in nessun caso velocità massime superiori ai 180 Km/h. 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 superino il valore di 105 Km/h. la classe o le classi in questione non potranno essere ammesse nelle edizioni successive.

Il percorso è soggetto a sopralluogo obbligatorio da parte della F.M.I. che provvederà mediante i Tecnici del Comitato Impianti di volta in volta designati i quali redigeranno apposito Verbale di Sopralluogo con

l'indicazione degli approntamenti di sicurezza necessari allo svolgimento della competizione.

Un Ispettore del Comitato Impianti, unitamente al Commissario di Gara ed al Direttore di Gara, verificherà il giorno della competizione la rispondenza degli approntamenti di sicurezza previsti dal Verbale di Sopralluogo e, qualora gli approntamenti risultassero difformi rispetto a quanto previsto nel Verbale (e se non fosse possibile sanare le carenze prima dell'inizio della competizione), la Commissione come sopra composta darà parere negativo allo svolgimento della stessa.

4.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

4.7.1 - 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. 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.

4.7.2 - I piloti della classe entrano nell'Area di Partenza, che è una zona delimitata/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

4.8 - MONTEPREMI

Non previsto

4.9 - GIURIA

Prevista

4.10 - ISCRIZIONI E TASSE

4.10.1 - 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.

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

4.11 - NORME SPECIFICHE VELOCITÀ IN SALITA

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

- Scooter automatico fino a 70 cc di cilindrata	da 001 a 099
- 125 2T (Open e GP)	da 201 a 299
- 250 2T (Open e GP)	da 301 a 399
- Stock 600	da 401 a 499
- Naked 650	da 501 a 599
- Open 600	da 601 a 699
- Supermoto	da 701 a 799
- Open 1000	da 801 a 899
- Sidecar fino a 1.100 cc. di cilindrata	da 901 a 999

4.11.1 - 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.

4.11.2 - CARENZA DI ISCRITTI E PARTENTI

Qualora alla chiusura delle iscrizioni e/o delle O.P. di verifica una classe risultasse essere composta meno di 3 piloti partecipanti, essi avranno il diritto di partecipare alla manifestazione ma saranno esclusi da qualsiasi tipo di classifica.

4.11.3 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Le operazioni preliminari devono svolgersi il giorno precedente la gara.

4.11.4 - 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.

4.11.5 - 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.

4.11.6 - 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.

4.11.7 - 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.

4.11.8 - PROVE UFFICIALI ED AMMISSIONE ALLA GARA

4.11.8.1 - Un turno di prove non cronometrate, un turno di prove cronometrate e gara su due manches così ripartite: la Prova Ufficiale non cronometrata e la Prova Ufficiale cronometrata domenica mattina, la prima manche di gara e 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.

4.11.8.2 - L'ordine di partenza sarà il seguente:

- Moto d'Epoca (vedi N.S. Moto d'Epoca)
- Scooter automatico fino a 70 cc. di cilindrata
- 125 2T (Open e GP)
- 250 2T (Open e GP)
- Stock 600
- Naked 650
- Open 600
- Supermoto
- Open 1000
- Sidecar fino 1.100 cc di cilindrata

4.11.9 - SVOLGIMENTO DELLA GARA

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

4.11.9.2 - 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.

4.11.10 - 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.

4.11.11 - 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.

4.11.12 - 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. Le premiazioni si devono effettuare al massimo entro un'ora dopo la fine della gara.

4.11.12 - CONTRIBUTO FEDERALE

- Non previsto.

ART. 5 - TROFEI PROMOZIONALI DI PROMOTORI E DI MOTOCUB - COPPA FMI**5.1 - 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.

5.2 - LICENZE**5.2.1 - Junior, Senior e One Event (per un massimo di 2 gare).****5.3 - PROVE**

Massimo 5

5.4 - VALIDITÀ DEL TROFEO

Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

5.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

5.6 - CHILOMETRAGGI

Si rimanda al Regolamento del Trofeo

5.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

5.8 - MONTEPREMI

Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

5.9 - GIURIA

Non prevista

5.10 - ISCRIZIONI E TASSE**5.10.1 - Iscrizione: si rimanda al Regolamento del Trofeo.****5.10.2 - Tasse così divise:**

Circuiti Lunghi: 250,00 per **Sport 4T/PreMoto3**; 300,00 per le altre classi.

Circuiti Corti: **200,00** per **Sport 4T/PreMoto3**; **250,00** per le altre classi.

5.11 - 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. 6 - TROFEI PROMOZIONALI DA UN GIORNO**6.1 - 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.

6.1.1 - 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.

6.2 - LICENZE

6.2.1 - Junior, Senior, Minivelocità e One Event (per un massimo di 2 gare).

6.3 - PROVE

Massimo 5 prove solo su circuiti corti

6.4 - VALIDITÀ DEL TROFEO

Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

6.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

6.6 - CHILOMETRAGGI

Si rimanda al Regolamento del Trofeo

6.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

6.8 - Montepremi

Si rimanda al Regolamento del Trofeo.

6.9 - GIURIA

Non prevista

6.10 - ISCRIZIONI E TASSE

6.10.1 Iscrizione: si rimanda al Regolamento del Trofeo.

6.10.2 Tasse così divise:

Circuiti Corti: **200,00** per **Sport 4T/PreMoto3**; **250,00** per le altre classi.

6.11 - SVOLGIMENTO GARE

Le manifestazioni dovranno svolgersi in una sola giornata (si possono prevedere le Operazioni Preliminari il sabato). Sono obbligatori due turni di prove cronometrate della durata minima di 20 minuti per ogni classe.

ART. 7 - COPPA FMI JUNIOR DA DEFINIRE

ART. 8 - TROFEO CLIMBER RACING - REGOLARITÀ

8.1 - Licenze: Tessera Sport, Licenza Agonista rilasciata dalla FMI. I possessori di Tessera Sport o di Licenza Agonistica devono essere maggiorenni.

8.2 - Quota di iscrizione: euro 80,00

8.3 - Regolamento Tecnico: le moto iscritte alla gara saranno sottoposte a Verifiche Tecniche per controllare che:

- non abbiano il cavalletto o il cavalletto legato, i fanali e le frecce (meglio se tolti) devono essere nastrati; è consigliata la coppa di recupero sotto il motore, non devono essere presenti borse o accessori, i tappi dell'olio devono essere legati.
- Le gomme devono essere di disegno stradale, sono vietate le slick anche se intagliate, ad esclusione dei sidecar e delle 125 gp/moto 3. Le moto devono rispettare i parametri minimi di sicurezza ed è insindacabile parere del Commissario FMI decidere se una moto può partecipare o no alla gara.

8.4 - Numeri: la numerazione sarà simile a quella del CIVS, con i numeri chiari su sfondo scuro e viceversa.

- 8.5 - Classi previste:**
- Moto d'Epoca tutte quelle previste, obbligatoriamente iscritte nel Registro Storico (vedi N.S. Epoca)
 - Scooter automatico fino a 70 cc. di cilindrata
 - Moto3/Pit Bike
 - 125 2T (OPEN e GP)
 - 250 2T (OPEN e GP e Kawasaki 250 4T)
 - Stock 600
 - Naked 650
 - Open 600
 - Supermoto
 - Open 10000
 - Sidecar fino a 1.100 cc. di cilindrata
- 8.6 - La gara consiste in:**
- una salita di una Prova Ufficiale non Cronometrata;
 - una salita di Prova Ufficiale Cronometrata;
 - due manche di gara.
- 8.7 - Responsabile del percorso sarà il Race Director nominato dalla FMI, che allestirà il tracciato per garantire il massimo della sicurezza.**
- 8.8 - La Giuria sarà composta dal Direttore di Gara, dal Delegato, dal Race Director e da un componente del gruppo di lavoro Velocità in Salita.**
- 8.9 - La classifica finale di gara verrà stilata sulla base della somma delle penalità conseguite nella disputa di due manche di gara separate, calcolate in base alla differenza del tempo ottenuto tra ogni manche disputata e la salita della Prova Ufficiale Cronometrata, che fungerà da riferimento.**
- 8.10 - La velocità media non deve eccedere i 75/km/h. In base alla lunghezza del percorso verrà stabilito il tempo minimo di percorrenza. Se tale limite sarà superato si applicherà una penale pari al valore dell'eccedenza. Ogni manche disputata darà diritto ad acquisire punteggio in base al piazzamento riportato.**
- Se un pilota non riesce a concludere la prova cronometrata del mattino potrà partecipare alle due manche del pomeriggio avendo come tempo di riferimento la media dei tempi fatti registrare nella sua classe e gli sarà comunicato prima della partenza.**
- Qualora per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manche, potrà accedere alla classifica di classe, ma solo dopo l'ultimo classificato con due manche all'attivo; il punteggio acquisito nell'unica manche disputata sarà valido per la classifica finale del Trofeo.**
- Qualora, per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manche previste, l'unica manche disputata determinerà la classifica finale sempre avendo come parametro differenziale il tempo della salita di Prova Ufficiale Cronometrata.**
- In questo caso sarà assegnato il solo punteggio della manche disputata.**
- 8.11 - È vietato sia l'uso di qualunque apparecchio di cronometraggio che ogni comportamento generante situazioni di pericolo (rallentare, sostare, zigzagare), pena l'esclusione dalla manifestazione; è altresì vietato**

qualsiasi tipo di comunicazione dei piloti durante la gara, es. tabelle tempi, radio, ecc.

- 8.12 - Per eventuali norme tecniche e casistiche non qui riportate, valga quanto stabilito nelle Norme Supplementari Velocità in Salita.**

ART. 9 – GARE DI ACCELERAZIONE

9.1 - 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.

9.2 - PERCORSO

- 9.2.1 -** 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.

- 9.2.2 -** 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.

- 9.2.3 -** 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 metri 11 per le gare di gruppo II, o per quelle che prevedano entrambi i gruppi.

- 8.2.4 -** 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.

- 9.2.5 -** 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.

- 9.2.6 -** 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 sbandiatori per segnalare ai piloti lo spazio di decelerazione e sicurezza.

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

- 9.2.8 -** Il servizio medico dovrà essere predisposto con la presenza di almeno un'ambulanza con un medico. In caso di allontanamento dell'ambulanza e/o del medico, se unici presenti in servizio, la manifestazione dovrà essere sospesa.

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

9.3 - CLASSI, MOTOCICLI ED EQUIPAGGIAMENTO

9.3.1 - 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. Nel caso venga montato un cilindro after-market, è fatto obbligo al pilota di presentare al Commissario Tecnico, se richiesto, il catalogo del produttore in cui sia presente il componente utilizzato;
- supporti motore: possono essere sostituiti, ma non deve variare l'interasse dello scooter;
- telaio: non sono consentite modifiche, l'interasse deve rimanere quello omologato, con una tolleranza di +/-5cm;
- gli ammortizzatori devono essere presenti e funzionanti con corsa minima 20mm;
- è obbligatorio mantenere entrambi i freni di serie, perfettamente funzionanti;
- carene: anteriore, posteriore e scudo interno obbligatori;
- manubrio: è ammesso il manubrio naked mantenendo il mozzo dello scooter;
- cerchi: della misura di quelli presenti di serie sullo scooter utilizzato; è fatto obbligo al pilota, esibire, se richiesta dal Commissario, la scheda tecnica comprendente le misure originali dei cerchi, l'interasse del motociclo, tipologia e misure dei freni;
- sella: deve essere saldamente chiusa per mezzo dell'attacco originale o in alternativa saldamente fissata, al fine di evitare aperture accidentali;
- è vietato qualunque tipo di sovralimentazione;
- i componenti di gruppo termico, telaio, trasmissione ed albero motore devono essere reperibili sul mercato;
- il peso minimo ammesso pilota + scooter in ordine di marcia non deve essere inferiore a kg120;
- è fatto obbligo al pilota, esibire, se richiesta dal commissario, scheda tecnica dello scooter, riportante, tra le altre, misure originali di cerchi, tipologia e misure freni ed interasse.

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. Nel caso venga montato un cilindro after-market, è fatto obbligo al pilota di presentare al Commissario Tecnico, se richiesto, catalogo del produttore in cui sia presente il componente utilizzato;

- supporti motore: possono essere sostituiti, ma non deve variare l'interasse dello scooter;
- telaio: non sono consentite modifiche, l'interasse deve rimanere quello omologato, con una tolleranza di +/-5cm;
- gli ammortizzatori devono essere presenti e funzionanti con corsa minima 20mm;
- è obbligatorio mantenere entrambi i freni di serie, perfettamente funzionanti;
- carene: anteriore, posteriore e scudo interno obbligatori;
- manubrio: è ammesso il manubrio naked mantenendo il mozzo dello scooter;
- cerchi: della misura di quelli presenti di serie sullo scooter utilizzato; è fatto obbligo al pilota, esibire, se richiesta dal commissario, la scheda tecnica comprendente le misure originali di cerchi, l'interasse del motociclo, tipologia e misure dei freni;
- sella: deve essere saldamente chiusa per mezzo dell'attacco originale o in alternativa saldamente fissata, al fine di evitare aperture accidentali;
- è vietato qualunque tipo di sovralimentazione;
- i componenti di gruppo termico, telaio, trasmissione ed albero motore devono essere reperibili sul mercato;
- il peso minimo ammesso pilota + scooter in ordine di marcia non deve essere inferiore a kg 120.

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 non 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: 145 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). È fatto obbligo al pilota di presentare al commissario tecnico, se richiesto, catalogo del produttore in cui sia presente il componente utilizzato.
- 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 piaggio così come i prigionieri del collettore di 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 ed in libera vendita;
- centralina libera;
- testa, marmitta, carburatore, collettore e rapporti cambio sono liberi;
- non è consentito l'uso del carrello antiribaltamento.

È obbligatorio:

- mantenere il cambio a polso;
- avere entrambi i freni funzionanti ed efficienti;
- avere le gomme in condizioni idonee a sostenere la prova in sicurezza;
- l'uso del carter protezione volano in metallo e ben fissato;
- mantenere gli attacchi motore come in origine;
- montare una forcilla 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;
- il peso minimo ammesso pilota + scooter in ordine di marcia non deve essere inferiore a kg.135.

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 originale con qualunque materiale. È obbligatorio mantenere l'interasse dei prigionieri cilindro come da originale Piaggio;
- cilindri: lamellari after-market reperibili in commercio. Nel caso venga montato un carter e/o un cilindro after-market, è fatto obbligo al pilota di presentare al Commissario Tecnico, se richiesto, catalogo del produttore in cui sia presente il componente utilizzato;
- testa, marmitta, carburatore, collettore e rapporti cambio sono liberi;
- non è consentito l'uso del carrello antiribaltamento.

- le forcelle sono libere, ma l'interasse deve essere quello originale; è fatto obbligo al pilota, esibire, se richiesta dal commissario, scheda tecnica del veicolo riportante, tra le altre, misure originali di interasse;
- gli ammortizzatori devono essere presenti e funzionanti con corsa minima 20mm;
- accensione, testa, marmitta, carburatore, collettore e rapporti cambio sono liberi.

È obbligatorio:

- mantenere il cambio a polso;
- se montate, le pance laterali devono essere fissate in maniera da impedire distacchi accidentali;
- mantenere gli attacchi motore come in origine;
- montare carter Piaggio vespa abbinati al telaio tipo large (px, rally, t5, lml, bajaj, ecc.);
- non è consentito l'uso del carrello antiribaltamento;
- il peso minimo ammesso pilota + scooter in ordine di marcia non deve essere inferiore a kg 170.

9.3.2 - 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.

9.3.3 - 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).

9.3.4 - 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.

9.3.5 - Nelle classi A-A1-C3-C4-C5-C8:

- l'uso di una zavorra è consentito. Tale utilizzo deve essere dichiarato al Commissario Tecnico nel corso delle operazioni preliminari;
- la zavorra deve essere in metallo solido e fissato al telaio o al motore direttamente o tramite un adattatore;
- 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;
- è categoricamente vietato aumentare il peso del pilota mediante l'uso

È obbligatorio:

- mantenere il cambio a polso;
- avere entrambi i freni funzionanti ed efficienti;
- avere le gomme in condizioni idonee a sostenere la prova in sicurezza;
- 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;
- il peso minimo ammesso pilota + scooter in ordine di marcia non deve essere inferiore kg. 145.

classe C5: vespe

- cilindrata: 150 cc. max;
- carter motore: "Piaggio vespa o after-market" saldature libere. Nel caso venga montato un carter after-market, è fatto obbligo al pilota di presentare al Commissario Tecnico, se richiesto, catalogo del produttore in cui sia presente il componente utilizzato;
- cilindri, testa, marmitta, carburatore, collettore, albero e rapporti cambio sono liberi;
- non è consentito l'uso del carrello antiribaltamento.

È obbligatorio:

- mantenere il cambio a polso;
- avere entrambi i freni funzionanti ed efficienti;
- avere le gomme in condizioni idonee a sostenere la prova in sicurezza;
- 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;
- il peso minimo ammesso pilota + scooter in ordine di marcia non deve essere inferiore a kg. 145.

classe C8: vespe tipo large (PX, RALLY, T5, LML, BAJAJ, ecc.)

- cilindrata: 225 cc. max;
- carter motore: sono consentite saldature, o avvitamento su basamento lamellare, in zona aspirazione sul lato travasi e pacco lamellare;
- cilindri: lamellari o aspirati reperibili in commercio nati per vespe tipo "large". Sui cilindri è vietata la saldatura;
- il pistone è libero nei limiti della cilindrata ammessa;
- la larghezza dello scudo anteriore non può essere inferiore a 350 mm;

di zavorre ad esso solidali. L'equipaggiamento del pilota può essere oggetto di verifica al fine di assicurare che questa norma venga rispettata.

9.3.6 - In tutti i motocicli appartenenti a tutte le classi:

- tutte le leve di comando sui manubri devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica con un diametro minimo di mm 16, eventualmente schiacciata fino ad uno spessore minimo di mm 14;
- le estremità esposte dei manubri devono avere una parte terminale in materiale solido, con raggio sferico di almeno mm 8;
- frecce, fanali anteriore e posteriore, se presenti devono essere protetti con del nastro adesivo;
- cavalletti e stampelle laterali, se presenti, devono essere saldamente bloccati, al fine di evitare apertura accidentale degli stessi;
- la trasmissione primaria, e finale, se aperte, devono essere protette come esplicito nel RTGS nell'articolo riguardante la trasmissione;
- il circuito di alimentazione del carburante deve essere posizionato sul motociclo in modo da essere protetto in caso di caduta;
- un contenitore deve essere predisposto per il recupero di tutti gli sfiati, come previsto dal RTGS.

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

9.3.8 - A prescindere dal materiale di costruzione, il serbatoio deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "explosafe").

9.3.9 - In tutte le classi gli pneumatici sono liberi ma devono obbligatoriamente avere codice velocità minimo j, e rispettare la normativa ETRTO. L'efficienza dei freni e l'idoneità delle gomme è ad insindacabile giudizio del Commissario Tecnico.

Fermo restando che la responsabilità ricade sul pilota, nel caso il Commissario ravvisi particolari a suo giudizio non sicuri per la partecipazione alla manifestazione, è fatto obbligo al pilota la sostituzione o modifica dei particolari contestatigli, pena la non ammissione alla manifestazione.

9.4 - LICENZE

9.4.1 - Per la partecipazione è obbligatoria la licenza Velocità Senior, Velocità Junior o Minivelocità.

9.5 - ISCRIZIONI

9.5.1 - 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.

9.6 - SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

9.6.1 - 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.

9.7 - UFFICIALI DI GARA

9.7.1 - 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.

9.8 - REGOLAMENTO PARTICOLARE

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

9.9 - SERVIZIO CRONOMETRAGGIO

9.9.1 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.

9.10 - CLASSIFICHE

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

9.11 - NORME GENERALI

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

9.11.2 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.

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

9.11.4 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.

9.11.5 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.

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

9.11.7 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.

ART. 10 - PROVE LIBERE

Le Prove Libere Private possono prevedere anche la rilevazione dei tempi (prove libere cronometrate). Le Prove Libere di Base e quelle Cronometrate possono essere organizzate da:

- Moto Club affiliati alla Federazione Motociclistica Italiana;

- Società in possesso per la stagione **2016** di Licenza Organizzatore; e tassativamente su impianti omologati dalla FMI per l'anno corrente.

MOTO CLUB: I Moto Club sono le società che annualmente si affiliano alla Federazione e che sono considerate a tutti gli effetti delle Associazioni Sportive Dilettantistiche e che a fronte di ciò beneficiano, a seguito dell'iscrizione al Registro delle Società del CONI, delle agevolazioni fiscali previste dalla legge.

Gli Affiliati (Moto Club) hanno diritto:

- a) Di partecipare alle Assemblee secondo le norme statutarie e regolamentari;
- b) Di partecipare all'attività sportiva ufficiale in base ai regolamenti specifici nonché all'attività di carattere internazionale;
- c) Di organizzare manifestazioni motociclistiche secondo le norme emanate dagli Organi e dalle Commissioni Federali competenti.

ORGANIZZATORI: Gli Organizzatori sono quelle società che, anche se non costituite come Moto Club, hanno diritto a:

- Richiedere l'assegnazione di gare;
- Organizzare gare, corsi Teorico Pratici, corsi Hobby Sport;
- Svolgere attività di promotore di Trofei Mono/Plurimarca;
- Svolgere attività di promotore secondo accordi contrattuali appositamente stipulati.

Tra l'attività organizzativa che svolgono è compresa anche l'organizzazione di prove libere private, sia di base che cronometrate.

Il costo della licenza di Organizzatore, la cui validità è fino al 31.12, è di euro 1000,00+IVA.

Il costo della Licenza di Organizzatore, per le Società che organizzano unicamente prove libere, è di euro 500,00+IVA.

PROVE LIBERE CRONOMETRATE:

La Polizza Assicurativa tutela sia i Moto Club che gli organizzatori, ed è automatica con l'affiliazione/iscrizione alla FMI.

Nel caso in cui i Motoclub/gli organizzatori delle prove libere cronometrate desiderano usufruire di un massimale più elevato, possono stipulare una Polizza R.C. Obbligatoria Gare e Manifestazioni, inviando alla FMI il versamento previsto per la copertura RC Gare ed il programma orario della manifestazione.

I piloti ammessi dovranno essere in possesso di Licenza FMI o di Tessera Sport valida per l'anno in corso ed in possesso di motocicli immatricolati di tipologia stradale, sport, derivate, gp e naked.

La Federazione ha stilato un semplice vademecum per l'organizzazione di queste prove libere cronometrate:

I piloti iscritti vengono divisi in turni organizzati per numero e durata. Ad ogni turno può partecipare il numero massimo consentito per le prove ufficiali per ogni singolo autodromo.

I piloti, dotati di trasponder fornito dall'organizzatore per il rilevamento cronometrico, entrano in pista dalla corsia box. Non è possibile quindi effettuare la partenza collettiva sia dalla pit-lane che dalla pista o comunque con griglia di partenza.

Non sono previste procedure di parco chiuso né verifiche tecniche al termine della manifestazione.

I risultati dei tempi cronometrati non possono essere soggetti a procedure di reclamo da parte dei partecipanti.

CAPITOLO III REGOLAMENTI TECNICI

REGOLAMENTO TECNICO GENERALE E SICUREZZA (RTGS)

Il presente regolamento contiene la normativa tecnica generale e di sicurezza che si applica a tutte Manifestazioni Motociclistiche di Velocità. Quanto stabilito negli articoli a seguire è da considerarsi come parte integrante dei regolamenti di classe e di trofeo. È possibile tuttavia che, per soddisfare necessità specifiche, alcuni regolamenti di classe e di trofeo includano articoli (deroghe) che sostituiscano, modifichino o annullino quanto stabilito da uno o più articoli del RTGS. Per quanto non espressamente derogato nei regolamenti di classe e di trofeo, il Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS), si applica a tutti i motocicli partecipanti a Manifestazioni Motociclistiche di Velocità.

Alle operazioni preliminari (O.P.) il commissario tecnico (C.T.) preposto ha la facoltà di respingere i motocicli giudicati non conformi al presente regolamento ed ai regolamenti di classe. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al 1° C.T., tale decisione è inappellabile.

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 (pilota). Tutte le ruote devono essere a contatto con il suolo, eccetto in casi momentanei ed in circostanze eccezionali. I motocicli a due ruote, durante il moto, tracciano sul suolo una sola linea ideale, quelli a tre ruote possono tracciare sul suolo due o tre linee ideali parallele.

1.2 - MARCA DEL MOTOCICLO

1.2.1 - Quando un motociclo viene realizzato da due costruttori, su di esso devono 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 - CILINDRATA E RAPPORTO DI COMPRESSIONE

1.3.1 - Il numero dei cilindri di un motore è determinato dal numero delle camere di combustione.

1.3.2 - Le misure di cilindrata e rapporto di compressione vengono effettuate seguendo le procedure illustrate nell'allegato 11.

1.3.3 - Salvo quando diversamente specificato nei regolamenti di classe o di trofeo, sulla misura della cilindrata non è ammessa tolleranza.

1.4 - PUNZONATURA MOTOCICLO

1.4.1 - La punzonatura del motociclo consiste nell'applicazione di uno sticker, di

una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio del motociclo in una zona ben visibile ed accessibile vicino al canotto di sterzo, a discrezione del C.T. preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata, priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata.

- 1.4.2 - Alle O.P. dell'evento in corso, ogni pilota ha diritto a far punzonare un solo motociclo.
- 1.4.3 - **Di norma lo stesso motociclo non può essere punzonato a nome di due o più piloti. Qualora previsto esplicitamente nel regolamento di classe o di trofeo è consentito punzonare lo stesso motociclo a nome di un massimo di due piloti, a condizione che vengano rispettate le norme tecniche ed i tempi di permanenza al parco chiuso.**
- 1.4.4 - In qualsiasi momento dell'evento il motociclo può essere controllato per verificare che la punzonatura sia in buone condizioni e/o che il motociclo sia punzonato a nome del pilota che lo guida.
- 1.4.5 - **È obbligo del pilota assicurarsi che durante lo svolgimento dell'evento siano presenti sulla pit-lane e nei pit-box solo motocicli punzonati. Il mancato rispetto del presente articolo viene sanzionato conformemente a quanto stabilito dalle Norme Sportive come un'inosservanza degli obblighi dei piloti.**
- 1.4.6 - **Sono ammessi in pista unicamente motocicli punzonati con i punzoni in buone condizioni, il mancato rispetto del presente articolo è equiparato ad una irregolarità tecnica.**
- 1.4.7 - 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 C.T. preposto.
- 1.4.8 - Il telaio sostitutivo deve essere presentato per la punzonatura, 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.
- 1.4.9 - Se dopo avere utilizzato un pre-assemblato per la sostituzione del telaio, si dovesse rendere necessaria una seconda sostituzione, il telaio utilizzato per la seconda sostituzione non può essere pre-assemblato.
- 1.4.10 - Il telaio sostituito non può essere punzonato una seconda volta durante lo stesso evento.
- 1.4.11 - 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.
- 1.4.12 - **Una qualsiasi azione non conforme a quanto stabilito, riguardo alla sostituzione del telaio di un motociclo già punzonato, è equiparata ad una irregolarità tecnica.**

- 1.4.13 - Salvo quando previsto esplicitamente nel relativo regolamento, gli articoli 1.4.8 e 1.4.9 non si applicano ai trofei, nei quali di norma è consentito presentare per la punzonatura un motociclo completo o un pre-assemblato che includa ulteriori componenti oltre a quelli specificati nell'articolo 1.4.8.**
- 1.5 - PUNZONATURA (DEL CARTER) MOTORE**
- 1.5.1 -** La punzonatura del carter consiste nell'applicazione di stickers, legatura con piombino o vernici indelebili in modo da rendere identificabile il motore, lasciando la possibilità di effettuare riparazioni e/o revisioni intervenendo sugli organi del motore senza rimuovere la punzonatura.
- 1.5.2 -** La decisione ultima sulla posizione e la tipologia dei punzoni spetta al C.T. I motori devono essere presentati per la punzonatura perfettamente sgrassati, secondo le istruzioni dei Commissari.
- 1.5.3 -** Nelle classi in cui è prevista la punzonatura del motore, durante le O.P. è obbligatorio far punzonare almeno un motore, l'utilizzo in pista di motori non punzonati o con punzoni danneggiati è equiparato ad un'irregolarità tecnica.
- 1.5.4 -** 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.
- 1.5.5 -** Salvo quando previsto esplicitamente nel relativo regolamento, l'articolo 1.5 (per intero) non si applica ai trofei nei quali, di norma, non è prevista la punzonatura dei motori.
- 1.6 - SIGILLATURA MOTORI**
- 1.6.1 -** Salvo quando diversamente specificato dal regolamento di classe:
- La sigillatura del motore consiste nell'apposizione di sigilli (legature, stickers o vernici) tra i carter motore e i cilindri e la testa, in modo che questi non possano essere separati.
 - I coperchi laterali dei carter ed i coperchi delle teste non vengono sigillati.
 - Gli unici interventi di manutenzione ammessi sui motori sigillati, sono quelli che possono essere effettuati senza rimuovere i sigilli.
- 1.6.2 -** La decisione ultima sulla posizione e la tipologia dei sigilli (legature, stickers, vernice etc.) spetta al C.T. preposto. I motori devono essere presentati per la sigillatura perfettamente sgrassati e con i bulloni forati secondo le istruzioni del C.T. preposto.
- 1.6.3 -** Nelle classi in cui è prevista la sigillatura del motore ogni pilota ha l'obbligo di far sigillare almeno un motore durante O.P. del primo evento a cui partecipa. L'utilizzo in pista di motori non sigillati o con sigilli danneggiati è equiparato ad un'irregolarità tecnica.
- 1.6.4 -** La sigillatura di ulteriori motori può avvenire successivamente durante l'evento in corso, o negli eventi seguenti, secondo le necessità del pilota previo accordo con il C.T. preposto.
- 1.6.5 -** I motori vengono sigillati a nome di un pilota, è quindi vietato lo scambio di motori già punzonati tra piloti anche all'interno dello stesso team.

- 1.6.6 - Salvo quando previsto esplicitamente nel relativo regolamento, l'articolo 1.6 (per intero) non si applica ai trofei, nei quali di norma non è prevista la sigillatura dei motori.
- 1.7 - **CONTINGENTAZIONE DEI MOTORI**
- 1.7.1 - Salvo quando diversamente specificato nei regolamenti di classe, nelle classi in cui è prevista la contingentazione dei motori, la sigillatura viene impiegata per effettuare il conteggio del numero di motori utilizzati da ogni pilota durante la stagione.
- 1.7.2 - L'apposizione di nuovi sigilli ad un motore con i sigilli rimossi o danneggiati viene equiparata alla sigillatura di un nuovo motore.
- 1.7.3 - Fa eccezione all'articolo precedente la sostituzione di sigilli rimossi durante le verifiche, a condizione che il motore venga presentato per l'apposizione dei sigilli sostitutivi entro le O.P. dell'evento successivo a quello della verifica.
- 1.7.4 - L'uso, quindi la sigillatura, di ogni motore oltre la quantità consentita è penalizzata con la partenza dall'ultimo posto in griglia nella prima gara successiva alla richiesta di sigillatura. In caso più di un pilota si presenti per la punzonatura di un motore oltre il massimo numero ammesso, l'ordine di partenza è quello con cui i piloti si presentano per la punzonatura (l'ultimo a punzonare parte per ultimo, il penultimo davanti all'ultimo e così via).
- 1.7.5 - Nel caso un pilota titolare cambi di team durante la stagione, il conteggio dei motori viene effettuato tenendo conto dei motori già punzonati a suo nome. Nel caso un pilota titolare venga sostituito con un pilota non ancora iscritto al campionato in corso (quindi senza motori punzonati a suo nome), il conteggio dei motori a nome del pilota sostitutivo, viene effettuato tenendo conto del numero di motori già sigillati a nome del pilota sostituito.
- 1.7.6 - Salvo quando previsto esplicitamente nel relativo regolamento, l'articolo 1.7 (per intero) non si applica ai trofei, nei quali di norma non è prevista la sigillatura dei motori.
- 1.8 - **MOTOCICLI PERICOLOSI**
- 1.8.1 - I motocicli che dovessero essere presentati alle O.P. non conformi alle norme di sicurezza, potranno essere esclusi dalla partecipazione alla manifestazione a giudizio inappellabile del 1° C.T., qualora non venissero adeguati entro il termine prestabilito.
- 1.8.2 - I motocicli coinvolti in un incidente devono essere sottoposti ad una nuova verifica tecnica qualora il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione.
- 1.8.3 - Il 1° C.T. ha la facoltà di richiedere al D.d.G. di richiamare un pilota, in qualsiasi momento dell'evento, per espletare una nuova verifica su un motociclo ritenuto non conforme.

- 1.8.4 - **Il C.T. ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del motociclo ritenuti non sicuri, al fine simulare gli effetti di contatti violenti, cadute o altre possibili sollecitazioni derivanti dall'uso sui campi di gara. In nessun caso il pilota potrà rivalersi sul C.T. o sulla F.M.I. per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.**
- 1.8.5 - **È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista.**
- 1.9 - **PESO DEL MOTOCICLO E DEL PILOTA**
- 1.9.1 - 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, transponder, telecamera, ecc.). Prima della pesata non è possibile effettuare rabbocchi per ripristinare i livelli di acqua, olio o benzina.
- 1.9.2 - Nelle classi Superbike e 600 Supersport 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 del motociclo è riportato nelle fiches di omologazione.
- 1.9.3 - Il peso dei piloti viene misurato in “assetto da gara” ossia con tutto l'equipaggiamento obbligatorio (es. tuta, casco, guanti, stivali e parascienza).
- 1.9.4 - Sulle misure di peso del motociclo e del pilota non viene ammessa alcuna tolleranza.
- 1.10 - **ZAVORRA**
- 1.10.1 - 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 O.P.
- 1.10.2 - La zavorra deve essere costituita da uno o più pezzi in metallo solido e saldamente fissati al motociclo.
- 1.10.3 - 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.
- 1.10.4 - Il carburante nel serbatoio può essere usato come zavorra.
- 1.10.5 - È 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.
- 1.11 - **BILANCIAMENTO DELLE CLASSI**
- 1.11.1 - Al fine di garantire la sicurezza sui campi gara e di bilanciare le prestazioni dei motocicli che competono nelle varie classi, la F.M.I. si riserva la facoltà di introdurre, anche durante la stagione, variazioni regolamentari con il fine di ridurre o aumentare le prestazioni di una specifica tipologia o di uno specifico modello di motociclo.

- 1.11.2 - Le variazioni regolamentari possono interessare parametri (es. peso minimo, air-restrictor, regime massimo di rotazione motore, potenza massima ammessa, ecc.) o componenti specifici del motociclo.
- 1.11.3 - La decisione in merito all'applicazione di tali variazioni spetta alla Commissione Sportiva Nazionale (C.S.N.), una volta sentito il parere del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico.

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - TELAIO

- 2.1.1 - L'uso di gusci allo scopo di proteggere i lati del telaio è permesso a condizione che detti gusci siano amovibili e che lascino una zona libera sul canotto per l'apposizione dei punzoni. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti è consentito, anche nelle classi ove sussista un divieto generale per l'impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.
- 2.1.2 - In qualsiasi momento dell'evento il C.T. ha la facoltà di richiedere la rimozione dei gusci protettivi al fine di verificare l'integrità del telaio.
- 2.1.3 - Nelle classi dedicate ai motocicli Derivati di Serie, i gusci protettivi devono accoppiarsi al telaio mantenendone la forma originale ed avere unicamente una funzione protettiva e non strutturale (ossia di rinforzo o irrigidimento del telaio).

2.2 - FORCELLONE

- 2.2.1 - L'uso di gusci allo scopo di proteggere i lati del forcellone è permesso a condizione che detti gusci siano amovibili. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti è consentito, anche nelle classi ove sussista un divieto generale per l'impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.
- 2.2.2 - In qualsiasi momento dell'evento il C.T. ha la facoltà di richiedere la rimozione dei gusci protettivi al fine di verificare l'integrità del forcellone.
- 2.2.3 - Nelle classi dedicate ai motocicli Derivati di Serie, i gusci protettivi devono accoppiarsi al forcellone mantenendone la forma originale ed avere unicamente una funzione protettiva e non strutturale (ossia di rinforzo o irrigidimento del forcellone).
- 2.2.4 - Salvo quando diversamente specificato nei regolamenti di classe è consentito modificare il forcellone, mediante saldatura, foratura o helicoil allo scopo di montare la "pinna" di protezione catena, i perni di supporto del cavalletto posteriore e per fissare il supporto pinza posteriore in modo che la pinza rimanga in posizione quando la ruota posteriore viene smontata.
- 2.2.5 - Se presenti, i perni di supporto per il cavalletto posteriore sul forcellone, devono essere arrotondati e le viti di fissaggio di detti perni devono essere incassate.

2.3 - PIASTRE DI STERZO

2.3.1 - 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.

2.3.2 - L'angolo di rotazione dello sterzo da ambedue i lati della linea mediana deve essere di almeno 15°.

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

2.4 - MANUBRI E COMANDI MANUBRIO

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

2.4.2 - Le estremità esposte dei manubri devono avere una parte terminale in materiale solido, con raggio sferico di almeno mm 8.

2.4.3 - I morsetti di fissaggio dei manubri devono essere accuratamente raccordati ed essere realizzati in modo da evitare zone di rottura nei manubri durante le normali condizioni di utilizzo.

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

2.4.5 - Le leve di comando sui manubri devono avere una lunghezza, misurata tra il fulcro di rotazione e l'estremità esterna, inferiore a mm 200.

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

2.4.7 - Tutte le leve di comando sui manubri devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica con un diametro minimo di mm 16, eventualmente schiacciata fino ad uno spessore minimo di mm 14.

2.4.8 - L'estremità della leva di comando sui manubri deve essere parte integrante della leva stessa o essere permanentemente fissate ad essa.

2.4.9 - L'uso di leve snodate è consentito.

2.4.10 - In qualunque posizione dello sterzo, le leve di comando non devono toccare nessuna parte del motociclo compresa la carenatura (qualora presente).

2.4.11 - In qualunque posizione dello sterzo e della sospensione anteriore, la ruota anteriore non deve toccare la carenatura (qualora presente).

2.4.12 - Il comando dell'acceleratore (meccanico o elettronico) deve richiudersi automaticamente quando il pilota lo rilascia. **Sui soli motocicli ad iniezione, anche in presenza di un sistema "ride by wire", i comandi dell'acceleratore meccanici devono prevedere 2 cavi gas, uno per l'apertura ed uno per la chiusura del gas.**

2.4.13 - Sul semi-manubrio destro o sul lato destro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante di colore rosso (kill-switch), che consenta di spegnere il motore. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola **e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.**

- 2.4.14** - In tutte le classi ad eccezione delle Moto d'Epoca, Minimoto, Salita ed Accelerazione, è obbligatorio l'uso di un dispositivo (para-leva), che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli.
- 2.4.15** - Il para-leva può essere realizzato in materiale plastico, metallico, in materiale composito o in una combinazione di tali materiali. L'uso del titanio, della fibra di carbonio e/o kevlar per questo componente è consentito, anche nelle classi ove sussista un divieto generale per l'impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.
- 2.4.16** - Il para-leva deve avere le seguenti caratteristiche costruttive:
- Rigidità e resistenza tali da garantire la funzione protettiva in caso di contatto tra due motocicli.
 - Non presentare bordi taglienti o appuntiti anche successivamente ad una rottura a causa di eventuale caduta o contatto violento.
 - Non intralciare l'azionamento della leva freno da parte del pilota e non impedire a quest'ultimo di lasciare l'impugnatura del manubrio in caso di necessità.
- 2.4.17** - È fortemente consigliato l'uso di para-leva inclusi nelle liste dei Dispositivi di Sicurezza Approvati dalla F.I.M. (pubblicate sul sito www.fim-live.com) o dalla F.M.I. (pubblicate sul sito www.federmoto.it).
- 2.4.18** - I costruttori (o distributori) di materiale after-market, che abbiano a catalogo para-leva non inclusi nelle suddette liste, potranno richiederne l'approvazione seguendo la procedura illustrata nell'allegato 4.
- 2.4.19** - Durante le O.P. il C.T. ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui para-leva non inclusi nelle suddette liste, al fine di verificarne la conformità ai requisiti di cui sopra. I motocicli con para-leva giudicati non conformi verranno rifiutati, in caso di controversia la decisione finale sul para-leva spetta al 1°C.T.
- 2.5.20** - I para-leva che presentino evidenti segni di abrasione o principi di rottura devono essere sostituiti.
- 2.5** - PEDANE E COMANDI PEDANE
- 2.5.1** - Le pedane possono essere fisse o ripiegabili, nel secondo caso devono essere equipaggiate con un dispositivo che le riporti automaticamente alla posizione normale.
- 2.5.2** - 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.
- 2.5.3** - L'estremità della pedana deve essere realizzata in modo da avere la più ampia superficie di contatto allo scopo di ridurre il rischio di lesioni a danno del pilota in caso di incidente.
- 2.5.4** - Riparare le pedane ed i supporti pedana mediante saldatura è vietato.

- 2.5.5 - Ciascun pedale di comando deve essere montato su di un perno di rotazione indipendente.
- 2.5.6 - Il pedale del freno, se articolato sull'asse del poggiapiedi, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggiapiedi è piegato o deformato.
- 2.5.7 - In tutte le classi è consentito aggiungere delle protezioni (para-tacchi) montate sulle pedane. Le protezioni para-tacchi possono essere costruite utilizzando materiale metallico, plastico o composito, purché abbiano uno spessore sufficiente a garantirne la funzione protettiva. **L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti è consentito, anche nelle classi ove sussista un divieto generale per l'impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.**
- 2.5.8 - Nelle classi di motocicli Derivati di Serie, è consentito sostituire le protezioni (para-tacchi) originali con altre di forma o materiale differente, al fine di migliorarne la funzione protettiva.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - FORCELLA ANTERIORE

- 3.1.1 - In tutte le classi, l'altezza e la posizione degli steli forcella rispetto alle piastre di sterzo sono libere.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

- 3.2.1 - In tutte le classi è consentito installare un ammortizzatore di sterzo con le relative staffe di fissaggio.

3.3 - ELETTRONICA SOSPENSIONI

- 3.3.1 - Per essere utilizzati nelle competizioni, i dispositivi elettronici per il controllo delle sospensioni devono:
 - Essere progettati in modo da non compromettere il funzionamento delle sospensioni anche in caso di avaria elettrica o elettronica.
 - Rimanere, in ogni loro parte meccanica ed elettronica, come originariamente prodotti dal costruttore.
- 3.3.2 - Laddove autorizzato dai regolamenti di classe, anche sulle sospensioni elettroniche è consentito sostituire o modificare i componenti interni della forcella come molle, olio, lamelle, pistoni e spilli allo scopo di variarne la taratura idraulica.
- 3.3.3 - Salvo quando diversamente specificato, non è permesso l'uso di fluidi le cui proprietà fisiche varino in funzione dei campi elettromagnetici cui sono sottoposti.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - GENERALITÀ

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

4.2 - PINZE FRENO

- 4.2.1 - In tutte le classi, il supporto della pinza freno posteriore può essere modificato per essere fissato al forcellone
- 4.2.3 - **In tutte le classi, i perni originali di fissaggio delle pastiglie alla pinza freno possono essere cambiati con altri, che permettano la sostituzione rapida delle pastiglie, a condizione che la sostituzione non richieda la modifica della pinza freno.**
- 4.3 - POMPE FRENO
- 4.3.1 - L'eventuale biforcazione della tubazione del freno verso le due pinze freno anteriori, non deve avvenire al di sotto della piastra di sterzo inferiore. Connettere le pinze freno anteriori tra di loro, mediante una tubazione (ponticello o cavallotto) che passi sopra la ruota e sia solidale alla parte inferiore della forcella, quindi è consentito.
- 4.4 - ELETTRONICA FRENI
- 4.4.1 - Per essere utilizzato nelle competizioni, il sistema antibloccaggio (ABS) deve:
 - Essere progettato in modo da non compromettere il funzionamento dei freni anche in caso di un'avaria elettrica o elettronica.
 - Rimanere come originariamente prodotto dal costruttore, in ogni sua parte meccanica, idraulica ed elettronica.
- 4.4.2 - Laddove autorizzato nei regolamenti di classe, anche sugli impianti frenanti muniti di sistema ABS è consentito sostituire le leve di comando, i tubi ed i serbatoi contenenti il fluido freni.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Ogni modifica al cerchio ruota ed alle razze di una ruota integrale (fusa, forgiata o rivettata) o tradizionale (a raggi) così com'è fornita dal produttore, è vietata.
- 5.2 - Fanno eccezione all'articolo precedente, la verniciatura del cerchio, la valvola (o la camera d'aria), i raggi ruota (per i cerchi tradizionali), i pesi di bilanciamento.
- 5.3 - L'uso di cerchi ruota in materiale composito come carbonio e/o kevlar, inclusi quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro, non è ammesso.
- 5.4 - Il canale del cerchio ruota non deve essere deformato o danneggiato.
- 5.5 - Salvo quando diversamente specificato dai regolamenti di classe:
 - È ammesso modificare i distanziali (interni ed esterni) dei cerchi ruota per fare in modo che rimangano in posizione durante il cambio gomme.
 - Il rinvio del tachimetro/contachilometri (se presente) può essere rimosso e sostituito con un distanziale.
 - È ammesso trattare superficialmente il canale del cerchio al fine di aumentare l'attrito tra cerchio ruota e pneumatico (trattamento anti-slip).

- 6.5.1 - **Si raccomanda al pilota di verificare che la profondità del battistrada degli pneumatici intagliati o dei fori di controllo degli pneumatici slick sia sempre superiore al valore minimo indicato dal costruttore dello pneumatico.**
- 6.6 - **PNEUMATICI RAIN**
- 6.6.1 - Si definisce pneumatico “rain” uno pneumatico che abbia le seguenti caratteristiche:
 - Un battistrada profilato (ottenuto per stampo o intaglio) in cui il rapporto percentuale tra la superficie degli intagli e quella della gomma a terra nella zona di contatto con il terreno (land to sea ratio) sia di almeno 20% e di un minimo del 7% su ogni terza parte della sezione.
 - Le scanalature con una profondità minima di 3 mm sul 90% della loro lunghezza.
- 6.6.2 - Gli pneumatici rain possono essere usati solo se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal D.d.G.
- 6.7 - **MONTAGGIO DEGLI PNEUMATICI**
- 6.7.1 - Nel montaggio dello pneumatico sul cerchio ruota è obbligatorio rispettare il senso di marcia indicato dal costruttore.
- 6.7.2 - Tutti gli pneumatici vengono misurati, montati sul cerchio ruota ad una pressione di 1kg/cm², sulla porzione dello pneumatico opposta a quella appoggiata al suolo.
- 6.8 - **PUNZONATURA DEGLI PNEUMATICI**
- 6.8.1 - Nelle classi in cui è stabilito un numero massimo di pneumatici utilizzabili durante l'evento o parte di esso, gli pneumatici contingentati vengono resi riconoscibili e conteggiati mediante l'applicazione di stickers. Gli stickers devono essere ritirati dal pilota, o da suo incaricato, durante le O.P.
- 6.8.2 - **Gli stickers devono essere applicati sulla spalla destra del pneumatico (lato comando acceleratore), a cura del pilota o di suo incaricato, prima di entrare in pista durante i turni come previsto nel regolamento di classe.**
- 6.8.3 - Il controllo sulla regolarità degli stickers è eseguito all'ingresso della pista. In caso di mancata applicazione di uno o di entrambi gli stickers, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal C.T. preposto direttamente all'ingresso pista.
- 6.8.4 - La punzonatura manuale degli pneumatici viene sanzionata con un'ammenda, come previsto dalle Norme Sportive.
- 6.8.5 - Alla fine del turno di prove e, ove previsto anche della gara, il pilota deve consegnare al 1° C.T. un numero di stickers equivalente al numero di pneumatici che gli sono stati punzonati manualmente. La mancata consegna viene equiparata ad un'irregolarità tecnica.
- 6.8.6 - **La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli stickers è**

ART. 6 - PNEUMATICI**6.1 - DATI IDENTIFICATIVI**

6.1.1 - Ad eccezione degli pneumatici slick e di quelli marcati “Not For Highway Use” (NHS), il Fabbricante deve identificare lo pneumatico con un marchio indicante:

- Il nome del fabbricante.
- Il marchio “e” e/o “DOT” (usato per pneumatici omologati).
- L'anno di fabbricazione dello pneumatico (in codice).
- La dimensione dello pneumatico.
- L'indice di velocità.
- Il codice di carico.
- Ogni altra caratteristica necessaria per l'uso corretto dello pneumatico.

6.1.2 - In tutte le classi, gli pneumatici devono avere un indice di velocità “V” o superiore, fanno eccezione a quest'articolo gli pneumatici delle classi Minimoto, MiniGP, Scooter e Moto d'Epoca.

6.1.3 - Salvo quando diversamente specificato nei regolamenti di classe, la larghezza degli pneumatici deve essere scelta tenendo conto della larghezza del canale del cerchio ruota rispettando quanto indicato nelle norme ETRTO (Allegato 5).

6.2 - BATTISTRADA

6.2.1 - La superficie dello pneumatico può essere liscia (ovvero senza intagli) nel caso degli “slick”, o profilata, nel caso degli pneumatici “intagliati”.

6.3 - PNEUMATICI INTAGLIATI

6.3.1 - Il disegno del battistrada degli pneumatici intagliati è libero ma deve essere realizzato dal fabbricante.

6.3.2 - Intagli supplementari o altre modifiche alla superficie dello pneumatico sono autorizzati solo se effettuati dal fabbricante, o da personale specializzato da lui autorizzato, per mezzo di attrezzatura appositamente costruita a questo scopo.

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

6.3.4 - Alle O.P. gli pneumatici che abbiano una profondità del battistrada inferiore a mm 1,5 vengono considerati come pneumatici non intagliati, quindi ad essi sono applicate eventuali restrizioni riguardanti l'uso degli slick.

6.4 - PNEUMATICI SLICK

6.4.1 - La superficie dello pneumatico slick deve avere una serie di 3 o più fori nella parte centrale e nella spalla, disposti ad intervalli di massimo 120°.

6.4.2 - Quando a seguito dell'utilizzo almeno 2 di questi fori siano completamente consumati (ossia non più visibili), lo pneumatico non può più essere utilizzato.

6.5 - USURA DEGLI PNEUMATICI

del pilota. Il mancato ritiro o la perdita di parte o di tutti gli stickers non vengono accettati come valida giustificazione in caso di assenza di stickers sugli pneumatici.

6.8.7 - Nel caso uno pneumatico con sticker già apposto presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso il C.T., sentito il parere del fornitore dello pneumatico, può autorizzarne la sostituzione. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al C.T.

6.9 - TERMOCOPERTE

6.9.1 - Salvo quando specificato diversamente dai regolamenti di classe, l'uso di termocoperte, anche sulla griglia di partenza, è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

7.1 - CARBURANTE

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

7.1.2 - Le verifiche sui carburanti vengono effettuate seguendo la procedura illustrata nell'allegato 8.

7.1.3 - Il carburante deve essere contenuto in un solo serbatoio, l'utilizzo di serbatoi supplementari come mezzo di rifornimento rapido è vietato in tutte le classi.

7.1.4 - Il rifornimento di carburante può essere effettuato con recipienti non pressurizzati ed il serbatoio carburante non può essere pressurizzato artificialmente al di sopra della pressione atmosferica.

7.2 - SERBATOIO (ECETTO DRAGSTER)

7.2.1 - La capacità massima del serbatoio di benzina deve essere di lt 32 per le classi Grand Prix (Moto3, 125GP-250GP e Moto2) e di lt 24 per l'Endurance. Per le classi di motocicli Derivate di Serie la capacità del serbatoio deve rimanere come omologata.

7.2.2 - La parte anteriore e posteriore del serbatoio devono essere saldamente fissate al telaio, fissare il serbatoio alla carenatura o a qualsiasi parte in materiale plastico è vietato. Il fissaggio del serbatoio deve essere assicurato mediante viti, l'uso di sistemi di fissaggio a baionetta o attacchi rapidi è vietato.

7.2.3 - Gli attacchi del serbatoio devono essere realizzati in modo da resistere ad eventuali contatti violenti, cadute od altre sollecitazioni estreme derivanti dall'uso sui campi di gara.

7.2.4 - Il tappo del serbatoio non deve sporgere dal profilo del serbatoio (o eventuale copertura) in modo tale da non poter essere strappato via o aperto in caso di incidente. Una volta chiuso, il tappo del serbatoio deve avere una tenuta perfetta.

7.2.5 - Gli sfiati del serbatoio devono essere collegati attraverso una valvola di non ritorno ad un vaso di recupero della capacità di almeno 250 cc. La

valvola di non ritorno deve essere montata in modo da impedire il passaggio di carburante verso il vaso di recupero. La cassa filtro può essere utilizzata come vaso di recupero.

- 7.2.6 - Mettere il serbatoio all'aria attraverso l'air-box è permesso.
- 7.2.7 - Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe[®]").
- 7.2.8 - L'uso di materiali di riempimento allo scopo di ridurre la capacità di un serbatoio, è vietato.
- 7.2.7 - Montare una paratia allo scopo di isolare il serbatoio dal calore proveniente dal motore, è concesso a condizione che tale paratia sia realizzata in materiale ignifugo e sia saldamente assicurata al motociclo (motore, serbatoio o telaio).
- 7.3 - **SERBATOI IN MATERIALE COMPOSITO**
- 7.3.1 - Salvo quando diversamente specificato nei regolamenti di classe, i serbatoi in materiale composito (fibra di vetro, carbonio e/o kevlar) sono vietati.
- 7.3.2 - Qualora autorizzati nei regolamenti di classe, per poter essere accettati alle O.P., 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.
- 7.3.3 - I serbatoi in materiale composito sprovvisti di sacco devono avere passato i test previsti dalla F.I.M. e riportare una targhetta esterna indicante a data di produzione, il nome del fabbricante e quello del laboratorio che ha effettuato il test.
- 7.3.4 - I dettagli completi sulle procedure e norme di omologazione dei serbatoi del carburante sono disponibili presso la F.I.M.
- 7.4 - **PROTEZIONI SERBATOIO**
- 7.4.1 - L'uso di gusci allo scopo di proteggere, parzialmente o totalmente, il serbatoio è permesso a condizione che detti gusci siano amovibili. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti è consentito, anche nelle classi ove sussista un divieto generale per l'impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.
- 7.4.2 - In qualsiasi momento dell'evento, il C.T. ha la facoltà di richiedere lo smontaggio dei gusci protettivi, al fine di verificare l'integrità del serbatoio.
- 7.4.3 - Nelle classi di motocicli Derivati di Serie, i gusci protettivi devono accoppiarsi al serbatoio mantenendone la forma originale.

ART. 8 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

8.1 - CIRCUITO CARBURANTE.

- 8.1.1 - Il circuito del carburante, compreso tra il serbatoio ed il flauto/i iniettori o il carburatore/i, deve essere posizionato sul motociclo in modo da essere protetto in caso di caduta.

8.2 - SOVRALIMENTAZIONE

8.2.1 - La sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato, è vietata in tutte le classi, ad esclusione di Dragster e Sprinter.

8.2.2 - L'iniezione diretta di carburante non è considerata sovralimentazione.

8.3 - RIDE BY WIRE

8.3.1 - Per essere utilizzati nelle competizioni, i sistemi di controllo elettronici delle valvole a farfalla, noti anche come sistemi "ride by wire", devono:

- Essere progettati in modo che le valvole a farfalla si chiudano in caso di avaria elettrica o elettronica.
- Rimanere, in ogni loro componente meccanico, elettrico ed elettronico, come originariamente prodotti dal costruttore.

8.3.2 - Il software del ride by wire può essere modificato, a condizione che i sistemi e le procedure di sicurezza rimangano come originariamente progettati dal costruttore.

ART. 9 - MOTORE**9.1 - RECUPERO DEGLI SFIATI MOTORE**

9.1.1 - I tubi di sfiato del carter motore, della testa o del cambio, 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.

9.1.2 - La capacità minima di detto serbatoio deve essere di 250 cc. per il recupero degli sfiati cambio e di 500 cc. per il recupero degli sfiati motore.

9.1.3 - I motocicli con motori 4T 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.

9.2 - COPERCHI LATERALI MOTORE

9.2.1 - **I coperchi laterali del motore contenenti olio, devono essere fissati ai carter motore mediante viti in acciaio, l'uso di viti in alluminio o titanio per questa applicazione è vietato.**

9.3 - PROTEZIONI LATERALI MOTORE

9.3.1 - Anche in presenza di tamponi para-telaio e carenatura integrale, tutti i coperchi laterali dei carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possano entrare in contatto con il terreno, devono essere protetti da un coperchio supplementare avente funzione protettiva.

9.3.2 - 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 un'adeguata resistenza all'abrasione ed agli urti, allo scopo di evitare spargimenti di olio in pista. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti è consentito, anche nelle classi ove sussista un divieto generale per l'impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.

- 9.3.3 - Le protezioni devono essere fissate al motore mediante almeno 3 bulloni, l'uso di adesivi è consentito solo al fine di migliorare l'aderenza della protezione al coperchio motore, ma non può essere considerato come metodo di fissaggio alternativo a quello mediante bulloni.
- 9.3.4 - La qualità progettuale ed applicativa delle protezioni ed il loro fissaggio al motore è oggetto di verifica. Le protezioni che presentano evidenti segni di abrasioni devono essere sostituite.
- 9.3.5 - Montare piastre e barre aggiuntive allo scopo di proteggere il motore è consentito.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - PROTEZIONI DELLE TRASMISSIONI

- 10.1.1 - In tutti i motocicli, se la trasmissione primaria è aperta, deve essere munita di una protezione di sicurezza atta ad evitare eventuali lesioni al pilota e/o al passeggero in caso di contatto.

10.2 - PINNA PARA-CATENA

- 10.2.1 - È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra il ramo inferiore della catena e la corona.
 - 10.2.2 - La pinna para-catena può essere costruita utilizzando materiale metallico, plastico o composito, purché abbia uno spessore sufficiente a garantirne la funzione protettiva. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti è consentito, anche nelle classi ove sussista un divieto generale per l'impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.
 - 10.2.3 - Nel caso non sia parte integrante del forcellone, la pinna para-catena deve essere saldamente fissata ad esso, mediante saldatura o mediante l'uso di viti. Non sono ammessi fissaggi mediante incollaggio e/o fascette in nylon o in metallo.
- ### **10.3 - BULLONERIA TRASMISSIONE FINALE**
- 10.3.1 - Per il montaggio del pignone, della corona e del porta corona (se presente), è ammessa solo bulloneria (viti, perni dadi) e in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o in titanio di grado 5. La bulloneria in alluminio non è ammessa per quest'applicazione.

ART. 11 - RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - CIRCUITO ACQUA

- 11.1.1 - Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.

11.2 - RADIATORE OLIO

- 11.2.1 - Il radiatore dell'olio non deve essere montato al di sopra del parafango posteriore.

11.3 - CIRCUITO OLIO

- 11.3.1** - Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, i tubi di mandata e ritorno al radiatore olio, i filtri dell'olio e gli scambiatori (acqua olio) esterni al motore, devono avere una tenuta perfetta ed essere assicurati con un filo da legatura in modo tale da impedire aperture accidentali.
- 11.3.2** - In tutte le classi, sui motocicli con motore 4T, è ammesso (e raccomandato) installare, in prossimità della strumentazione, un indicatore luminoso di colore rosso, che si accenda o lampeggi nel caso in cui si verifichi una perdita di pressione del circuito di lubrificazione.
- 11.3.3** - Le tubazioni contenenti olio in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna ed avere connettori crimpati o filettati. Fanno eccezione i motocicli Derivati di Serie, per i quali sono ammesse tubazioni di tipo differente purché montate in origine sul motociclo omologato.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO**12.1 - TELEMETRIA**

- 12.1.1** - L'uso di apparecchiature elettroniche di qualsiasi genere, allo scopo di trasmettere informazioni (dati o voce) da o per un motociclo mentre esso è in movimento (telemetria), è vietato. Fanno eccezione i dispositivi per la visualizzazione del tempo sul giro a bordo del motociclo e gli eventuali dispositivi di trasmissione e/o ricezione dati, come ad esempio dispositivi video, apparecchiature cronometriche, forniti dall'organizzatore e autorizzati dal D.d.G.

12.2 - APPARECCHIATURE CRONOMETRICHE

- 12.2.1** - **Qualora richiesto, apparecchiature elettroniche fornite dall'organizzatore per il servizio di cronometraggio, devono obbligatoriamente essere montate sul motociclo.**
- 12.2.2** - **È compito del pilota assicurarsi che le apparecchiature di cronometraggio siano correttamente montate e, se previsto alimentate, prima dell'ingresso in pista. Il mancato rispetto del presente articolo è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti e viene sanzionato come specificato nelle Norme Sportive.**
- 12.2.3** - Qualora consentito dal regolamento di classe, l'uso di dispositivi per la visualizzazione del tempo sul giro a bordo del motociclo, non deve interferire con apparecchiature elettroniche fornite dall'organizzatore per il servizio di cronometraggio.
- 12.3 - DISPOSITIVI DI REGISTRAZIONE VISIVA**
- 12.3.1** - Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato. L'organizzatore della manifestazione o il promotore del campionato, possono richiedere al D.d.G l'autorizzazione al montaggio e all'uso di tali dispositivi a scopo commerciale e/o promozionale. Il D.d.G. ha facoltà di rifiutare il montaggio e l'uso di suddetti dispositivi.

- 12.3.2 - Gli eventuali dispositivi di registrazione o trasmissione video, autorizzati dal D.d.G., devono essere fatti visionare al C.T. preposto nel loro montaggio definitivo, affinché ne sia verificata la sicurezza. Il mancato rispetto del presente articolo è equiparato ad un'irregolarità tecnica.
- 12.3.3 - Il D.d.G. ha la facoltà di requisire e/o cancellare le immagini registrate senza autorizzazione.
- 12.4 - LUCE POSTERIORE
- 12.4.1 - Sui motocicli è obbligatorio montare una luce con le seguenti caratteristiche:
- Avere un fascio luminoso di colore rosso con una potenza di 10-15Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8 Watt, per le lampade a led.
 - Quando il motociclo è in pista il fascio luminoso deve essere continuo (non intermittente), il fascio luminoso intermittente è ammesso (ma non obbligatorio) unicamente quando è attivato il dispositivo elettronico per limitare la velocità del motociclo nella corsa box (pit-limiter).
 - Essere **saldamente** montata sotto o sopra il codino, nella parte posteriore, vicino alla mezzeria del motociclo ed essere orientata in modo da essere ben visibile per chi si trovi dietro il motociclo in un angolo di 15° a destra e sinistra dell'asse del motociclo.
 - Essere alimentata dal circuito principale del motociclo o da una batteria separata ed attivabile mediante un interruttore posizionato in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella alla moto.
 - Avere un involucro stagno che impedisca all'acqua di penetrare compromettendone il funzionamento.
- 12.4.2 - **È fortemente consigliato l'uso di luci incluse nella lista dei Dispositivi di Sicurezza Approvati dalla F.M.I. (pubblicate sul sito www.federmoto.it).**
- 12.4.3 - **I costruttori (o distributori) di materiale after-market, che abbiano a catalogo luci non incluse nella suddetta lista, possono richiederne l'approvazione seguendo la procedura illustrata nell'allegato 4.**
- 12.4.4 - **Durante le O.P. il C.T. ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sulle luci posteriori non incluse nella suddetta lista, al fine di verificarne la conformità. I motocicli con luci posteriori giudicate non conformi verranno rifiutati, in caso di controversia la decisione finale sulla luce posteriore spetta al 1°C.T.**
- 12.4.5 - La luce deve essere accesa unicamente quando il D.d.G dichiara la prova o la gara bagnate, ma deve essere montata sul motociclo e mantenuta operativa (pronta all'uso) durante tutto l'evento. I C.T. hanno la facoltà di verificare la presenza della luce posteriore ed il suo corretto funzionamento durante l'intera durata dell'evento (anche in condizione di pista asciutta).

- 12.4.6 - Sui motocicli derivati da modelli omologati per uso stradale, il fanale posteriore originale può essere utilizzato come luce posteriore in caso di pioggia.
- 12.4.7 - L'articolo 12.4 (per intero) non si applica alle classi Minimoto, MiniGP, Salita, Accelerazione e Moto d'Epoca, per le quali non è obbligatorio montare una luce posteriore.

ART. 13 - CARROZZERIA DEI MOTOCICLI

13.1 - GENERALITÀ

- 13.1.1 - La carrozzeria dei motocicli deve conformarsi ai requisiti specificati negli articoli a seguire e schematizzati nell'allegato 6.
- 13.1.2 - Nessuna parte del motociclo deve superare il piano verticale tangente la parte posteriore dello pneumatico posteriore.
- 13.1.3 - Nessuna parte del motociclo deve superare il piano verticale tangente la parte anteriore dello pneumatico anteriore.
- 13.1.4 - 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).
- 13.1.5 - I profili aerodinamici possono essere montati sui motocicli "solo" a condizione che siano parte integrante della carenatura o della sella e che non superino la larghezza della carenatura o l'altezza del manubrio e che abbiano tutti i bordi arrotondati con un raggio minimo di **mm 2.5**.

13.2 - CARENA

- 13.2.1 - Ad eccezione delle Minimoto, il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente ed incolore (non sono ammessi plexi fumé).
- 13.2.2 - I bordi del plexi, così come tutti i bordi esposti della carenatura, devono essere arrotondati.
- 13.2.3 - La larghezza massima della carenatura deve essere di mm 600.
- 13.2.4 - La superficie anteriore della carenatura deve prevedere possibilmente 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 anteriore per soddisfare questo requisito.

13.2.5 - Gli attacchi della carenatura possono essere sostituiti con attacchi di tipo rapido.

13.3 - VASCA DI CONTENIMENTO

13.3.1 - I motocicli equipaggiati con motori 4T devono montare una vasca di contenimento, posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore.

13.3.2 - Detta vasca deve avere una capienza minima come indicato di seguito e comunque non inferiore alla metà del volume totale dei lubrificanti e dei liquidi contenuti nel motore e negli impianti di raffreddamento e lubrificazione:

- 0,5 lt per le Minimoto
- 2,5 lt per i motocicli con cilindrata fino a 250 cc.
- 6,0 lt per i motocicli con cilindrata superiore a 250 cc.

13.3.3 - **In tutte le classi ad eccezione delle Minimoto, Scooter e Pit Bike, l'altezza minima della vasca di contenimento rispetto al suo punto più basso deve essere di mm 50.**

13.3.4 - **Le chiusure posteriore e anteriore della vasca di contenimento devono essere verticali o leggermente inclinate verso l'interno della vasca, in modo da impedire che i liquidi fuoriescano quando il motociclo accelera o frena.**

13.3.5 - Nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato un foro con diametro minimo di 25 mm. Tale foro deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il D.d.G. dichiari la gara o la prova bagnata.

13.3.6 - Nelle classi di motocicli Derivati di Serie, sulla parte inferiore della carenatura (qualora presente) sono ammesse modifiche minime in modo che possa assolvere le funzioni della vasca di contenimento.

13.3.7 - Nelle classi di motocicli Derivati di Serie, sui motocicli privi in origine di carenatura inferiore, è consentito montare una vasca di contenimento che careni la parte inferiore del motociclo a condizione che l'altezza di tale vasca non superi il piano passante per gli assi ruota anteriore e posteriore.

13.3.8 - **Nelle classi Minimoto, Scooter e Pit Bike è obbligatorio disporre, all'interno della vasca di contenimento, del materiale assorbente non infiammabile al fine di evitare che l'olio fuoriesca dalla vasca e ritardare la propagazione di eventuali fiamme. Nelle rimanenti classi il rispetto del presente articolo è raccomandato ma non obbligatorio.**

13.4 - PARAFANGHI

13.4.1 - Il parafrango anteriore non deve superare le seguenti superfici:

- Nella parte posteriore il piano costruito inclinando a 45° verso l'alto il piano orizzontale passante per l'asse ruota.
- Nella parte anteriore il piano orizzontale passante per l'asse della ruota.

Per maggior dettaglio si veda l'esempio in figura 2 dell'allegato 6.

- 13.4.2 - In tutte le classi l'uso del parafango anteriore è obbligatorio, nel caso il D.d.G. dichiari la prova o la gara bagnata. In caso di prova o gara asciutta, l'uso del parafango è obbligatorio solo nelle classi di motocicli Derivati di Serie (600 Supersport, Superbike, Sport 4T, Sport 2T, Stock 600, Superstock, Naked, Open e Scooter).
- 13.5 - SELLA
- 13.5.1 - La larghezza massima della sella, inclusi il codone ed ogni elemento ad essa connesso, è di mm 450. Nella misura della larghezza lo scarico non deve essere considerato.
- 13.5.2 - Il codone deve avere un'altezza inferiore a mm 150 rispetto al piano sella. Nella misura non si deve tenere in considerazione la spugna montata sulla sella ed eventuali telecamere montate sul codone.
- 13.6 - NUMERI DI GARA
- 13.6.1 - 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.
- 13.6.2 - Se non diversamente specificato nei regolamenti di classe, le dimensioni minime dei caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere:
- Numero frontale: altezza mm 140, larghezza mm 80, spessore mm 25.
 - Numero laterale: altezza mm 120, larghezza mm 70, **spessore mm 20.**
- 13.6.3 - La distanza minima tra i numeri deve essere di mm 10.
- 13.6.4 - Per i numeri devono essere utilizzati font ben leggibili (es. Arial, Times New Roman, Futura Heavy, Univers Bold, Oliver, Franklin Gothic).
- 13.6.5 - Come regola generale sono ammessi solo numeri a 1 o 2 cifre a meno che diversamente specificato nei regolamenti di classe (es. Moto d'Epoca).
- 13.6.6 - Alle O.P. verranno respinti i motocicli con tabelle non conformi o contenenti numeri o loghi suscettibili di creare confusione nella lettura.
- 13.7 - TABELLE PORTA-NUMERO
- 13.7.1 - La tabella porta-numero deve avere preferibilmente forma ellittica (anche circolare) o rettangolare (anche quadrata). Nel caso di tabelle di forma rettangolare i lati del rettangolo possono essere raccordati.
- 13.7.2 - 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 per maggiori dettagli.
- 13.7.3 - La tabella porta-numero deve essere di colore omogeneo ed avere un fondo possibilmente opaco, tale da non riflettere la luce solare.
- 13.7.4 - Se non diversamente specificato nel regolamento di classe, sulle tabelle porta-numero non devono essere affissi loghi di sponsor.
- 13.8 - COLORE NUMERI E TABELLE PORTA-NUMERO
- 13.8.1 - Le tabelle porta-numero ed i numeri di gara devono essere dei colori specificati nei regolamenti di classe e riassunti nell'allegato 1.
- 13.9 - POSIZIONAMENTO DELLE TABELLE PORTA-NUMERO

- 13.9.1 - Le tabelle porta-numero devono essere esposte nella parte anteriore 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 essere posizionate sul motociclo rispettando gli articoli a seguire.
- 13.9.2 - La tabella porta-numero anteriore deve essere esposta al centro nella parte anteriore della carenatura, possibilmente su di una superficie con inclinazione massima di 30° rispetto alla verticale.
- 13.9.3 - Qualora il disegno specifico della carenatura non rendesse possibile il posizionamento del numero anteriore in posizione centrale, previa autorizzazione da parte del C.T., la tabella porta-numero anteriore può essere esposta su di un lato nella parte anteriore della carenatura.
- 13.9.4 - In mancanza di carenatura, la tabella porta-numero anteriore si deve esporre, possibilmente in posizione centrale, fissandola alla forcella in modo da rispettare le norme che ne regolano le dimensioni e l'inclinazione.
- 13.9.5 - Le tabelle porta-numero laterali devono essere esposte sulla parte centrale o su quella inferiore della carenatura.
- 13.9.6 - Previa autorizzazione da parte del C.T., in mancanza di carenatura o di una vasca di contenimento, che abbia una sufficiente estensione verticale per esporre una tabella laterale di dimensione prescritta, le tabelle porta-numero laterali si possono esporre sul codone (o nella parte posteriore della sella) con una inclinazione prossima alla perpendicolare al terreno ed in posizione sufficientemente arretrata da non essere mai coperta dal corpo del pilota.
- 13.9.7 - I cronometristi non possono essere ritenuti responsabili per il mancato rilevamento dei tempi sul giro di motocicli con numeri o tabelle porta-numero non conformi ai precedenti articoli.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - CRITERI COSTRUTTIVI

- 14.1.1 - I gas di scarico devono essere espulsi all'indietro (esclusi gli scooter), in modo tale da non sollevare polvere, non imbrattare i freni o gli pneumatici, ne costituire in alcun modo disturbo per l'eventuale passeggero o per i piloti che seguono.
- 14.1.2 - L'estremità dei tubi di scarico di un motociclo non deve sporgere oltre la tangente verticale allo pneumatico posteriore, come illustrato nell'allegato 6.
- 14.1.3 - Tutte le estremità dello scarico devono essere arrotondate allo scopo di evitare la presenza di bordi taglienti.
- 14.1.4 - Se non diversamente specificato nei regolamenti di classe, gli impianti di scarico a lunghezza variabile sono vietati.

14.2 - PROVA FONOMETRICA

- 14.2.1 - La rumorosità allo scarico dei motocicli deve essere contenuta nei limiti previsti per le singole classi.
- 14.2.2 - **Le disposizioni generali, la procedura di misurazione e la tabella riassuntiva dei limiti nelle varie classi, sono riportate nell'allegato 3.**

ART. 15 - MATERIALI

- 15.1 - Si definisce una lega dell'elemento X o più semplicemente materiale 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.
- 15.2 - 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).
- 15.3 - L'uso di metalli a matrice composita (MMC) e metalli rinforzati con fibre (FRM) è vietato.
- 15.4 - L'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del forcellone, del perno forcellone, dei perni ruota e dei manubri è vietato. L'uso delle leghe di alluminio per la costruzione dei perni ruota è vietato.
- 15.5 - Le pinze freno devono essere realizzate in una lega di alluminio che abbia un modulo elastico inferiore a 80 gpa.
- 15.6 - Le piste frenanti dei dischi freno devono essere costruite con una lega di ferro che abbia un tenore di materiali ceramici (es. al₂O₃, SiC, B₄C, Ti₅Si₃, SiO₂, Si₃N₄) inferiore al 2%.
- 15.7 - La struttura principale dell'albero motore e degli alberi a camme deve essere realizzata in lega di ferro (acciaio). Se non diversamente specificato nel regolamento di classe, sull'albero motore, sono ammessi inserti di materiale differente, con il solo fine di bilanciare l'albero stesso.
- 15.8 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per la costruzione o il rinforzo di pistoni, teste e blocco cilindri, è vietato.
- 15.9 - Per il fissaggio delle parti strutturali è ammessa solo bulloneria in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o in titanio di grado 5. La bulloneria in alluminio può essere utilizzata solo per il fissaggio di parti non strutturali.
- 15.10 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, le modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.
- 15.11 - In caso di controversia, la decisione finale sull'adeguatezza della bulloneria spetta al C.T. preposto.

ART. 16 - COMPONENTI VIETATI, FACOLTATIVI E LIBERI

16.1 - COMPONENTI VIETATI

- 16.1.1 - È obbligatorio rimuovere dal motociclo i seguenti componenti:
- Fanale/i sia anteriore che posteriore, salvo quanto previsto dall'articolo 12.4.5.

- Specchi retrovisori, ad eccezione dei sidecar.
- Pedane passeggero e piastre pedane passeggero se non integrate con quelle del pilota.
- 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 bauletti.

16.2 - COMPONENTI FACOLTATIVI

16.2.1 - Salvo quando diversamente specificato nei regolamenti di classe, è consentito rimuovere dal motociclo i seguenti componenti:

- Contagiri e tachimetro.
- Contachilometri, rinvio e relativo cavo di trasmissione.
- Ventole del radiatore.
- Protezione copricatena e coperchio pignone della trasmissione finale.
- Serrature portaoggetti.
- Sonda lambda e valvola aria supplementare.
- Parafango posteriore

16.3 - COMPONENTI NON VINCOLATI

16.3.1 - Salvo quando diversamente specificato nei regolamenti di classe, i seguenti elementi sono liberi:

- Tutti i lubrificanti (oli, grassi, liquido freni, ecc.).
- Mastici/silicone, frena filetti, helicoil e timesert.
- Guarnizioni, paraoli, parapolvere.
- Candele, cavi alta tensione (se presenti) e cappucci candela (quando non integrati con la bobina).
- 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).
- Molle e dischi frizione (condotti e conduttori)
- Pastiglie freno.
- Filtro carburante.
- Tubi freno.
- Comando dell'acceleratore e relativi cavi.
- Manubri e semi-manubri.
- 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 è lasciata

alla piena responsabilità del pilota, tuttavia i C.T. preposti possono effettuare delle verifiche durante il corso della manifestazione. Nel caso in cui i capi protettivi non dovessero risultare idonei, i C.T. hanno facoltà di trattenerli restituendoli a fine gara.

17.2 - CASCO

17.2.1 - Durante le prove e le gare, quando sono su di un motociclo con il motore acceso, il pilota e l'eventuale passeggero 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 al casco così com'è stato prodotto dal costruttore.

17.2.3 - Il casco deve riportare al suo interno un'etichetta che ne certifichi l'omologazione secondo uno degli standard riconosciuti:

- Europa: ECE 22-05 'P'
- Giappone: JIS T 8133 (2007 e successivi)
- USA: SNELL M 2010

17.2.4 - Ulteriori dettagli riguardanti "le dieci regole sui caschi" e sulle omologazioni riconosciute sono riportati nell'allegato 7.

17.2.5 - I caschi che abbiano subito danni in seguito ad un incidente devono essere portati in visione al C.T. prima di essere riutilizzati.

17.3 - PROTEZIONI PER GLI OCCHI

17.3.1 - L'uso di occhiali di protezione e visiere è consentito, purché realizzati con materiale infrangibile. Le visiere dei caschi non devono essere parte integrante del casco.

17.3.2 - Ad eccezione degli occhiali da vista, l'uso di visiere od occhiali che causino distorsioni del campo visivo è vietato.

17.3.3 - Le visiere dei caschi devono essere realizzate con materiale infrangibile. L'uso di visiere a strappo è consentito.

17.4 - INDUMENTI E CALZATURE

17.4.1 - Durante le prove e le gare, il pilota e l'eventuale passeggero, devono entrambi indossare una tuta in pelle in un pezzo unico, avente uno spessore di minimo di 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, da un'imbottitura in schiuma poliuretanica di spessore minimo di mm 8 o un guscio di materiale plastico e/o metallico resistente alle abrasioni: spalle, gomiti, dorso, ginocchia ed entrambi i lati del tronco e delle anche.

17.4.3 - Se la tuta è sfoderata è obbligatorio indossare sotto-tuta completo. È consigliato utilizzare sotto-tute realizzate in tessuto "nomex", in seta o anche in cotone. Non sono ammesse sotto-tute, indumenti intimi e fodere

delle tute in materiali sintetici che, in caso d'incidente, col calore possano fondere ledendo la cute del pilota.

17.4.4 - Il pilota e l'eventuale passeggero, devono indossare degli stivaletti in cuoio con un'altezza minima di mm 200 in modo da assicurare, assieme alla tuta, una completa protezione della cute delle gambe del pilota. Solo nella classe Minimoto sono ammesse scarpe che coprano le caviglie.

17.4.5 - Il pilota e l'eventuale 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 - PARA-SCHIENA

17.5.1 - L'uso del para-schiena è obbligatorio in tutte le classi.

17.6 - MATERIALI EQUIVALENTI ALLA PELLE

17.6.1 - Per gli indumenti, le calzature ed i guanti, è consentito utilizzare materiali alternativi alla pelle, a condizione che non fondano con il calore e che abbiano proprietà uguali o superiori alla pelle con 1,5 mm di spessore, per quanto riguarda:

- Qualità ignifuga.
- Resistenza all'abrasione.
- Coefficiente di attrito su ogni tipo di asfalto.
- 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 PREMOTO3 2T (RT1PM3)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe PreMoto3 2T devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Il Campionato Italiano PreMoto3 2T è aperto ai motocicli prototipi o derivati di serie con motore monocilindrico 2 tempi.

Al fine di garantire la sicurezza sui campi gara la F.M.I. si riserva la facoltà di introdurre, anche durante la stagione, variazioni regolamentari al fine di ridurre o aumentare le prestazioni dei motocicli. Tali variazioni potranno interessare il peso minimo del motociclo, il rapporto di compressione restrizioni (boccole) allo scarico e/o il limite di potenza massima.

L'iscrizione di un pilota al Campionato Italiano PreMoto3 2T 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 e consegnata al momento dell'iscrizione.

Qualora richiesto, il pilota (o il team per lui) è tenuto a fornire il catalogo ricambi ed il listino prezzi ufficiali relativi alla componentistica montata sulla moto.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - 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. seguendo la procedura illustrata nell'allegato 12.
- 1.2 - **La somma dei pesi del motociclo in ordine di marcia e del pilota in tenuta da gara deve essere uguale o superiore a Kg 135.**
- 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° C.T. 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 (vedi anche art. 15), il telaio, il forcellone, il telaioetto reggisella ed il telaioetto porta strumenti sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 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 (vedi anche art. 15), 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 (vedi anche art. 15), l'impianto frenante è libero, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 4.2 - L'impianto frenante anteriore deve essere monodisco.
- 4.3 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico di assistenza alla frenata è vietato.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, i cerchi (vedi anche art. 15) anteriori e posteriori sono liberi, nei limiti di quanto specificato dal RTGS.
- 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.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli unici pneumatici ammessi sono quelli distribuiti dal Fornitore Ufficiale per il Campionato Italiano PreMoto3 del CIV.
- 6.2 - **Durante i turni di qualifica è consentito utilizzare un massimo di 3 pneumatici, indifferentemente anteriori o posteriori, sui quali è obbligatorio applicare gli appositi stickers conformemente a quanto stabilito nel RTGS.**
- 6.3 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di stickers.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - Fermo restando le norme riportate nel RTGS il serbatoio ed il circuito del

carburante sono liberi. Il C.T. ha facoltà di non accettare motocicli con serbatoi ritenuti non sicuri.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - GENERALITÀ ALIMENTAZIONE

8.1.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire l'impianto di alimentazione è libero nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

8.1.2 - Sono ammessi unicamente motori alimentati mediante carburatore con ammissione lamellare.

8.2 - CARBURATORE

8.2.1 - Il carburatore è libero.

8.2.2 - L'uso di sistemi d'iniezione carburante e/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.

8.3 - CASSA FILTRO

8.3.1 - L'utilizzo di un filtro aria sul condotto di aspirazione o sulla cassa filtro (se presente) è obbligatorio. Sono ammessi unicamente filtri in carta, in fibra di cotone (tipo k&N), in spugna o realizzati con una rete metallica i cui fori abbiano una superficie massima di mm² 2.

8.3.2 - L'utilizzo di dispositivi, condotti e/o paratie atti ad aumentare la pressione dell'aria in ammissione al carburatore o nella cassa filtro è vietato.

8.3.3 - L'uso di condotti di ammissione a lunghezza variabile è vietato.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - Salvo per quanto specificato negli articoli a seguire (vedi anche art. 15), il motore è libero nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

9.2 - Sono ammessi unicamente motori di produzione, ossia motori prodotti in serie ed in libera vendita, per i quale siano disponibili un catalogo ricambi ed un listino prezzi del produttore.

9.3 - Tutti i motori devono essere monocilindrici 2T, con una cilindrata massima pari a 125cc.

9.4 - Il massimo rapporto di compressione ammesso è 13:1. Una volta fissata sulla testa, nulla della candela deve sporgere nella parte interna della camera di combustione, ad esclusione degli elettrodi.

9.5 - Le fusioni dei carter motore, del cilindro, dei coperchi laterali e del coperchio testa devono essere quelle originali.

9.6 - Sul motore è consentito eseguire unicamente lavorazioni di fresatura, raccordatura, lucidatura, spianatura sul cilindro, sulla testa e sui carter motore limitatamente alla zona della camera di manovella.

9.7 - È consentito montare un anello anti-detonazione di qualsiasi materiale.

9.8 - Il trattamento superficiale della canna del cilindro è autorizzato al solo scopo di ripristinarne la superficie, a condizione che il riporto venga

effettuato con lo stesso tipo di materiale utilizzato dal costruttore del motore.

- 9.9 - È consentito calettare boccole di alluminio o bronzo, di forma cilindrica e diametro massimo di mm 70 allo scopo di ripristinare le sedi dei cuscinetti.
- 9.10 - Oltre a quanto specificato negli articoli precedenti, il riporto o l'aggiunta di materiale di qualsiasi genere, inclusa la saldatura, sono vietati.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

- 10.1.1 - Il tipo di frizione (a secco o bagno d'olio) ed il comando frizione (meccanico o idraulico) devono rimanere come indicato nella scheda tecnica.

- 10.1.2 - La frizione è libera.

10.2 - CAMBIO

- 10.2.1 - Sono autorizzati unicamente cambi meccanici.

- 10.2.2 - I rapporti di trasmissione della primaria e del cambio devono essere quelli indicati nella scheda tecnica e non possono essere cambiati durante la stagione.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

- 10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 11.1 - Il tipo di raffreddamento (aria o acqua) deve rimanere come indicato nella scheda tecnica.

- 11.2 - Il radiatore acqua (se presente) è libero.

- 11.3 - Il circuito dell'acqua è libero nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire l'impianto elettrico è libero, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

- 12.2 - È obbligatorio l'uso di sistemi di accensione a scarica capacitiva (CDI).

- 12.3 - È obbligatorio l'uso della centralina di controllo motore (ECU) Dell'Orto modello 14402 o 14404, marchiata con il logo della Federazione Motociclistica Italiana. La suddetta centralina deve rimanere originale sia nell'hardware che nel software.

- 12.4 - Il regime di rotazione massimo è limitato a 14.500 giri/min dalla centralina di cui al punto precedente. Ogni modifica alla centralina o altri sistemi esterni, atti a modificare il regime e la modalità di intervento del limitatore di giri, è vietata.

- 12.5 - 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. L'uso di dispositivi di acquisizione integrati nel cruscotto è ammesso. Qualora richiesto, il pilota o (il team per lui) ha l'obbligo di fornire la documentazione tecnica e/o il listino prezzi (prodotti dal distributore) relativi alla centralina di acquisizione in uso.

- 12.6 - Il sistema di acquisizione deve limitarsi alla registrazione dei segnali forniti dai seguenti sensori:
- Tempo sul giro, posizione e velocità mediante segnale GPS.
 - Giri motore.
 - Posizione valvola gas (TPS)
 - Giri ruota posteriore e rapporto di trasmissione (calcolato).
 - Pressione freno anteriore.
 - Temperatura motore (acqua o olio).
 - Temperatura allo scarico.
 - Segnale del sensore di detonazione.
- 12.7 - La presenza sul motociclo, anche durante le prove libere, di sensori con funzioni differenti da quelle descritte nell'articolo precedente, è vietata.
- 12.8 - L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shifter" è ammesso a condizione di essere connesso unicamente alla centralina di controllo motore o alle bobine di accensione, oltre che al positivo ed alla massa del cablaggio principale per l'alimentazione.
- 12.9 - Oltre alla ECU ed eventualmente al quick-shifter, nulla può essere connesso alle bobine di accensione.
- 12.10 - La presenza di cavi, o componenti elettrici o elettronici di natura indeterminata, è equiparata ad un'irregolarità tecnica.

ART. 13 - CARROZZERIA

- 13.1 - La carena, i parafanghi e la sella sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 13.2 - L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar, come materiale costruttivo per la carena, sella, codino e per i parafanghi, è consentito.
- 13.3 - Le selle portanti, ossia prive di telaio reggisella metallico che le supporti, realizzate in fibre di carbonio e/o kevlar sono vietate.
- 13.4 - I numeri di gara devono essere gialli e le tabelle porta-numero rosse.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire (vedi anche art. 15), l'impianto di scarico è libero.
- 14.2 - L'uso di dispositivi di parzializzazione dello scarico è vietato. **Eventuali dispositivi presenti in origine sul motore o sul condotto di scarico devono essere rimossi.**
- 14.3 - **Il limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A a 7000 giri/min.**

ART. 15 - MATERIALI COSTRUTTIVI

- 15.1 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar come materiale costruttivo è autorizzato solo per:
- Carrozzeria (escluso sella portante).
 - Protezioni del telaio, del forcellone e del serbatoio.
 - Pinna para-catena e para-tacchi.
 - Lamelle del pacco lamellare.
 - Silenziatore e staffa di fissaggio silenziatore.
 - Protezione leva freno anteriore (para-leva).
- 15.2 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di ferro:
- Piste frenanti dei dischi freno.
 - Albero motore, biella, spinotti e fasce di tenuta pistone.
- 15.3 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di alluminio:
- Cerchi ruota.
 - Pistone, carter motore, coperchi laterali carter motore.
 - Carburatore.
- 15.4 - L'uso del magnesio e del tungsteno è vietato, salvo per i componenti montati in origine sul motore e riportati esplicitamente sulla scheda tecnica.
- 15.5 - L'uso del titanio è consentito unicamente per la viteria e per i componenti montati in origine sul motore e riportati sulla scheda tecnica.

REGOLAMENTO TECNICO PREMOTO3 4T (RT2PM3)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe PreMoto3 4T devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Il Campionato Italiano PreMoto3 4T è aperto ai motocicli prototipi o derivati di serie con motore monocilindrico 4 tempi.

Al fine di garantire la sicurezza sui campi gara la F.M.I. si riserva la facoltà di introdurre, anche durante la stagione, variazioni regolamentari al fine di ridurre o aumentare le prestazioni dei motocicli. Tali variazioni potranno interessare il peso minimo del motociclo, il rapporto di compressione, restrizioni (boccole) in ammissione e/o il limite di potenza massima.

L'iscrizione di un pilota al Campionato Italiano PreMoto3 4T 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 e consegnata al momento dell'iscrizione.

Qualora richiesto, il pilota è tenuto a fornire il catalogo ricambi ed il listino prezzi ufficiali relativi alla componentistica montata sulla moto.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - 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. seguendo la procedura illustrata nell'allegato 12.
- 1.2 - **La somma dei pesi del motociclo in ordine di marcia e del pilota in tenuta da gara deve essere uguale o superiore a Kg 142.**
- 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° C.T. 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 (vedi anche art. 15), il telaio, il forcellone, il telaioetto reggisella ed il telaioetto porta strumenti sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 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 (vedi anche art. 15), 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 (vedi anche art. 15), l'impianto frenante è libero, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 4.2 - L'impianto frenante anteriore deve essere monodisco.
- 4.3 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico di assistenza alla frenata è vietato.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, i cerchi (vedi anche art. 15) anteriori e posteriori sono liberi, nei limiti di quanto specificato dal RTGS.
- 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.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli unici pneumatici ammessi sono quelli distribuiti dal Fornitore Ufficiale per il Campionato Italiano PreMoto3 del CIV.
- 6.2 - **Durante i turni di qualifica è consentito utilizzare un massimo di 3 pneumatici, indifferentemente anteriori o posteriori, sui quali è obbligatorio applicare gli appositi stickers conformemente a quanto stabilito nel RTGS.**
- 6.3 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di stickers.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - Fermo restando le norme riportate nel RTGS il serbatoio ed il circuito del carburante sono liberi. Il C.T. ha facoltà di non accettare motocicli con serbatoi ritenuti non sicuri.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE**8.1 - GENERALITÀ ALIMENTAZIONE**

- 8.1.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire l'impianto di alimentazione è libero nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

- 8.1.2 - Sono ammessi motori aspirati alimentati mediante carburatore od iniezione, come specificato negli articoli a seguire.

8.2 - MOTORI A CARBURATORE

- 8.2.1 - Il carburatore è libero, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS. Le pompe di ripresa meccaniche montate sul carburatore sono autorizzate.

8.3 - MOTORI AD INIEZIONE

Con sistema d'iniezione si intendono il corpo farfallato, l'iniettore, la pompa ed il regolatore della pressione benzina.

- 8.3.1 - Il sistema d'iniezione deve essere quello previsto in origine dal costruttore del motore.

- 8.3.2 - Sono ammessi unicamente sistemi d'iniezione mono-iniettore, il secondo iniettore eventualmente montato in origine sul motore, deve essere rimosso.

- 8.3.3 - Il cornetto di aspirazione può essere modificato o sostituito.

- 8.3.4 - Il corpo farfallato può essere modificato solo per asportazione di materiale, l'aggiunta di materiale di qualsiasi tipo è vietata.

8.4 - CASSA FILTRO

- 8.4.1 - L'utilizzo di un filtro aria sul condotto di aspirazione o sulla cassa filtro (se presente) è obbligatorio. Sono ammessi unicamente filtri in carta, in fibra di cotone (tipo k&N), in spugna o realizzati con una rete metallica i cui fori abbiano una superficie massima di mm² 2.

- 8.4.2 - L'utilizzo di dispositivi, condotti e/o paratie atti ad aumentare la pressione dell'aria in ammissione al carburatore o nella cassa filtro è vietato.

- 8.4.3 - L'uso di condotti di ammissione a lunghezza variabile è vietato.

ART. 9 - MOTORE

- 9.1 - Salvo per quanto specificato negli articoli a seguire (vedi anche art. 15), il motore è libero nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

- 9.2 - Sono ammessi unicamente motori di produzione, ossia motori prodotti in serie ed in libera vendita, per i quale siano disponibili un catalogo ricambi ed un listino prezzi del produttore. Non possono essere utilizzati motori appartenenti a motocicli iscritti al Campionato Mondiale Moto3 a partire dall'anno 2012.

- 9.3 - Tutti i motori devono essere monocilindrici 4T, con una cilindrata massima pari a 250cc.
- 9.4 - Il massimo rapporto di compressione ammesso è 13:1. Una volta fissata sulla testa, nulla della candela deve sporgere nella parte interna della camera di combustione, ad esclusione degli elettrodi.
- 9.5 - Le fusioni dei carter motore, del cilindro, dei coperchi laterali e del coperchio testa devono essere quelle originali.
- 9.6 - Sul motore è consentito eseguire unicamente lavorazioni di fresatura, raccordatura, lucidatura, spianatura sulla testa.
- 9.7 - La sostituzione delle sedi valvola è consentita.
- 9.8 - Il trattamento superficiale della canna del cilindro è autorizzato al solo scopo di ripristinarne la superficie, a condizione che il riporto venga effettuato con lo stesso tipo di materiale utilizzato dal costruttore del motore.
- 9.9 - Oltre a quanto specificato negli articoli precedenti, il riporto o l'aggiunta di materiale di qualsiasi genere, inclusa la saldatura, sono vietati.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

10.1.1 - Il tipo di frizione (a secco o bagno d'olio) ed il comando frizione (meccanico o idraulico) devono rimanere come indicato nella scheda tecnica.

10.1.2 - La frizione è libera.

10.2 - CAMBIO

10.2.1 - Sono autorizzati unicamente cambi meccanici.

10.2.2 - I rapporti di trasmissione della primaria e del cambio devono essere quelli indicati nella scheda tecnica e non possono essere cambiati durante la stagione.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - Il tipo di raffreddamento (aria o acqua) deve rimanere come indicato nella scheda tecnica.

11.2 - Il radiatore acqua ed il radiatore olio (se presenti) sono liberi.

11.3 - Il circuito dell'acqua ed il circuito dell'olio sono liberi nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire l'impianto elettrico è libero, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

- 12.2 - È obbligatorio l'uso delle seguenti centraline di controllo motore (ECU):
- Dell'Orto, modello 14402 o 14404, utilizzabile solo su motori a carburatore.
 - GET GP1-Evo, utilizzabile sia su motori a carburatore che ad iniezione.
- Le suddette ECU devono rimanere inalterate sia nel hardware che nel software ed essere marchiate con il logo della Federazione Motociclistica Italiana.
- 12.3 - **La ECU GET PP1-Evo deve avere una versione di firmware approvata dalla F.M.I. per il campionato PreMoto3 2016**, su di essa è consentito modificare unicamente i parametri di calibrazione, ammessi dal programma fornito unitamente alla centralina.
- 12.4 - Il regime di rotazione massimo è limitato a 13.500 giri/min dalla centralina di cui al punto precedente. Ogni modifica alla centralina o altri sistemi esterni, atti a modificare il regime e la modalità d'intervento del limitatore di giri, è vietata.
- 12.5 - 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. L'uso di dispositivi di acquisizione integrati nel cruscotto è ammesso. Qualora richiesto, il pilota ha l'obbligo di fornire la documentazione tecnica e/o il listino prezzi (prodotti dal distributore) relativi alla centralina di acquisizione in uso.
- 12.6 - Il sistema di acquisizione deve limitarsi alla registrazione dei segnali forniti dai seguenti sensori:
- Tempo sul giro, posizione e velocità mediante segnale GPS.
 - Giri motore.
 - Posizione valvola gas (TPS).
 - Giri ruota posteriore e rapporto di trasmissione (calcolato).
 - Pressione freno anteriore.
 - Temperatura motore (acqua o olio).
 - Pressione olio motore.
 - Segnale della sonda lambda.
- 12.7 - La presenza sul motociclo, anche durante le prove libere, di sensori con funzioni differenti da quelle descritte nell'articolo precedente, è vietata.
- 12.8 - L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shifter" è ammesso a condizione di essere connesso unicamente alla centralina di controllo motore o alle bobine di accensione, oltre che al positivo ed alla massa del cablaggio principale per l'alimentazione.
- 12.9 - Oltre alla ECU ed eventualmente al quick-shifter, nulla può essere connesso alle bobine di accensione.
- 12.10 - La presenza di cavi, o componenti elettrici o elettronici di natura indeterminata, è equiparata ad un'irregolarità tecnica.

ART. 13 - CARROZZERIA

- 13.1 - La carena, i parafanghi e la sella sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 13.2 - L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar, come materiale costruttivo per la carena, sella, codino e per i parafanghi, è consentito.
- 13.3 - Le selle portanti, ossia prive di telaio reggisella metallico che le supporti, realizzate in fibre di carbonio e/o kevlar sono vietate.
- 13.4 - I numeri di gara devono essere bianchi e le tabelle porta-numero nere.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire (vedi anche art. 15), l'impianto di scarico è libero.
- 14.2 - L'uso di dispositivi di parzializzazione dello scarico è vietato. **Eventuali dispositivi presenti in origine sul condotto di scarico devono essere rimossi.**
- 14.3 - **Il limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A a 5.500 giri/min.**

ART. 15 - MATERIALI COSTRUTTIVI

- 15.1 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar come materiale costruttivo è autorizzato solo per:
 - Carrozzeria (escluso sella portante).
 - Protezioni dei coperchi motore, del telaio, del forcellone e del serbatoio.
 - Pinna para-catena e para-tacchi.
 - Silenziatore e staffa di fissaggio silenziatore.
 - Protezione leva freno anteriore (para-leva).
- 15.2 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di ferro:
 - Piste frenanti dei dischi freno.
 - Albero motore, biella, spinotti e fasce di tenuta pistone.
- 15.3 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di alluminio:
 - Cerchi ruota.
 - Pistone, carter motore, coperchi laterali carter motore.
- 15.4 - L'uso del magnesio e del tungsteno è vietato, salvo per i componenti montati in origine sul motore e riportati esplicitamente sulla scheda tecnica.
- 15.5 - L'uso del titanio è consentito unicamente per la viteria (nel rispetto di quanto prescritto dal RTGS) e per i componenti montati in origine sul motore e riportati sulla scheda tecnica.

REGOLAMENTO TECNICO MOTO3 STANDARD (RTM3S)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Moto3 Standard devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Possono partecipare alla classe Moto3 Standard, unicamente motocicli Honda NSF 250R Modello MR03.

Tutte le parti non menzionate nel presente regolamento devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - La somma dei pesi del motociclo in ordine di marcia e del pilota in tenuta da gara non deve essere inferiore a Kg 149.
- 1.2 - I motori utilizzati nella classe Moto3 Standard del CIV devono essere sigillati, conformemente a quanto previsto nel articolo 1.6 del RTGS.
- 1.3 - Durante la stagione ogni pilota titolare ha diritto ad utilizzare, quindi a fare punzonare, un massimo di 3 motori. Ai piloti iscritti come wild card è consentito far sigillare un massimo di 2 motori ad evento e non più di 3 durante la stagione.
- 1.4 - Per le modalità con cui vengono conteggiati i motori e le sanzioni previste per l'uso di motori oltre il numero massimo consentito fa riferimento quanto stabilito nell'articolo 1.7 del RTGS.

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - TELAIO E TELAIETTO REGGISELLA

- 2.1.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, il telaio deve rimanere originale.
- 2.1.2 - Forare il telaio è consentito solo per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.). Nient'altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.
- 2.1.3 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

- 2.2.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, il telaietto reggisella deve rimanere originale.
- 2.2.2 - Forare il telaietto reggisella è consentito solo per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi autorizzati. Nient'altro può essere aggiunto o rimosso dal telaietto reggisella.
- 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 telaio porta strumenti ed i supporti anteriori della carenatura originali possono essere modificati o sostituiti.
- 2.3.2 -** Il titanio o la fibra di carbonio e/o kevlar non possono essere usati come materiali costruttivi per il telaio porta strumenti e per i supporti anteriori della carenatura.
- 2.4 -** **FORCELLONE**
- 2.4.1 -** Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone, il perno forcellone ed i registri tendicatena devono essere mantenuti originali.
- 2.5 -** **PIASTRE DI STERZO**
- 2.5.1 -** Il gruppo di sterzo (piastre, canotto e relative boccole di centraggio) deve essere mantenuto originale.
- 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 ed i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati, a condizione che il tipo (meccanico) di connessione tra comando gas e corpo farfallato venga mantenuto. Non è consentito aggiungere un sistema "ride by wire" after-market.
- 2.6.3 -** Le leve di comando (freno e frizione) possono essere sostituite.
- 2.6.4 -** L'uso di un dispositivo per la regolazione della posizione della leva freno anteriore è consentito.
- 2.6.5 -** I comandi elettrici sul manubrio possono essere riposizionati, ma non sostituiti o rimossi.
- 2.6.6 -** È obbligatorio mantenere l'interruttore di spegnimento del motore, montato sul manubrio, conformemente a quanto stabilito dal RTGS.
- 2.7 -** **PEDANE E COMANDI**
- 2.7.1 -** Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere modificati o riposizionati, a condizione che vengano utilizzati i punti originali di fissaggio al telaio.
- 2.7.2 -** Il leveraggio del comando cambio può essere "invertito" o modificato.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE

- 3.1.1 -** La forcella, nella sua struttura (fodero, stelo, piedini) deve essere mantenuta originale.
- 3.1.2 -** Gli anelli para-polvere possono essere modificati, sostituiti o rimossi, a condizione che la forcella rimanga perfettamente sigillata.
- 3.1.3 -** Le parti interne della forcella come molle, valvole, pistoni e lamelle possono essere rimosse, modificate o sostituite. L'uso di cartucce after-market, anche sigillate, è consentito.
- 3.1.4 -** Le molle forcella devono essere realizzate in lega di ferro.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio devono essere mantenuti originali.

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

3.3.1 - L'ammortizzatore posteriore può essere modificato o sostituito.

3.3.2 - La molla dell'ammortizzatore deve essere realizzata in lega di ferro.

3.3.3 - Il leveraggio e gli attacchi o i registri della sospensione posteriore, sul telaio e sul forcellone, devono essere mantenuti originali.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - DISCHI FRENO

4.1.1 - I dischi freno anteriori e posteriori possono essere sostituiti con materiale after-market a condizione che il diametro massimo e lo spessore delle piste frenanti siano gli stessi delle piste frenanti originali. Le tolleranze ammesse sulle misure della fascia frenante sono di +/- 2mm sul diametro e di +/-0.5mm sullo spessore.

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

4.1.3 - I dischi con profilo "a margherita" sono ammessi.

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 essere mantenute originali.

4.2.2 - È consentito aggiungere lamierini metallici tra le pastiglie freno ed i pistoni della pinza al fine di 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 essere mantenute originali.

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

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

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - È consentito sostituire i cerchi ruota originali (anteriori e posteriori) con cerchi ruota after-market realizzati in lega di alluminio purché conformi a quanto stabilito nel RTGS.

5.2 - Il canale dei cerchi ruota deve avere le seguenti dimensioni (larghezza x diametro):

- Cerchio ruota anteriore 2.50"x 17"
- Cerchio ruota posteriore 3.50"x 17"

ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - Gli unici pneumatici ammessi sono quelli distribuiti dal Fornitore Ufficiale per la classe Moto3 del CIV.

- 6.2 -** Durante i turni di prove libere e qualifica è consentito utilizzare un massimo di 6 pneumatici, indifferentemente anteriori o posteriori, sui quali è obbligatorio applicare gli appositi stickers conformemente a quanto stabilito nel RTGS.
- 6.3 -** Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di stickers.
- 6.4 -** Il cambio degli pneumatici, l'uso di termocoperte e generatori di corrente sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

- 7.1 -** Il serbatoio ed il circuito carburante devono essere mantenuti originali, è consentita unicamente l'aggiunta di connettori rapidi e filtri carburante.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 -** I cornetti di aspirazione, il corpo farfallato, gli iniettori, la pompa ed il regolatore della pressione benzina devono essere mantenuti originali, non è ammessa alcuna modifica.
- 8.2 -** Gli iniettori non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.
- 8.3 -** Modificare o sostituire la valvola a farfalla principale è vietato.
- 8.4 -** L'air-box deve essere mantenuto originale.
- 8.5 -** Il filtro aria può essere riposizionato, modificato o sostituito, ma non eliminato.

ART. 9 - MOTORE

- 9.1 -** Generalità
- 9.1.1 -** Salvo per quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire, qualsiasi tipo di lavorazione per asportazione di materiale (incluso lucidatura) e riporto di materiale (incluso trattamento superficiale) è vietata.
- 9.1.2 -** La corsa e l'alesaggio originali devono essere mantenuti.
- 9.2 -** TESTA
- 9.2.1 -** Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica alla testa è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.
- 9.2.2 -** I condotti di aspirazione e scarico devono rimanere originali.
- 9.2.3 -** Le valvole, le sedi-valvola, le guide valvola, le punterie, i paraoli, devono rimanere originali. È ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale di officina.
- 9.2.4 -** Le molle, i semi-coni ed i piattelli delle valvole, devono rimanere originali.
- 9.2.5 -** Il rapporto di compressione non può essere superiore a 13:1.
- 9.2.6 -** È consentito rettificare il piano della testa a contatto con il blocco cilindri, a condizione che il rapporto di compressione rimanga nei limiti fissati per il modello di motociclo in uso.

- 9.2.7 - Una volta fissata la candela sulla testa, nulla di quest'ultima, oltre agli elettrodi, può sporgere nella parte interna della camera di combustione.
- 9.3 - **DISTRIBUZIONE**
- 9.3.1 - Qualsiasi modifica agli alberi a camme, ai rocchetti o agli ingranaggi di distribuzione è vietata.
- 9.3.2 - La catena di distribuzione deve rimanere originale.
- 9.4 - **CILINDRI**
- 9.4.1 - Il cilindro deve rimanere originale.
- 9.4.2 - 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.
- 9.4.3 - È consentito alesare il piano superiore del cilindro e rimuovere lo spessore posizionato alla base del cilindro (cod.12192NX7003), a condizione che venga rispettato il limite sul rapporto di compressione.
- 9.5 - **PISTONI**
- 9.5.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni, incluse lucidatura ed 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 - L'albero motore deve rimanere originale, qualsiasi modifica inclusi alleggerimento, bilanciatura e lucidatura, è vietata.
- 9.7.2 - Il volano deve essere mantenuto originale. Modificare la corsa del pistone, è vietato.
- 9.8 - **CARTER MOTORE**
- 9.8.1 - Ad eccezione di quanto specificato di seguito, i carter motore devono rimanere originali, 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.
- 9.8.3 - Ad eccezione coperchio del filtro olio motore originale che può essere sostituito allo scopo di montare un radiatore olio, i coperchi laterali dei carter motore devono rimanere originali.
- 9.8.4 - Sostituire i cuscinetti del motore con altri di pari dimensione e tipologia è consentito. Il gioco radiale dei cuscinetti, il materiale e la tipologia della gabbia di contenimento delle sfere/rulli, sono liberi.
- 9.8.5 - Calettare boccole in alluminio o bronzo per ripristinare le sedi dei cuscinetti dell'albero motore è consentito.
- 9.8.6 - In caso di rottura, è vietato riparare i carter motore mediante saldatura.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

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

10.1.2 - L'intero gruppo frizione può essere sostituito con materiale after-market, anche nel caso esso includa un dispositivo di controllo della coppia negativa (anti-saltellamento).

10.2 - CAMBIO

10.2.1 - Il numero di marce, il layout del cambio, il sistema di selezione delle marce e di azionamento delle forchette cambio devono rimanere originali.

10.2.1 - È concesso utilizzare una selezione di rapporti per ogni marcia ed una per la primaria.

10.2.3 - Durante le O.P. della prima gara, ogni pilota 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.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

11.1 - Il radiatore deve rimanere originale, il tappo del radiatore è libero.

11.2 - Sul radiatore dell'acqua è consentito fissare una rete di protezione.

11.3 - Montare un radiatore olio after-market, è consentito.

11.4 - Conformemente a quanto stabilito nel RTGS, le tubazioni dell'olio che connettono il motore al radiatore olio devono essere del tipo rinforzato con calza esterna ed avere connettori crimpati o filettati.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.1.1 - Il cablaggio principale deve rimanere originale.

12.1.2 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire è vietato montare centraline e/o sensori non presenti in origine sul motociclo.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - La centralina di controllo motore (ECU) deve essere mantenuta originale sia nell'hardware che nel software. È consentito unicamente modificare i parametri di gestione del motore (tempi d'iniezione, tempi di accensione e freno motore) entro i limiti previsti da programma di calibrazione fornito assieme alla centralina.

12.2.2 - Variare la fase dell'accensione spostando il pick-up o il rotore rispetto alla loro posizione originale, è vietato.

12.2.3 - Il regime di intervento del limitatore, previsto in origine dal costruttore, deve essere mantenuto.

12.2.4 - Tutti i motocicli devono montare obbligatoriamente uno dei dispositivi per

il controllo del regime massimo di rotazione motore, incluso nella lista pubblicata sul sito www.federmoto.it.

- 12.2.5 - Oltre alla ECU nulla può essere connesso alle bobine di accensione.
- 12.2.6 - La F.M.I. si riserva il diritto di richiedere la sostituzione della ECU e/o del dispositivo per il controllo del regime massimo di rotazione del motore in dotazione al pilota, in qualunque momento della manifestazione. Il rifiuto di tale sostituzione e/o la manomissione di tali dispositivi sono equiparati ad una irregolarità tecnica.
- 12.3 - **INFRASTRUTTURE ELETTRICHE**
- 12.3.1 - Il generatore di corrente non può essere modificato. Il circuito di ricarica della batteria non può essere disattivato.
- 12.3.2 - Il cruscotto originale può essere sostituito.
- 12.4 - **EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO**
- 12.4.1 - È ammesso l'uso di sistemi per la visualizzazione del tempo sul giro.
- 12.4.2 - L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shifter" è ammesso a condizione di essere connesso unicamente alla centralina di controllo motore, oltre che al positivo ed alla massa del cablaggio principale per l'alimentazione.
- 12.4.3 - È consentito montare un sistema di acquisizione dati. La centralina di acquisizione, il software di visualizzazione dei dati, il cablaggio di acquisizione, il numero e la tipologia dei sensori acquisiti sono liberi.
- 12.4.4 - Qualora richiesto il pilota ha l'obbligo di fornire la documentazione tecnica e/o il listino prezzi (prodotti dal distributore) relativi alla centralina di acquisizione in uso.

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, possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso.
- 13.1.2 - 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 carena, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.

13.1.5 - I numeri di gara devono essere neri e le tabelle porta numero bianche.

13.2 - CARENA

- 13.2.1 - Il vetrino della carenatura superiore (plexi) è libero purché conforme a quanto specificato nel RTGS.
- 13.2.2 - Le dimensioni della carenatura devono essere le stesse di quella originale senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi rispetto all'origine. La

variazione del numero di pezzi che compongono la carenatura è consentita.

13.2.3 - Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per consentire il montaggio dell'impianto di scarico e permettere l'uso di un sollevatore per il cambio delle ruote. È autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in materiale plastico per il telaio o per il motore.

13.3 - PARAFANGHI

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

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

13.4 - TABELLE PORTANUMERO E NUMERI DI GARA

13.4.1 - I numeri di gara devono essere bianchi e le tabelle porta-numero nere.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - L'impianto di scarico è libero, nei limiti di quanto stabilito 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 massimo limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A, a 5500 giri/min.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio sono liberi nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

REGOLAMENTO TECNICO MOTO3 (RTM3)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Moto3 devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Possono partecipare alla classe Moto3, prototipi equipaggiati con motori aspirati, monocilindrici 4 tempi e cilindrata massima di 250 cc, omologati dalla F.I.M. per il Campionato Mondiale Moto3.

I Costruttori di motore che non abbiano un'omologazione F.I.M., possono richiedere alla F.M.I. un'omologazione per partecipare al Campionato Italiano Moto3. I criteri per la concessione di tale omologazione sono illustrati nell'allegato 13.

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.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - La somma dei pesi del motociclo in ordine di marcia e del pilota in tenuta da gara deve essere uguale o superiore a Kg149.
- 1.2 - I motori utilizzati nella classe Moto3 del CIV devono essere sigillati, conformemente a quanto previsto nel articolo 1.6 del RTGS.
- 1.3 - Durante la stagione ogni pilota titolare ha diritto ad utilizzare, quindi a fare punzonare, un massimo di 3 motori. Ai piloti iscritti come wild card è consentito far sigillare un massimo di 2 motori ad evento e non più di 3 durante la stagione.
- 1.4 - Per le modalità con cui vengono conteggiati i motori e le sanzioni previste per l'uso di motori oltre il numero massimo consentito fa riferimento quanto stabilito nell'articolo 1.7 del RTGS.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Telaio, forcellone e tutte le infrastrutture del motociclo sono liberi, per materiali e tipologia, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Fermo restando quanto specificato negli articoli e seguire, le sospensioni anteriori e posteriori sono libere, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 3.2 - Le molle delle sospensioni (anteriori e posteriori) devono essere di tipo elicoidale in lega di ferro.
- 3.3 - Sospensioni attive o semi-attive e/o sistemi elettronici per il controllo delle sospensioni, inclusa 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 - Fermo restando quanto specificato negli articoli e seguire, gli impianti frenanti anteriori e posteriori sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 4.2 - Le piste frenanti dei dischi freno devono essere realizzate in lega di ferro.
- 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 frenante, 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 di magnesio, conformi a quanto stabilito nel RTGS, con canale delle seguenti dimensioni (larghezza x diametro):
- Cerchio ruota anteriore 2.50"x 17"
 - Cerchio ruota posteriore 3.50"x 17"

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli unici pneumatici ammessi sono quelli distribuiti dal Fornitore Ufficiale per la classe Moto3 del CIV.
- 6.2 - Durante i turni di prove libere e qualifica è consentito utilizzare un massimo di 6 pneumatici, indifferentemente anteriori o posteriori, sui quali è obbligatorio applicare gli appositi stickers conformemente a quanto stabilito nel RTGS.
- 6.3 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di stickers.
- 6.4 - Il cambio degli pneumatici, l'uso di termocoperte e generatori di corrente sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

- 7.1 - SERBATOIO
- 7.1.1 - La forma, il criterio costruttivo e la capacità del serbatoio sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 7.2 - CIRCUITO CARBURANTE
- 7.2.1 - Fermo restando quanto specificato negli articoli e seguire, il circuito del carburante compreso tra il serbatoio ed il flauto iniettori è libero, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 7.2.2 - La pressione massima del carburante deve essere di 5.0 Bar.

- 7.2.3. - Alle verifiche tecniche su richiesta del C.T. preposto, il pilota deve fornire una tubazione di mandata del carburante che integri un raccordo a T con un'uscita aperta del diametro interno 1/8", al quale possa essere connesso un manometro, per la verifica della pressione carburante.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - STRUMENTI DI CARBURAZIONE

- 8.1.1 - Non sono ammessi condotti di ammissione a lunghezza variabile.
- 8.1.2 - 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.
- 8.1.3 - È concesso gestire il minimo motore ed il freno motore, tramite un sistema by-pass d'aria, regolato da un motore elettrico solenoidale (stepper) o passo-passo, controllato dalla centralina di controllo motore (ECU).
- 8.1.4 - Il controllo del by-pass d'aria può essere effettuato con una valvola a farfalla secondaria.
- 8.1.5 - La superficie totale del by-pass non può essere superiore a quella di un foro circolare del diametro di mm 12.
- 8.1.6 - Oltre alla farfalla, agli iniettori e al sistema di gestione del minimo, non sono consentiti ulteriori dispositivi in movimento a monte delle valvole, nei condotti di ammissione.
- 8.1.7 - Sono ammessi massimo 2 iniettori comandati indipendentemente dalla centralina di controllo motore e posizionati a monte delle valvole di ammissione.
- 8.1.8 - 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 di quanto stabilito dal RTGS.
- 8.2.2 - Qualunque forma di sovralimentazione è vietata.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ

- 9.1.1 - Fermo restando quanto specificato negli articoli e seguire, il motore è libero, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 9.1.2 - Sono ammessi motori monocilindrici, 4 tempi, con cilindrata massima 250 cc.

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 ferro.
- 9.3.5 - Le valvole e le relative molle di richiamo possono essere realizzate unicamente in lega di ferro 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
- 9.5.1 - 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%.
- 9.5.2 - Il pistone può essere realizzato unicamente in lega di alluminio.
- 9.5.3 - Lo spinotto e le fasce di tenuta del pistone possono essere realizzati unicamente in lega di ferro.
- 9.6 - BIELLA
- 9.6.1 - La corsa del pistone è libera.
- 9.6.2 - La biella può essere realizzata unicamente in lega di ferro o di titanio.
- 9.7 - ALBERO MOTORE
- 9.7.1 - L'albero motore può essere realizzato unicamente in lega di ferro.
- 9.8 - CARTER MOTORE
- 9.8.1 - I semi-carter 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 nei limiti di quanto specificato negli articoli a seguire.
- 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 - **È concesso utilizzare una selezione di 2 rapporti per ogni marcia e di 3 rapporti di primaria.**
- 10.2.3 - Durante le O.P. della prima gara, ogni pilota 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" o similari.

- 10.2.5 - Non sono ammessi cambi automatici a variazione continua (CVT).
- 10.2.6 - 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, nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

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 di quanto stabilito 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 attuata da un unico dispositivo di accensione (candela).
- 12.2.2 - **La centralina di controllo motore (ECU) è libera nei limiti di quanto specificato negli articoli a seguire.**
- 12.2.3 - **Il massimo regime di rotazione del motore ammesso è di 13'500 giri/min.**
- 12.2.4 - **Tutti i motocicli devono montare obbligatoriamente uno dei dispositivi per il controllo del regime massimo di rotazione motore, incluso nella lista pubblicata sul sito www.federmoto.it.**
- 12.2.5 - **La F.M.I. si riserva il diritto di richiedere la sostituzione della ECU e/o del dispositivo per il controllo del regime massimo di rotazione del motore in dotazione al pilota, in qualunque momento della manifestazione. Il rifiuto di tale sostituzione e/o la manomissione di tali dispositivi sono equiparati ad una irregolarità tecnica.**
- 12.3 - **EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO**
- 12.3.1 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi, è consentito.
- 12.3.2 - **L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è consentito.**
- 12.3.3 - **È consentito montare un sistema di acquisizione dati, la centralina di acquisizione, il software di visualizzazione dei dati, il cablaggio di acquisizione, il numero e la tipologia dei sensori acquisiti sono liberi.**

ART. 13 - CARROZZERIA

- 13.1 - La carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 13.2 - L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar come materiale costruttivo della carrozzeria è consentito.
- 13.3 - I numeri di gara devono essere neri e le tabelle porta-numero bianche.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - Fermo restando quanto specificato negli articoli e seguire, l'impianto di scarico è libero, nei limiti di quanto stabilito 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 115 dB/A, a 5500 giri/min.**

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio sono liberi nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

REGOLAMENTO TECNICO 600 SUPERSPORT (RTSS)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe 600 Supersport devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Sono ammessi alla classe 600 Supersport del CIV tutti i motocicli provvisti di Omologazione F.I.M. in corso di validità. Qualora richiesto, il costruttore (o il distributore per lui) è tenuto a consegnare alla F.M.I. il materiale e/o la documentazione relativi al motociclo omologato, come previsto nell'allegato 10.

Il presente Regolamento ha lo scopo di consentire limitate modifiche ai motocicli omologati, al fine di assicurare la sicurezza sui campi gara e bilanciare le prestazioni tra diversi modelli di motociclo.

Tutte le parti non menzionate nel presente regolamento devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Se non altrimenti specificato, le viste anteriore, laterali e posteriore dei motocicli devono essere conformi all'aspetto del modello omologato come originariamente prodotto dal costruttore. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa norma.
- 1.2 - Il peso minimo del motociclo è pari al peso a secco (come definito nel RTGS) meno 12 Kg e non può essere inferiore a 161 Kg.
- 1.3 - I motori utilizzati nella classe 600 Supersport del CIV devono essere sigillati, conformemente a quanto previsto nel articolo 1.6 del RTGS.
- 1.4 - Durante la stagione ogni pilota titolare ha diritto ad utilizzare, quindi a fare punzonare, un massimo di 3 motori. Ai piloti iscritti come wild card è consentito far sigillare un massimo di 2 motori ad evento e non più di 3 durante la stagione.
- 1.4 - Per le modalità con cui vengono conteggiati i motori e le sanzioni previste per l'uso di motori oltre il numero massimo consentito fa riferimento quanto stabilito nell'articolo 1.7 del RTGS.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - TELAIO
- 2.1.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, 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 aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.). Nient'altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.

- 2.1.3 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.4 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.
- 2.2 - **TELAIETTO REGGISELLA**
- 2.2.1 - Il telaietto reggisella originale può essere modificato per aggiungere delle staffe e 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 - **Qualora sia smontabile dal telaio, 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 - **Il titanio o la fibra di carbonio e/o kevlar non possono essere usati come materiali costruttivi per il telaietto reggisella, a meno di non essere già utilizzati sul telaietto reggisella originale.**
- 2.3 - **TELAIETTO PORTA STRUMENTI**
- 2.3.1 - Il telaietto porta strumenti ed i supporti anteriori della carenatura possono essere modificati o sostituiti.
- 2.3.2 - Il titanio o la fibra di carbonio e/o kevlar non possono essere usati come materiali costruttivi per il telaietto porta strumenti, a meno di non essere già utilizzati sul componente originale.
- 2.4 - **FORCELLONE**
- 2.4.1 - **Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone ed il perno forcellone devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.**
- 2.4.2 - **I registri tendicatena possono essere modificati o sostituiti allo scopo di facilitare le operazioni di montaggio e smontaggio della ruota posteriore.**
- 2.4.3 - Il perno forcellone deve rimanere nella posizione originale. Se il telaio omologato prevede degli inserti per cambiare la posizione del perno forcellone, gli inserti originali non possono essere sostituiti o modificati ma solo riposizionati o ruotati.
- 2.5 - **PIASTRE DI STERZO**
- 2.5.1 - La piastra di sterzo superiore e quella inferiore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.5.2 - Il canotto di sterzo deve rimanere nella posizione originale. Se il telaio omologato prevede degli inserti per cambiare l'angolo o la posizione del canotto di sterzo, gli inserti originali non possono essere sostituiti o modificati ma solo riposizionati o ruotati.
- 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 ed i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati, a condizione che il tipo di connessione tra comando gas

e corpo farfallato rimanga come sul motociclo omologato. Non è consentito aggiungere un sistema “ride by wire” after-market o rimuovere un sistema “ride by wire” originale.

- 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 freno anteriore è consentito.
- 2.7 - PEDANE E COMANDI
- 2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere modificati o riposizionati, a condizione che vengano utilizzati i punti originali di fissaggio al telaio.
- 2.7.2 - Il leveraggio del comando cambio può essere “invertito” o modificato.

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 delle canne forcella (steli e foderi) può essere cambiata. Sottoporre gli elementi della forcella a trattamenti superficiali è consentito.
- 3.1.3 - Gli anelli para-polvere 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 registrazioni delle tarature 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, anche sigillate, è consentito.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

- 3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio possono essere aggiunti, modificati o sostituiti con materiale after-market.

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

- 3.3.1 - L'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) può essere modificato o sostituito, a condizione che sia mantenuto lo schema della sospensione posteriore utilizzato per il motociclo omologato.
- 3.3.2 - Gli attacchi **ed i registri** 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.

3.4 - 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 - Nel caso lo stesso modello di motociclo sia omologato dalla F.I.M., sia nella versione con sospensioni “elettroniche” che in quella con sospensioni “tradizionali”, sulla versione con sospensioni “elettroniche” è ammesso montare le sospensioni della versione con sospensioni “tradizionali”, mentre la versione con sospensioni “tradizionali” non può essere aggiornata montando le sospensioni della versione con sospensioni “elettroniche”.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - DISCHI FRENO

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

- **I valori nominali dell'altezza della fascia di attrito, del diametro esterno e dello spessore delle piste frenanti, non devono essere inferiori a quelli delle piste frenanti originali.**
- 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 della pista frenante e della flangia disco originali siano mantenuti.

- 4.1.2 - Sui dischi sostitutivi, gli elementi di connessione tra flangia e pista frenate (es. nottolini, lamierini, etc.) sono liberi per tipologia e numero.

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

- 4.1.4 - È consentito interporre dei distanziali o delle staffe tra le pinze ed i piedini delle forcelle per consentire l'utilizzo di dischi di diametro superiore all'originale.

- 4.1.5 - Non è permesso aggiungere condotti d'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 - È consentito aggiungere lamierini metallici tra le pastiglie freno ed i pistoncini della pinza e/o sostituire i pistoncini in lega leggera con altri in acciaio prodotti dal fabbricante delle pinze, al fine di ridurre il trasferimento di calore al fluido dei freni.

quali è obbligatorio applicare gli appositi stickers, conformemente a quanto stabilito nel RTGS.

- 6.3 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di stickers.
- 6.4 - 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 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il serbatoio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.1.2 - Il tappo può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.
- 7.1.3 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti o modificati.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

- 7.2.1 - Il circuito del carburante compreso fra il serbatoio ed il 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 D'INIEZIONE

- 8.1.1 - Con sistema d'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 d'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 - I 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 - Gli iniettori non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.
- 8.1.6 - **Le ghigliottine azionate da sistemi a depressione possono essere bloccate in posizione "tutto aperto". Le valvole a farfalla secondarie (incluso i relativi alberini e servo-motori) possono essere disabilitate o rimosse.**
- 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. Non sono ammessi sistemi di bypass d'aria (o miscela aria**

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 che 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 venga utilizzato, l'ABS deve essere mantenuto, in ogni sua parte meccanica (dischi freno e leve freno esclusi) ed elettronica, come originariamente prodotto dal costruttore. Il software dell'ABS può essere modificato.

4.4.3 - **Disabilitare un sistema ABS montato in origine sul motociclo omologato, è consentito. Nel caso il sistema ABS venga disabilitato è consentito rimuovere (integralmente o parzialmente) dal motociclo i relativi componenti (centraline, attuatori, sensori e ruote foniche).**

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, i cerchi ruota devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

5.2 - **Nel caso esista una versione precedente dello stesso modello di motociclo, che abbia ottenuto un'omologazione F.I.M. (in corso di validità o scaduta), con dei cerchi compatibili, ossia aventi le stesse misure e montabili senza necessitare di alcuna modifica, è consentito montare tali cerchi sulla versione di motociclo più recente. L'operazione inversa, che consiste nel aggiornare la versione di motociclo precedente, montando i cerchi equipaggianti in origine una versione di motociclo più recente, è vietata.**

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

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

ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - Gli unici pneumatici ammessi sono quelli distribuiti dal fornitore Ufficiale per la classe 600 Supersport del CIV.

6.2 - Durante i turni di prove libere e qualifica è consentito utilizzare un massimo di 6 pneumatici, indifferentemente anteriori o posteriori, sui

carburante) all'infuori dei sistemi di regolazione del minimo montati in origine sul motociclo omologato.

8.2 - RIDE BY WIRE

8.2.1 - I sistemi di controllo elettronici delle valvole a farfalla, noti anche come sistemi "ride by wire", possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo omologato, a condizione di essere conformi a quanto specificato nel RTGS.

8.3 - AIR-BOX

8.3.1 - Salvo quanto indicato negli articoli a seguire l'air-box deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

8.3.2 - **È vietato fissare sull'air-box schermi termici (pellicole adesive incluse) non presenti in origine sul motociclo omologato.**

8.3.3 - I tubi di spurgo o di sfogo devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).

8.3.4 - **Il filtro aria può essere spostato, modificato, sostituito ma non eliminato.**

8.3.5 - Tutti gli sfoghi motore devono essere connessi e scaricare nell'air-box.

8.3.6 - I condotti dell'aria compresi fra la carenatura e l'air-box e quelli interni all'air-box possono essere modificati o sostituiti, a condizione di potere essere montati senza necessitare alcuna modifica sull'air-box. La fibra di carbonio e/o kevlar non può essere usata come materiale costruttivo per i suddetti componenti, a meno di non essere già utilizzata per i componenti originali.

8.3.7 - Griglie o reti 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 401 cc fino a 600 cc
- 3 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 401 cc fino a 675 cc
- 2 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 401 cc fino a 750 cc

9.1.2 - La corsa e l'alesaggio devono rimanere come omologati, non è ammesso modificare la cilindrata per raggiungere i limiti fissati nell'articolo precedente.

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

9.2 - TESTA

9.2.1 - Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica alla testa è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.

9.2.2 - È consentito rettificare il piano della testa a contatto con il blocco cilindri, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nelle fiches di omologazione.

9.2.3 - Le valvole, le sedi-valvola, le guide valvola, le punterie, i paraoli, devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo

omologato. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina.

9.2.4 - Le molle, i semi-coni ed i piattelli delle valvole sono liberi, a condizione di essere realizzate con materiale di peso specifico uguale o superiore all'originale.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - Il metodo di distribuzione deve rimanere come homologato.

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

9.3.3 - La fase degli alberi a camme è libera. È consentito asolare i rocchetti o gli ingranaggi di distribuzione al fine di variare la fase dei camme.

9.3.4 - I rocchetti o gli ingranaggi di distribuzione pressati sugli alberi a camme, possono essere sostituiti con altri dotati di asole per variare la fase dei camme.

9.3.5 - La catena di distribuzione deve rimanere come homologata.

9.4 - CILINDRI

9.4.1 - Qualsiasi modifica ai cilindri è vietata.

9.5 - PISTONI

9.5.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni, inclusi lucidatura ed 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 - L'albero motore deve rimanere come homologato ogni modifica, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.

9.7.2 - **Modificare il volano motore non è consentito.**

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 homologato, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.

9.8.2 - L'uso di sistemi atti a ridurre la pressione interna ai carter motore è vietato, se non previsto in origine sul modello homologato. In caso siano presenti, tali sistemi devono rimanere come prodotti in origine per il motociclo homologato.

9.8.3 - I coperchi laterali del carter motore possono essere modificati o sostituiti, a condizione che il materiale utilizzato abbia un peso specifico uguale o maggiore dell'originale. In ogni caso il peso complessivo e la resistenza all'impatto dei coperchi laterali non deve essere inferiore all'originale.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

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

- 10.1.2 - L'intero gruppo frizione può essere sostituito con materiale after-market, anche nel caso esso includa un dispositivo di controllo della coppia negativa (anti-saltellamento).
- 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, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed relativi ingranaggi di trasmissione (primaria e marce), è vietata.
- 10.3 - TRASMISSIONE FINALE
- 10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia materiali e dimensioni, nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.
- 10.3.2 - Il coperchio della catena di trasmissione sul carter motore può essere modificato o rimosso.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - RADIATORE ACQUA

- 11.1.1 - È consentito aggiungere un radiatore dell'acqua supplementare o, in alternativa, sostituire il radiatore dell'acqua originale con un radiatore after-market, a condizione che le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non vengano alterate.
- 11.1.2 - Il tappo del radiatore dell'acqua può essere modificato o sostituito.
- 11.1.3 - La ventola di raffreddamento, le sue staffe di fissaggio ed i relativi collegamenti elettrici possono essere modificati, sostituiti o rimossi.
- 11.1.4 - Montare 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, a condizione che il tipo di circuito sia mantenuto uguale all'originale.
- 11.2.3 - I vasi di espansione possono essere sostituiti e/o riposizionati a condizione di essere fissati in modo sicuro.
- 11.2.4 - Valvola termostatica, sensori di temperatura ed interruttori termici, possono essere rimossi.

11.3 - RADIATORE OLIO

- 11.3.1 - Aggiungere un radiatore dell'olio, sostituire il radiatore dell'olio originale con un radiatore after-market o escludere lo scambiatore acqua-olio (anche rimuovendolo) dal circuito di lubrificazione per sostituirlo con un radiatore dell'olio, è consentito a condizione le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non vengano alterate.
- 11.3.2 - Montare 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 vietata.

11.4.2 - Le tubazioni dell'olio possono essere modificate o sostituite, a condizione che il tipo di circuito sia mantenuto uguale all'originale. Se sostituite, le tubazioni dell'olio in pressione devono essere del tipo rinforzato, conformemente a quanto specificato nel RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.1.1 - **Il cablaggio elettrico originale può essere modificato o sostituito.**

12.1.2 - I blocchetti elettrici sui manubri ed il blocchetto della chiave possono essere spostati, rimossi o sostituiti.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - La centralina di controllo motore (centralina ECU) originale può essere riposizionata.

12.2.2 - Il sistema di controllo del motore (sistema ECU) può essere modificato come segue:

a) Centralina ECU originale, con il firmware modificato.

b) Centralina ECU originale (eventualmente con firmware modificato) abbinata ad una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione (Power Commander o similari), facente parte di un "kit di calibrazione" che includa, oltre alla centralina stessa, eventuali firmware, software di calibrazione o licenze di attivazione e qualora previsto il connettore (o un cablaggio) per connettere la seconda centralina al cablaggio principale.

c) Sostituzione della centralina di controllo motore originale, con una centralina facente parte di un "kit ECU" (prodotto o approvato dal costruttore) che includa, oltre alla centralina stessa, eventuali firmware, software di calibrazione e licenze di attivazione e qualora previsto, il connettore (o un cablaggio kit) per connettere la ECU al cablaggio principale.

12.2.3 - Eventuali centraline (o kit) di controllo motore, venduti dal costruttore del motociclo come optional, non sono considerati originali quindi rientrano nelle casistiche elencate in precedenza.

12.2.4 - **Per essere ammessi, i kit ECU ed i kit di calibrazione devono essere inclusi nelle liste dei componenti approvati dalla F.I.M. per la classe Superstock 600 (pubblicate sul sito <http://www.fim-live.com>).**

12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.3.1 - L'alternatore (ACG) deve rimanere originale, montato e funzionante.

12.3.2 - La batteria può essere sostituita con altra che abbia una capacità nominale (C/1) e potenza istantanea (CA) sufficienti ad avviare il motore come specificato nell'articolo a seguire.

- 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 originale, le relative staffe di supporto e connessioni elettriche possono essere modificate o sostituite.
- 12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO
- 12.4.1 - Nessun componente elettrico o elettronico (sensore, centralina o sistema) può essere aggiunto sul motociclo ad eccezione di quelli specificati di seguito. Eventuali componenti elettrici o elettronici venduti dal costruttore del motociclo come optional, non sono considerati originali, quindi sono considerati equipaggiamento aggiuntivo.
- 12.4.2 - È consentito montare un sistema di acquisizione dati che includa, oltre alla centralina di acquisizione (Logger), un cablaggio di acquisizione ed un massimo di 7 sensori aggiuntivi (ossia non montati in origine sul motociclo omologato), come descritto negli articoli a seguire.
- 12.4.3 - È ammesso montare un cablaggio di acquisizione dati, eventualmente integrato con il **cablaggio principale del motociclo**, la cui unica funzione sia quella di mettere in connessione il logger con i sensori originali del motociclo ed un massimo di 7 sensori aggiuntivi.
- 12.4.4 - Tranne per quanto specificato negli articoli a seguire i sensori aggiuntivi sono liberi per tipologia, marca e modello.
- 12.4.5 - **Il sensore di velocità anteriore non è ammesso come sensore aggiuntivo. Nel caso il motociclo monti in origine un sensore di velocità anteriore, questo deve essere rimosso.**
- 12.4.6 - Non sono ammessi sensori aggiuntivi con funzionalità di misura multiple (es. sensori a doppia o tripla lettura).
- 12.4.7 - Le piattaforme inerziali di qualsiasi modello, non sono ammesse come i sensori aggiuntivi. Qualora presente in origine sul motociclo omologato, la piattaforma inerziale deve essere mantenuta originale.
- 12.4.8 - **L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata è consentito. Ad eccezione del quick-shifter nessun sensore o sistema aggiuntivo può essere connesso alla ECU o alle bobine al fine di implementare le strategie di controllo del motore.**
- 12.4.9 - **I sistemi aggiuntivi per la rilevazione dei tempi sul giro (traguardi elettronici), sono ammessi.**
- 12.4.10 - **I seguenti sensori non vengono conteggiati tra i sensori aggiuntivi:**
- Quick-shifter
 - Antenne GPS
 - Sensori ottici o antenne collegati utilizzati per il rilevamento del tempo sul giro
- 12.4.11 - Qualora richiesto, il pilota ha l'obbligo di fornire al C.T. o all'incaricato della F.M.I. la seguente documentazione relativa all'impianto di accensione e controllo motore e/o equipaggiamento aggiuntivo montati sul motociclo:

- Manuali d'uso e documentazione tecnica.
- Listino prezzi.
- Fattura di acquisto.

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 gialli e le tabelle porta-numero rosse.

13.2 - CARENA

13.2.1 - **Il vetrino della carenatura superiore (plexi) è libero purché conforme a quanto specificato nel RTGS.**

13.2.2 - Le dimensioni della carenatura devono essere le stesse di quella originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi rispetto all'origine.

13.2.3 - Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per consentire il montaggio dell'impianto di scarico e permettere l'uso di un sollevatore per il cambio delle ruote. È autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in materiale plastico per il telaio o per il motore.

13.2.4 - Le aperture per il raffreddamento poste 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.

13.2.5 - L'uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso d'aria al radiatore è consentito, a condizione che l'aspetto anteriore e laterale del motociclo rimangano come omologati.

13.3 - PARAFANGHI

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

13.3.2 - Il parafango posteriore e la protezione del ramo superiore della catena possono essere modificati, sostituiti o rimossi.

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 e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - Per impianto di scarico si intende l'insieme dei tubi di scarico, dei silenziatori e dei relativi elementi di fissaggio.

14.2 - L'impianto di scarico può essere modificato o sostituito, a condizione che il numero e la posizione (intesa come l'uscita a destra, sinistra o sottosella) dei silenziatori rimangano come per il modello omologato.

14.3 - Il catalizzatore deve essere rimosso. I dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) possono essere rimossi.

14.4 - L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar come materiali costruttivi per l'impianto di scarico, sono ammessi.

14.5 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato, ad esclusione delle parti in contatto con la carenatura e delle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.

14.6 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A. La misurazione viene effettuata a 7000 giri/min per i motocicli con 4 cilindri, 6500 giri/min per quelli con 3 cilindri e 5500 giri/min per quelli con 2 cilindri.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale purché conformi a quanto stabilito dal RTGS.

15.2 - L'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar, è consentito, nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

REGOLAMENTO TECNICO SUPERBIKE (RTSBK)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Superbike devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Sono ammessi alla classe Superbike del CIV tutti i motocicli provvisti di Omologazione F.I.M. in corso di validità. Qualora richiesto, il costruttore (o il distributore per lui) è tenuto a consegnare alla F.M.I. il materiale e/o la documentazione relativi al motociclo omologato, come previsto nell'allegato 10.

Il presente Regolamento ha lo scopo di consentire limitate modifiche ai motocicli omologati, al fine di assicurare la sicurezza sui campi gara e bilanciare le prestazioni tra diversi modelli di motociclo.

Tutte le parti non menzionate nel presente regolamento devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Se non altrimenti specificato, le viste anteriore, laterali e posteriore dei motocicli devono essere conformi all'aspetto del modello omologato come originariamente prodotto dal costruttore. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa norma.
- 1.2 - Il peso minimo del motociclo è pari al peso a secco (come definito nel RTGS) meno l'8% e non può essere inferiore a 170 kg.
- 1.3 - I motori utilizzati nella classe Superbike del CIV devono essere sigillati, conformemente a quanto previsto nell'articolo 1.6 del RTGS.
- 1.4 - Durante la stagione ogni pilota titolare ha diritto ad utilizzare, quindi a far punzonare, un massimo di 3 motori. Ai piloti iscritti come wild card è consentito far sigillare un massimo di 2 motori ad evento e non più di 3 durante la stagione.
- 1.5 - Per le modalità con cui vengono conteggiati i motori e le sanzioni previste per l'uso di motori oltre il numero massimo consentito fa riferimento quanto stabilito nell'articolo 1.7 del RTGS.

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

- 2.1.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, 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 aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.). Nient'altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.

- 2.1.3 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.4 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.
- 2.2 - **TELAIETTO REGGISELLA**
- 2.2.1 - Il telaioetto reggisella originale può essere modificato per aggiungere delle staffe e rimuovere delle parti non strutturali protuberanti, a condizione che questo non ne intacchi l'integrità strutturale. Eventuali accessori avvitati sul telaioetto possono essere rimossi.
- 2.2.2 - Qualora sia smontabile dal telaio, il telaioetto 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 - Il titanio o la fibra di carbonio e/o kevlar non possono essere usati come materiali costruttivi per il telaioetto reggisella, a meno di non essere già utilizzati sul telaioetto reggisella originale.
- 2.3 - **TELAIETTO PORTA STRUMENTI**
- 2.3.1 - Il telaioetto porta strumenti ed i supporti anteriori della carenatura possono essere modificati o sostituiti.
- 2.3.2 - Il titanio o la fibra di carbonio e/o kevlar non possono essere usati come materiali costruttivi per il telaioetto porta strumenti, a meno di non essere già utilizzati sul telaioetto porta strumenti originale.
- 2.4 - **FORCELLONE**
- 2.4.1 - **Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone ed il perno forcellone devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.**
- 2.4.2 - **I registri tendicatena possono essere modificati o sostituiti allo scopo di facilitare le operazioni di montaggio e smontaggio della ruota posteriore.**
- 2.4.3 - Il perno forcellone deve rimanere nella posizione originale. Se il telaio omologato prevede degli inserti per cambiare la posizione del perno forcellone, gli inserti originali non possono essere sostituiti o modificati ma solo riposizionati o ruotati.
- 2.5 - **PIASTRE DI STERZO**
- 2.5.1 - La piastra di sterzo superiore e quella inferiore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.5.2 - Il canotto di sterzo deve rimanere nella posizione originale. Se il telaio omologato prevede degli inserti per cambiare l'angolo o la posizione del canotto di sterzo, gli inserti originali non possono essere sostituiti o modificati ma solo riposizionati o ruotati.
- 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 ed i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati, a condizione che il tipo di connessione tra comando gas

e corpo farfallato rimanga come sul motociclo omologato. Non è consentito aggiungere un sistema “ride by wire” after-market o rimuovere un sistema “ride by wire” originale.

- 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 freno anteriore è consentito.
- 2.7 - PEDANE E COMANDI
- 2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere modificati o riposizionati, a condizione che vengano utilizzati i punti originali di fissaggio al telaio.
- 2.7.2 - Il leveraggio del comando cambio può essere “invertito” o modificato.

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 delle canne forcella (steli e foderi) può essere cambiata. Sottoporre gli elementi della forcella a trattamenti superficiali è consentito.
- 3.1.3 - Gli anelli para-polvere 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 registrazioni delle tarature 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” anche sigillate, è consentito.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

- 3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio possono essere aggiunti, modificati o sostituiti con materiale after-market.

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

- 3.3.1 - L'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) può essere modificato o sostituito, a condizione che sia mantenuto lo schema della sospensione posteriore utilizzato per il motociclo omologato.
- 3.3.2 - Gli attacchi **ed i registri** 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.
- 3.4 - 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 - Nel caso lo stesso modello di motociclo sia omologato dalla F.I.M., sia nella versione con sospensioni “elettroniche” che in quella con sospensioni “tradizionali”, sulla versione con sospensioni “elettroniche” è ammesso montare le sospensioni dalla versione con sospensioni “tradizionali”, mentre la versione con sospensioni “tradizionali” non può essere aggiornata montando le sospensioni della versione con sospensioni “elettroniche”.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - DISCHI FRENO

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

- **I valori nominali dell'altezza della fascia di attrito, del diametro esterno e dello spessore delle piste frenanti, non devono essere inferiori a quelli delle piste frenanti originali.**
- 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 della pista frenante e della flangia disco originali siano mantenuti.

- 4.1.2 - Sui dischi sostitutivi, gli elementi di connessione tra flangia e pista frenate (es. nottolini, lamierini, etc.) sono liberi per tipologia e numero.

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

- 4.1.4 - È consentito interporre dei distanziali o delle staffe tra le pinze ed i piedini delle forcelle per consentire l'utilizzo di dischi di diametro superiore all'originale.

- 4.1.5 - Non è permesso aggiungere condotti d'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 prodotte 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 - 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 al fine di 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 che 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, in ogni sua parte meccanica (dischi freno e leve freno esclusi) ed elettronica, come originariamente prodotto dal costruttore. Il software dell'ABS può essere modificato.
- 4.4.3 - **Disabilitare un sistema ABS montato in origine sul motociclo omologato, è consentito. Nel caso il sistema ABS venga disabilitato è consentito rimuovere (integralmente o parzialmente) dal motociclo i relativi componenti (centraline, attuatori, sensori e ruote foniche).**

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, i cerchi ruota devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 5.2 - **Nel caso esista una versione precedente dello stesso modello di motociclo, che abbia ottenuto un'omologazione F.I.M. (in corso di validità o scaduta), con dei cerchi compatibili, ossia aventi le stesse misure e montabili senza necessitare di alcuna modifica, è consentito montare tali cerchi sulla versione di motociclo più recente. L'operazione inversa, che consiste nel aggiornare la versione di motociclo precedente, montando i cerchi equipaggianti in origine una versione di motociclo più recente, è vietata.**
- 5.3 - Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, quest'ultimo deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 5.4 - I perni della ruota anteriore e posteriore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi nei limiti di quanto stabilito dal RTGS. L'uso di pneumatici slick è ammesso.
- 6.2 - Durante i turni di prove libere e qualifica è consentito utilizzare un massimo di 6 pneumatici, indifferentemente anteriori o posteriori, sui quali è obbligatorio applicare gli appositi stickers, conformemente a quanto stabilito nel RTGS.

- 6.3 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di stickers.
- 6.4 - 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 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il serbatoio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.1.2 - Il tappo può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.
- 7.1.3 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti o modificati.
- 7.2 - CIRCUITO CARBURANTE.
- 7.2.1 - Il circuito del carburante, compreso fra il serbatoio ed il 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 D'INIEZIONE
- 8.1.1 - Con sistema d'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 d'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 - I 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 - Gli iniettori non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.
- 8.1.6 - **Le ghigliottine azionate da sistemi a depressione possono essere bloccate in posizione "tutto aperto". Le valvole a farfalla secondarie (incluso i relativi alberini e servo-motori) possono essere disabilitate o rimosse.**
- 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. Non sono ammessi sistemi di bypass d'aria (o miscela aria carburante) all'infuori dei sistemi di regolazione del minimo montati in origine sul motociclo omologato.**

8.2 - RIDE BY WIRE

8.2.1 - I sistemi di controllo elettronici delle valvole a farfalla, noti anche come sistemi “ride by wire”, possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo omologato, a condizione di essere conformi a quanto specificato nel RTGS.

8.3 - AIR-BOX

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

8.3.2 - **È vietato fissare sull'air-box schermi termici (pellicole adesive incluse) non presenti in origine sul motociclo omologato.**

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

8.3.4 - Il filtro aria può essere modificato o sostituito, ma non eliminato o spostato rispetto alla sua posizione originale.

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

8.3.6 - I condotti dell'aria compresi fra la carenatura e l'air-box e quelli interni all'air-box possono essere modificati o sostituiti, a condizione di potere essere montati senza necessitare alcuna modifica sull'air-box. La fibra di carbonio e/o kevlar non può essere usata come materiale costruttivo per i suddetti componenti, a meno di non essere già utilizzata per i componenti originali.

8.3.7 - Griglie o reti presenti all'ingresso dei condotti d'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:

- 3 e 4 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 750 cc fino a 1000 cc.

- 2 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 850 cc fino a 1200 cc.

9.1.2 - La corsa e l'alesaggio devono rimanere come omologati, non è ammesso modificare la cilindrata per raggiungere i limiti fissati nell'articolo precedente.

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

9.2 - TESTA

9.2.1 - Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica alla testa è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.

9.2.2 - È consentito rettificare il piano della testa a contatto con il blocco cilindri, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nelle fiches di omologazione.

9.2.3 - Le valvole, le sedi-valvola, le guide valvola, le molle, le punterie, i paraoli, i semiconi ed i piattelli delle valvole devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina.

9.2.4 - Lo spessoramento delle molle delle valvole è vietato.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - Il metodo di distribuzione deve rimanere come omologato.

9.3.2 - Qualsiasi modifica agli alberi a camme è vietata.

9.3.3 - La fase degli alberi a camme è libera. È consentito asolare i rocchetti o gli ingranaggi di distribuzione al fine di variare la fase dei camme.

9.3.4 - I rocchetti o gli ingranaggi di distribuzione pressati sugli alberi a camme, possono essere sostituiti con altri dotati di asole per variare la fase dei camme.

9.3.5 - La catena di distribuzione deve rimanere come omologata.

9.4 - CILINDRI

9.4.1 - Qualsiasi modifica ai cilindri è vietata.

9.5 - PISTONI

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

9.7 - ALBERO MOTORE

9.7.1 - L'albero motore deve rimanere come omologato ogni modifica, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.

9.7.2 - **Modificare il volano motore non è consentito.**

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 sistemi atti a ridurre la pressione interna ai carter motore è vietato, se non previsto in origine sul modello omologato. In caso siano presenti, tali sistemi devono rimanere come prodotti in origine per il motociclo omologato.

9.8.3 - I coperchi laterali del carter motore possono essere modificati o sostituiti, a condizione che il materiale utilizzato abbia un peso specifico uguale o maggiore dell'originale. In ogni caso il peso complessivo e la resistenza all'impatto dei coperchi laterali non deve essere inferiore all'originale.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

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

10.1.2 - L'intero gruppo frizione può essere sostituito con materiale after-market, anche nel caso esso includa un dispositivo di controllo della coppia negativa (anti-saltellamento).

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, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed relativi ingranaggi di trasmissione (primaria e marce), è vietata.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni, nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

10.3.2 - Il coperchio della catena di trasmissione sul carter motore può essere modificato o rimosso.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - RADIATORE ACQUA

11.1.1 - È consentito aggiungere un radiatore dell'acqua supplementare o, in alternativa, sostituire il radiatore dell'acqua originale con un radiatore aftermarket, a condizione che le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non vengano alterate.

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

11.1.3 - La ventola di raffreddamento, le sue staffe di fissaggio ed i relativi collegamenti elettrici possono essere modificati, sostituiti o rimossi.

11.1.4 - Montare 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, a condizione che il tipo di circuito sia mantenuto uguale all'originale.

11.2.3 - I vasi di espansione possono essere sostituiti e/o riposizionati a condizione di essere fissati in modo sicuro.

11.2.4 - Valvola termostatica, sensori di temperatura ed interruttori termici, possono essere rimossi.

11.3 - RADIATORE OLIO

11.3.1 - È consentito sostituire il radiatore dell'olio originale con un radiatore aftermarket o escludere dal circuito lo scambiatore acqua-olio (anche rimuovendolo) per sostituirlo con un radiatore dell'olio, a condizione che le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non siano alterate.

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 vietata.

- 11.4.2 - Le tubazioni dell'olio possono essere modificate o sostituite, a condizione che il tipo di circuito sia mantenuto uguale all'originale. Se sostituite, le tubazioni dell'olio in pressione devono essere del tipo rinforzato come specificato nel RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.1.1 - Il taglio del cablaggio originale, è consentito.

12.1.2 - I blocchetti elettrici sui manubri ed il blocchetto della chiave possono essere spostati, rimossi o sostituiti.

12.1.3 - Il cablaggio originale può essere sostituito con un "cablaggio kit" prodotto o approvato dal costruttore ed omologato dalla F.I.M. per il Campionato Mondiale Superstock, necessario per connettere la centralina del "kit ECU" descritta negli articoli a seguire.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - La centralina di controllo motore (centralina ECU) originale, può essere riposizionata.

12.2.2 - Il sistema di controllo del motore (sistema ECU) può essere modificato come segue:

- a) Centralina ECU originale, con il firmware modificato.
- b) Centralina ECU originale (eventualmente con firmware modificato) abbinata ad una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione (Power Commander o similari), facente parte di un "kit di calibrazione" che includa, oltre alla centralina stessa, eventuali firmware, software di calibrazione o licenze di attivazione e qualora previsto il connettore (o un cablaggio) per connettere la seconda centralina al cablaggio principale.
- c) Sostituzione della centralina di controllo motore originale, con una centralina facente parte di un "kit ECU" (prodotto o approvato dal costruttore), che includa, oltre alla centralina stessa, eventuali firmware, software di calibrazione e licenze di attivazione, e qualora previsto, il connettore (o un cablaggio kit) per connettere la ECU al cablaggio principale.

12.2.3 - Eventuali centraline (o kit) di controllo motore, venduti dal costruttore del motociclo come optional, non sono considerati originali quindi rientrano nelle casistiche elencate in precedenza.

12.2.4 - Nessun sensore aggiuntivo, oltre a quick-shifter, sensori di velocità (anteriore e/o posteriore) e **sonde lambda**, può essere aggiunto al fine di implementare le strategie di controllo del motore. **Se previsti i sensori di velocità e lambda devono essere inclusi nei kit di cui sopra.**

12.2.5 - Per essere ammessi, i kit ECU ed i kit di calibrazione devono essere inclusi nelle liste dei componenti approvati dalla F.I.M. per la classe Superstock (pubblicate sul sito <http://www.fim-live.com>).

12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

- 12.3.1 - L'alternatore (ACG) deve rimanere originale, montato e funzionante.
- 12.3.2 - La batteria può essere sostituita con altra che abbia una capacità nominale (C/1) e potenza istantanea (CA) sufficienti ad avviare il motore come specificato nell'articolo a seguire.
- 12.3.3 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo d'avviamento originale.
- 12.3.4 - La strumentazione originale, le relative staffe di supporto e connessioni elettriche possono essere modificate o sostituite.
- 12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO
- 12.4.1 - Nessun componente elettrico o elettronico (sensore, centralina o sistema) può essere aggiunto sul motociclo ad eccezione di quelli specificati di seguito. Eventuali componenti elettrici o elettronici venduti dal costruttore del motociclo come optional, non sono considerati originali, quindi sono considerati equipaggiamento aggiuntivo.
- 12.4.2 - È consentito montare un sistema di acquisizione dati che includa, oltre alla centralina di acquisizione (Logger), un cablaggio di acquisizione ed un massimo di 7 sensori aggiuntivi (ossia non montati in origine sul motociclo omologato), come descritto negli articoli a seguire.
- 12.4.3 - È ammesso montare un cablaggio di acquisizione dati, eventualmente integrato con il cablaggio kit (di cui sopra), la cui unica funzione sia quella di mettere in connessione il logger con i sensori originali del motociclo ed un massimo di 7 sensori aggiuntivi.
- 12.4.4 - Tranne per quanto specificato negli articoli a seguire i sensori aggiuntivi sono liberi per tipologia, marca e modello.
- 12.4.5 - Non sono ammessi sensori aggiuntivi con funzionalità di misura multiple (es. sensori a doppia o tripla lettura).
- 12.4.6 - Le piattaforme inerziali di qualsiasi modello, non sono ammesse come i sensori aggiuntivi. Qualora presente in origine sul motociclo omologato, la piattaforma inerziale deve essere mantenuta originale.
- 12.4.7 - **L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata è consentito.**
- 12.4.8 - **I sistemi aggiuntivi per la rilevazione dei tempi sul giro (traguardi elettronici), sono ammessi.**
- 12.4.9 - **I seguenti sensori non vengono conteggiati tra i sensori aggiuntivi:**
- Quick-shifter
 - Antenne GPS
 - **Sensori ottici o antenne collegati ed utilizzati per il rilevamento del tempo sul giro.**
- 12.4.10 - Qualora richiesto, il pilota ha l'obbligo di fornire al C.T. o all'incaricato della F.M.I. la seguente documentazione relativa all'impianto di accensione e controllo motore e/o equipaggiamento aggiuntivo montati sul motociclo:
- Manuali d'uso e documentazione tecnica.

- Listino prezzi.
- Fattura di acquisto.

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 - CARENA

13.2.1 - Il vetrino (plexi) del cupolino può essere sostituito con un duplicato conforme a quanto specificato nel RTGS, 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. La forma del plexi deve conformarsi all'originale, i vetri a doppia curvatura o larghi non sono ammessi. È consentito accorciare il plexi fino ad un massimo di mm 25, per fare spazio al casco del pilota.

13.2.2 - Le dimensioni della carenatura devono essere le stesse di quella originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi rispetto all'origine.

13.2.3 - Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per consentire il montaggio dell'impianto di scarico e permettere l'uso di un sollevatore per il cambio delle ruote. È autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in materiale plastico per il telaio o per il motore.

13.2.4 - Le aperture per il raffreddamento poste 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.

13.2.5 - L'uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso d'aria al radiatore è consentito, a condizione che l'aspetto anteriore e laterale del motociclo rimangano come omologati.

13.3 - PARAFANGHI

- 13.3.1 - La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.
- 13.3.2 - Il parafango posteriore e la protezione del ramo superiore della catena possono essere modificati, sostituiti o rimossi.
- 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 e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - Per impianto di scarico si intende l'assieme dei tubi di scarico, dei silenziatori e dei relativi elementi di fissaggio.
- 14.2 - L'impianto di scarico può essere modificato o sostituito, a condizione che il numero e la posizione (intesa come l'uscita a destra, sinistra o sotto-sella) dei silenziatori rimangano come per il modello omologato.
- 14.3 - Il catalizzatore deve essere rimosso. I dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) possono essere rimossi.
- 14.4 - L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar come materiali costruttivi per l'impianto di scarico, sono ammessi.
- 14.5 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato, ad esclusione delle parti in contatto con la carenatura e delle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.
- 14.6 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A. La misurazione viene effettuata a 5500 giri/min per i motocicli con 4 cilindri, 5000 giri/min per quelli con 2 e 3 cilindri.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale.
- 15.2 - È vietato l'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar, se non presenti in origine sul motociclo omologato.

REGOLAMENTO TECNICO SPORT 4T (RT2SP)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Sport 4T devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Il Campionato Sport 4T è aperto ai modelli di motociclo derivati dalla serie, con motore 4T per il quale il costruttore (o l'importatore per lui) abbia ottenuto dalla F.M.I. l'approvazione a partecipare alla classe in oggetto.

Al fine di garantire la sicurezza sui campi gara e bilanciare le prestazioni dei modelli di motociclo che competono nella classe Sport 4T, è consentito sostituire alcuni componenti originali con altri facenti parte di un kit specifico per il modello di motociclo e/o effettuare modifiche conformemente a quanto indicato nelle fiches depositate dal costruttore (o dal distributore per lui) al momento dell'approvazione.

La F.M.I. si riserva la facoltà di introdurre, anche durante la stagione, variazioni regolamentari con il fine di ridurre o aumentare le prestazioni di una specifica tipologia o di uno specifico modello di motociclo.

A questo scopo potrà essere richiesto agli iscritti, in qualunque momento della manifestazione, di sottoporre il proprio motociclo ad una prova di potenza sul banco F.M.I. presente sui campi gara. Qualora richiesta, la prova di potenza è da considerarsi obbligatoria, il rifiuto di sottoporsi a tale prova è sanzionabile come "inosservanza degli obblighi dei piloti" conformemente a quanto stabilito dalle Norme Sportive Velocità.

Le variazioni regolamentari potranno interessare parametri (es. peso minimo, air-restrictor, regime massimo di rotazione motore, potenza massima ammessa, ecc.) o componenti specifici del motociclo.

La decisione in merito all'applicazione di tali variazioni spetta alla Commissione Sportiva Nazionale (C.S.N.), una volta sentito il parere del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Sono ammessi al Campionato Sport 4T 2016 i seguenti motocicli:
- Kawasaki Ninja 300 R (EX 300 ADF) prodotti a partire dall'anno 2013.
 - Honda CBR 500 R prodotti a partire dall'anno 2012.
 - Yamaha YZF-R3 prodotti a partire dall'anno 2015.
 - KTM RC 390 CUP prodotti a partire dall'anno 2015.

- 1.2 - Salvo quanto esplicitamente autorizzato dal presente regolamento e nelle fiches, i motocicli devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore.
- 1.3 - **Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere come riportato di seguito:**
 - Kawasaki Ninja 300 R Kg 140.
 - Honda CBR 500 R Kg 150.
 - Yamaha YZF-R3 Kg 140.
 - KTM RC390 CUP Kg 136.

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - TELAIO

- 2.1.1 - Il telaio deve rimanere originale. Le uniche modifiche consentite sono la rimozione di componenti non strutturali eventualmente indicate nella fiches.
- 2.1.2 - In qualsiasi momento dell'evento, ogni pilota può avere un solo motociclo (telaio) punzonato a proprio nome. Lo stesso motociclo (telaio) non può essere punzonato contemporaneamente a nome di più piloti.
- 2.1.3 - La sostituzione di un telaio assegnato a nome di un pilota è autorizzata solo in caso di gravi e provati problemi tecnici e deve essere preventivamente autorizzata dal 1° C.T.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

- 2.2.1 - Il telaietto reggisella originale può essere modificato rimuovendo eventuali elementi non strutturali o sostituito con altro, eventualmente incluso nel kit specifico per il modello di motociclo.

2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI

- 2.3.1 - Il telaietto porta strumenti originale, può essere modificato rimuovendo eventuali elementi non strutturali o sostituito con altro, eventualmente incluso nel kit specifico per il modello di motociclo.

2.4 - FORCELLONE

- 2.4.1 - Tranne per quanto autorizzato nel RTGS, il forcellone deve rimanere originale.

2.5 - PIASTRE DI STERZO

- 2.5.1 - La piastra di sterzo superiore e quella inferiore devono rimanere originali.

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 ed i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati, a condizione che il tipo di connessione tra comando gas e corpo farfallato rimanga come sul motociclo omologato. Non è consentito aggiungere un sistema "ride by wire" after-market o rimuovere un sistema "ride by wire" originale.**
- 2.6.3 - Le leve di comando (freno e frizione) possono essere sostituite.

2.7 - PEDANE E COMANDI

- 2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere modificati o riposizionati, a condizione che vengano utilizzati i punti originali di fissaggio al telaio.
- 2.7.2 - Il leveraggio del comando cambio può essere “invertito” o modificato.
- 2.7.3 - L'alleggerimento delle staffe di supporto delle pedane poggiapiedi, è consentito.

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

- 3.1.1 - La forcella, nella sua struttura (fodero, stelo, piedini), deve rimanere originale.
- 3.1.2 - Gli anelli para-polvere possono essere modificati sostituiti o rimossi, a condizione che la forcella rimanga perfettamente sigillata.
- 3.1.3 - I tappi forcella possono essere modificati o sostituiti allo scopo di permettere la modifica della taratura dall'esterno.
- 3.1.4 - Le parti interne della forcella come molle, valvole, pistoni e lamelle possono essere rimosse, modificate o sostituite.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

- 3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio possono essere aggiunti, modificati o sostituiti con materiale after-market purché conforme a quanto specificato nel RTGS.

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

- 3.3.1 - L'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) può essere modificato o sostituito, a condizione che sia mantenuto lo schema della sospensione posteriore originale.
- 3.3.2 - Gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone, devono rimanere originali.
- 3.3.3 - Se presente, il leveraggio della sospensione posteriore deve rimanere originale.

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

- 4.1.1 - I dischi freno anteriori e posteriori devono rimanere originali.
- 4.1.2 - Non è permesso aggiungere condotti d'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 originali.
- 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 in origine.

- 4.2.3 - È consentito aggiungere lamierini metallici tra le pastiglie freno ed i pistoncini della pinza 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 originali.
- 4.3.2 - I contenitori del liquido dei freni, sia anteriore che posteriore, possono essere sostituiti e/o riposizionati, ma non rimossi.
- 4.3.3 - I tubi freno possono essere sostituiti.
- 4.4 - SISTEMA ABS
- 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 in ogni sua parte meccanica (leve freno escluse) ed elettronica, come originariamente prodotto dal costruttore. Il software dell'ABS può essere modificato.
- 4.4.3 - **Nel caso il sistema ABS venga disabilitato è consentito rimuovere (integralmente o parzialmente) dal motociclo i relativi componenti (centraline, attuatori, sensori e ruote foniche).**

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Salvo quanto autorizzato dal RTGS i cerchi ruota anteriori e posteriori devono rimanere originali.
- 5.2 - Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, quest'ultimo deve rimanere originale.
- 5.3 - I perni ruota anteriori e posteriori possono essere sostituiti con altri realizzati nello stesso materiale e con un peso non inferiore agli originali come indicato nelle fiches.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi purché il disegno del battistrada sia ottenuto mediante stampo.
- 6.2 - L'uso di pneumatici rain deve essere limitato alle condizioni di gara bagnata.
- 6.3 - Sono consentiti pneumatici con indice di velocità minimo "V", che non riportino la dicitura "Not for Highway use".
- 6.4 - A parziale deroga a quanto stabilito nel RTGS, si autorizza unicamente l'uso di pneumatici nelle misure indicate di seguito:

	Anteriore	Posteriore
- Kawasaki Ninja 300 R	110/70 e 120/70	140/70
- Honda CBR 500 R	110/70 e 120/70	160/60
- Yamaha YZF-R3	110/70 e 120/70	140/70
- KTM RC390 CUP	110/70 e 120/70	140/70

- 6.5 - Durante i turni di qualifica è consentito utilizzare un massimo di 3 pneumatici, indifferentemente anteriori o posteriori, sui quali è obbligatorio applicare gli appositi stickers conformemente a quanto stabilito nel RTGS.
- 6.6 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di stickers.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - SERBATOIO
- 7.1.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il serbatoio deve rimanere originale.
- 7.1.2 - Il tappo può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.
- 7.1.3 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti o modificati.
- 7.2 - CIRCUITO CARBURANTE
- 7.2.1 - Il circuito del carburante compreso tra il serbatoio ed il flauto iniettori può essere modificato o sostituito.
- 7.2.2 - L'aggiunta filtri carburante è consentita.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 - SISTEMA D'INIEZIONE
- 8.1.1 - La pompa benzina ed il regolatore di pressione devono rimanere originali.
- 8.1.2 - Gli iniettori devono rimanere originali, non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.
- 8.1.3 - I corpi farfallati devono rimanere originali.
- 8.1.4 - Asportare la farfalla secondaria è consentito.
- 8.1.5 - I cornetti di aspirazione devono rimanere originali.
- 8.1.6 - Ogni ulteriore modifica al corpo farfallato, inclusa la lucidatura o il trattamento superficiale è vietata.
- 8.2 - RIDE BY WIRE
- 8.2.1 - I sistemi di controllo elettronici delle valvole a farfalla, noti anche come sistemi "ride by wire", possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo omologato, a condizione di essere conformi a quanto specificato nel RTGS.
- 8.3 - SCATOLA FILTRO
- 8.3.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire la scatola filtro o l'air-box deve rimanere originale.
- 8.3.2 - **È consentito modificare e/o rimuovere i condotti e le strozzature dei passaggi aria presenti all'interno ed all'esterno della scatola filtro.**
- 8.3.3 - I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
- 8.3.4 - Il filtro aria può essere riposizionato, modificato o sostituito, ma non eliminato.

ART 9 - MOTORE**9.1 - GENERALITÀ**

9.1.1 - I motori utilizzati nella classe Sport 4T devono essere sigillati, conformemente a quanto previsto nel articolo 1.6 del RTGS.

9.1.2 - In qualsiasi momento dell'evento, ogni pilota può avere un solo motore sigillato a suo nome.

9.1.3 - Non esiste un limite sul numero di motori utilizzabili dal pilota durante l'evento o durante la stagione, la sigillatura del motore sostitutivo o l'apposizione di nuovi sigilli ad un motore aperto per un intervento di manutenzione ordinaria o straordinaria, è subordinata alla restituzione dei punzoni rimossi.

9.1.4 - I sigilli rimossi dentro o fuori dai campi gara devono essere resi obbligatoriamente al C.T. preposto durante le O.P. del primo evento successivo alla rimozione. Il mancato rispetto del presente articolo è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti e per tanto punita come specificato nelle Norme Sportive.

9.1.5 - I particolari del motore non specificatamente menzionati negli articoli a seguire devono rimanere originali.

9.1.6 - Salvo per quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire, qualsiasi tipo di lavorazione per asportazione di materiale (incluso lucidatura) e riporto di materiale (incluso trattamento superficiale) è vietata.

9.2 - TESTA

9.2.1 - Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica alla testa è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.

9.2.2 - I condotti di aspirazione e scarico devono rimanere originali.

9.2.3 - Le valvole, le sedi-valvole, le guide valvola, le punterie, i paraoli, devono rimanere originali. È ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, incluso il riporto delle sedi valvola (riparazione in caso di rottura).

9.2.4 - Le molle, i semi-coni ed i piattelli delle valvole, devono rimanere originali.

9.2.5 - Il rapporto di compressione non può superare il valore massimo indicato di seguito:

- Kawasaki Ninja 300 R	13,0:1.
- CBR 500 R	11,5:1
- Yamaha YZF-R3	11,5:1
- KTM RC390	12,6:1

9.2.6 - È consentito rettificare il piano della testa a contatto con il blocco cilindri, a condizione che il rapporto di compressione rimanga nei limiti fissati per il modello di motociclo in uso.

9.2.7 - Una volta fissata la candela sulla testa, nulla di quest'ultima, oltre agli elettrodi, può sporgere nella parte interna della camera di combustione.

9.3 - DISTRIBUZIONE

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

9.3.2 - La fasatura degli alberi a camme può essere variata per quanto ammesso dalle asole eventualmente presenti in origine sui rocchetti o sugli ingranaggi di distribuzione.

9.3.3 - La catena di distribuzione deve rimanere originale.

9.4 - CILINDRI

9.4.1 - **È consentito alesare il cilindro al fine di montare i pistoni maggiorati indicati nelle fiches.**

9.4.2 - 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.

9.4.3 - **È consentito alesare il piano superiore del cilindro, a condizione che il rapporto di compressione rimanga nei limiti fissati per il modello in uso.**

9.5 - PISTONI

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

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

9.5.3 - È consentito sostituire i pistoni originali con quelli maggiorati indicati nelle fiches.

9.6 - BIELLE

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

9.7 - ALBERO MOTORE

9.7.1 - L'albero motore deve rimanere originale, qualsiasi modifica inclusi alleggerimento, bilanciatura e lucidatura, è vietata.

9.7.2 - Modificare la corsa del pistone, è vietato.

9.8 - CARTER MOTORE

9.8.1 - Ad eccezione di quanto specificato di seguito, i carter motore devono rimanere originali, 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 presente in origine sul modello omologato. In caso siano presenti, tali pompe devono rimanere originali e non possono essere modificate.

9.8.3 - I coperchi laterali dei carter motore devono rimanere originali.

9.8.4 - Sostituire i cuscinetti del motore con altri di pari dimensione e tipologia è consentito. Il gioco radiale dei cuscinetti, il materiale e la tipologia della gabbia di contenimento delle sfere/rulli, sono liberi.

9.8.5 - Calettare boccole in alluminio o bronzo per ripristinare le sedi dei cuscinetti dell'albero motore è consentito.

9.8.6 - In caso di rottura, è vietato riparare i carter motore mediante saldatura.

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

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

10.1.2 - L'intero gruppo frizione può essere sostituito con materiale after-market, anche nel caso esso includa un dispositivo di controllo della coppia negativa (anti-saltellamento).

10.2 - CAMBIO

10.2.1 - **Qualsiasi modifica al cambio, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed relativi ingranaggi di trasmissione (primaria e marce), è vietata.**

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

10.3.2 - Il coperchio copri-pignone e la protezione copri-catena possono essere modificati o rimossi.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO**11.1 - RADIATORE ACQUA**

11.1.1 - Il radiatore deve rimanere originale, il tappo del radiatore è libero.

11.1.2 - È consentito rimuovere la ventola di raffreddamento assieme alle relative staffe di supporto ed ai suoi collegamenti elettrici.

11.1.3 - Sul radiatore dell'acqua è consentito fissare una rete di protezione.

11.1.4 - Il convogliatore d'aria fissato sotto la piastra di sterzo inferiore può essere aggiunto, modificato o sostituito.

11.1.5 - È consentito l'uso di un convogliatore d'aria fissato sul radiatore per migliorare il raffreddamento.

11.2 - CIRCUITO ACQUA

11.2.1 - È consentito rimuovere la valvola termostatica ed il vaso di espansione (assieme alla relativa tubazione).

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

12.1.1 - Il cablaggio principale deve rimanere originale.

12.1.2 - È consentito riposizionare, sostituire o rimuovere i comandi elettrici sul manubrio. È obbligatorio montare (o mantenere) un interruttore di spegnimento del motore, montato sul manubrio, conformemente a quanto stabilito dal RTGS.

12.1.3 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire è vietato montare centraline e/o sensori non presenti in origine sul motociclo omologato.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

- 12.2.1 - La centralina di controllo motore (ECU) può essere sostituita con altra, eventualmente inclusa nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.
- 12.2.2 - La centralina originale può essere abbinata ad una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione (Power Commander e similari) eventualmente inclusa nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.
- 12.2.3 - La centralina originale e quelle kit (di cui sopra), devono rimanere inalterate sia nell' "hardware" che nel "software", ad eccezione della modifica dei normali parametri di configurazione, permessa dai programmi di calibrazione forniti assieme ad esse.
- 12.2.4 - Variare la fase dell'accensione spostando il pick-up o il rotore rispetto alla loro posizione originale, è vietato.
- 12.2.5 - **Il regime massimo di rotazione del motore non può essere superiore ai valori indicati di seguito:**
- | | |
|------------------------|-----------------|
| - Kawasaki Ninja 300 R | 13'000 giri/min |
| - CBR 500 R | 10'500 giri/min |
| - Yamaha YZF-R3 | 13'000 giri/min |
| - KTM RC390 | 10'500 giri/min |
- 12.2.6 - **Tutti i motocicli devono montare obbligatoriamente uno dei dispositivi per il controllo del regime massimo di rotazione motore, incluso nella lista pubblicata sul sito www.federmoto.it.**
- 12.2.7 - **La F.M.I. si riserva il diritto di richiedere la sostituzione della ECU e/o del dispositivo per il controllo del regime massimo di rotazione del motore in dotazione al pilota, in qualunque momento della manifestazione. Il rifiuto di tale sostituzione e/o la manomissione di tali dispositivi sono equiparati ad una irregolarità tecnica.**
- 12.3 - **INFRASTRUTTURE ELETTRICHE**
- 12.3.1 - Il generatore di corrente non può essere modificato. Il circuito di ricarica della batteria non può essere disattivato.
- 12.3.2 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.
- 12.3.3 - Il sensore di temperatura acqua può essere rimosso o sostituito con altro anche abbinato ad un proprio display di lettura.
- 12.3.4 - È consentito riposizionare i vari componenti dell'impianto elettrico, purché il loro fissaggio sia stabile e sicuro.
- 12.3.5 - Le staffe di supporto della batteria possono essere modificate o rimosse.
- 12.3.6 - Il cruscotto può essere sostituito con altro, eventualmente incluso come kit specifico per il modello di motociclo in uso.
- 12.4 - **EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO**
- 12.4.1 - È ammesso l'uso di sistemi per la visualizzazione del tempo sul giro.
- 12.4.2 - L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shifter" è ammesso a condizione di essere connesso unicamente alla centralina di controllo motore o alle bobine di accensione, oltre che al positivo ed alla massa del cablaggio principale per l'alimentazione.

12.4.3 - L'uso di sistemi di acquisizione dati e/o di controllo di trazione di qualsiasi tipo non presenti in origine sul motociclo omologato, è vietato.

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA

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

13.1.2 - I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso. L'uso di componenti realizzati con fibra di carbonio e/o kevlar, non presenti in origine sul modello omologato, è vietato.

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 carena, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.

13.1.5 - I numeri di gara devono essere neri e le tabelle porta numero bianche.

13.2 - CARENA

13.2.1 - Il vetrino della carenatura superiore (plexi) è libero purché conforme a quanto specificato nel RTGS.

13.2.2 - Le dimensioni della carenatura devono essere le stesse di quella originale senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi rispetto all'origine. La variazione del numero di pezzi che compongono la carenatura è consentita.

13.2.3 - Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per consentire il montaggio dell'impianto di scarico e permettere l'uso di un sollevatore per il cambio delle ruote. È autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in materiale plastico per il telaio o per il motore.

13.3 - PARAFANGHI

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

13.3.2 - Il parafango posteriore 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 e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - L'impianto di scarico, inteso come tubo di scarico, silenziatore e relativi componenti di assemblaggio, è libero.

14.2 - L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar è consentito

unicamente come materiale costruttivo per i silenziatori e per le relative staffe di fissaggio.

14.3 - Il limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A, il regime al quale viene effettuata la misura è:

- Kawasaki Ninja 300 R	6500 giri/min.
- Honda CBR 500 R	5000 giri/min.
- Yamaha YZF-R3	7500 giri/min.
- KTM RC390	5500 giri/min.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale.

15.2 - Salvo quanto autorizzato nell'articolo precedente, è vietato l'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar, se non presenti in origine sul motociclo omologato.

ART. 16 - DEROGHE

16.1 - GENERALITÀ

16.1.1 - Negli articoli a seguire vengono ammesse alcune deroghe al presente regolamento, al fine di garantire la sicurezza sui campi gara e bilanciare le prestazioni dei diversi modelli di motociclo che competono nel Campionato Sport 4T 2016.

**16.2 - DEROGHE KAWASAKI NINJA 300 R
SOSPENSIONI**

16.2.1 - Il leveraggio originale può essere sostituito con quello incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

IMPIANTO FRENATE

16.2.2 - Il disco freno anteriore originale può essere sostituito quello incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE

16.2.3 - È consentito modificare l'air-box come indicato nelle fiches.

MOTORE

16.2.4 - Eliminare il contralbero di bilanciamento è consentito.

16.2.5 - La modifica dei passaggi olio nel carter è consentita.

16.2.6 - Alleggerire e bilanciare l'albero motore entro i limiti specificati nella fiches è consentito.

TRASMISSIONE

16.2.7 - L'ingranaggio della sesta marcia può essere sostituito con quello incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

16.2.8 - È consentito aggiungere il radiatore incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

IMPIANTO ELETTRICO

16.2.9 - Il cablaggio principale può essere modificato o sostituito con quello incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

16.3 - DEROGHE KTM RC 390 CUP

IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

16.3.1 - È consentito aggiungere il radiatore incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

IMPIANTO FRENANTE

16.3.2 - Il disco freno anteriore originale può essere sostituito con quello maggiorato incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso. È ammesso interporre dei distanziali tra la pinza del freno ed i piedini della forcella per permettere l'uso del disco kit.

REGOLAMENTO TECNICO MINIMOTO (RTMMT)**DA DEFINIRE**

Nota bene: qualunque riferimento alla Classe Minimoto attualmente presente nel RTGS e negli Allegati non è valido fino alla nuova definizione della classe stessa.

REGOLAMENTO TECNICO PREMINIGP (RTPMGP)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe PreMiniGP del CIV devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Sono ammessi a partecipare alla classe di Campionato Italiano PreMiniGP unicamente motocicli Metrakit MiniGP 50 Sp, forniti sui campi di gara dal Partner Tecnico della PreMiniGP il quale ne garantisce la conformità al RTGS ed alle fiches di omologazione fornite dal costruttore.

L'iscrizione dei piloti a questa classe è subordinata alla sottoscrizione di un contratto di assistenza con il partner tecnico per la fornitura dei motocicli e la loro gestione tecnica, durante i weekend di gara. Per maggiori informazioni sui servizi, sui ricambi e sul materiale di consumo inclusi nel servizio di assistenza, si rimanda a quanto scritto nel contratto stipulato con il partner tecnico.

All'atto dell'iscrizione al Campionato Italiano PreMiniGP i piloti assumono l'impegno di accettare e rispettare in toto quanto stabilito nel presente regolamento e quanto previsto dalle Norme Sportive per la classe PreMiniGP.

ART. 1 - ASSEGNAZIONE E GESTIONE TECNICA DEI MOTOCICLI

- 1.1 - I motocicli sono tutti uguali e vengono assegnati ai piloti iscritti mediante sorteggio effettuato all'inizio di ogni weekend di gara.
- 1.2 - Quando non sono in pista durante i turni di prova e per la gara, i motocicli vengono custoditi nell'area tecnica dove il personale (staff tecnico) incaricato dal partner tecnico, si occupa di effettuare la messa a punto e la manutenzione (ordinaria e straordinaria).
- 1.3 - Se non espressamente invitati dallo staff tecnico o dalla Direzione di Gara, i piloti hanno diritto ad accedere all'Area Tecnica solo per prelevare e riconsegnare i motocicli utilizzati durante i turni di prova e per la gara.
- 1.4 - Gli accompagnatori dei piloti possono accedere all'Area Tecnica solo se espressamente invitati dallo staff tecnico o dalla Direzione di Gara.
- 1.5 - La messa a punto e la manutenzione dei motocicli è di esclusiva competenza dello staff tecnico. È fatto divieto al pilota (o ai suoi accompagnatori) di effettuare qualsiasi tipo di intervento sul motociclo. Il mancato rispetto del presente articolo è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 1.6 - In caso di provata necessità, lo staff tecnico, d'accordo con il C.T. incaricato, può predisporre la sostituzione del motociclo assegnato ad un pilota con un motociclo sostitutivo (muletto). Il muletto deve essere controllato e punzonato dal C.T. prima di essere utilizzato.

ART. 2 - MESSA A PUNTO DEI MOTOCICLI

- 2.1 - Ad esclusione di quanto specificato nell'articolo a seguire, le regolazioni dei motocicli, inclusi la carburazione ed i rapporti finali, sono le stesse per tutti motocicli.
- 2.2 - Le uniche regolazioni personalizzabili su richiesta del pilota sono quelle indicate di seguito:
- L'altezza e l'apertura dei semi-manubri.
 - Lo sfilamento della forcella rispetto alle piastre di sterzo.
 - Il precarico della molla dell'ammortizzatore posteriore.
- 2.3 - La decisione ultima riguardo alla messa a punto dei motocicli, incluse le regolazioni elencate nell'articolo precedente, spetta allo staff tecnico.

ART. 3 - PNEUMATICI

- 3.1 - Gli unici pneumatici ammessi sono quelli distribuiti dal fornitore ufficiale per il Campionato Italiano PreMiniGP.
- 3.2 - Durante l'intera durata dell'evento è consentito utilizzare:
- 1 set di pneumatici (1 anteriore e 1 posteriore) per eventi con una gara
 - 2 set di pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori) per gli eventi a doppia gara.
- 3.3 - **Sugli pneumatici è obbligatorio applicare gli appositi stickers forniti al partner tecnico in fase di O.P.** La responsabilità sulla conformità degli pneumatici è del Partner Tecnico.
- 3.4 - Per poter accedere alla pista durante le prove, il warm-up e per la gara, i motocicli devono essere equipaggiati con pneumatici punzonati. Il controllo viene effettuato dal C.T. in ingresso pista, i motocicli privi di punzonatura sugli pneumatici non verranno fatti accedere alla pista.
- 3.5 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di punzoni.
- 3.6 - Nel caso uno pneumatico già punzonato presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso il C.T., sentito il parere del fornitore dello pneumatico, può autorizzarne la sostituzione. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al C.T.

ART. 4 - NUMERI DI GARA

- 4.1 - I numeri di gara devono essere rossi e le tabelle porta-numero bianche.

ART. 5 - LOGHI E GRAFICHE MOTOCICLO

- 5.1 - I motocicli devono avere tutti la livrea ufficiale scelta dalla F.M.I. per il Campionato Italiano PreMiniGP.
- 5.2 - Previa approvazione da parte del personale incaricato della F.M.I. e sentito il parere del partner tecnico, i piloti hanno facoltà di esporre i marchi di sponsor personali in un'apposita area della carenatura del motociclo lasciata libera per questo scopo. Per essere approvati, i marchi degli

sponsor personali del pilota, non devono essere in contrasto con quelli degli sponsor ufficiali della Campionato Italiano PreMiniGP.

ART. 6 - CONTROLLI TECNICI

- 6.1 - Una volta avvenuta l'assegnazione (per sorteggio) dei motocicli ai piloti, lo staff tecnico ha l'obbligo di presentare i motocicli per le O.P.
- 6.2 - La verifica tecnica su uno o più motocicli, può essere disposta alla fine dei turni di qualifica, warm-up e della gara, con il fine di assicurare la conformità dei motocicli al presente regolamento ed alle fiches di omologazione fornite dal costruttore.
- 6.3 - Il limite fonometrico ammesso è di 97 dB/A, a 8000 giri/min.

ART. 7 - NORMA TRANSITORIA

- 7.1 - Per quanto non esplicitamente previsto nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme regolamentari generali della F.M.I. ed i suoi annessi (Norme Sportive, Regolamento Manifestazioni Motociclistiche e Annesso Velocità).

REGOLAMENTO TECNICO MINIGP 50 (RTMGP)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe MiniGP 50 devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Il Campionato MiniGP 50 è aperto ai motocicli con cerchi ruota da 12" e **motori monocilindrici 2T**, alimentati a carburatore, per i quali il costruttore (o l'importatore per lui) abbia ottenuto dalla F.M.I. l'approvazione a partecipare alla classe in oggetto.

Al fine di garantire la sicurezza sui campi gara, la F.M.I. si riserva la facoltà di introdurre, anche durante la stagione, variazioni regolamentari al fine di ridurre o aumentare le prestazioni dei motocicli. Tali variazioni potranno interessare il peso minimo del motociclo, il diametro massimo del diffusore del carburatore, il rapporto di compressione e/o l'imposizione di una flangia con un foro cilindrico di dimensioni assegnate, interposta tra cilindro e collettore di scarico.

A questo scopo potrà essere richiesto agli iscritti di sottoporre il proprio motociclo ad una prova di potenza sul banco F.M.I. eventualmente presente sui campi gara. Qualora richiesta, la prova di potenza è da considerarsi obbligatoria, il rifiuto di sottoporsi a tale prova è sanzionabile come "inosservanza degli obblighi dei piloti" conformemente a quanto stabilito dalle Norme Sportive Velocità.

L'iscrizione di un pilota al Campionato Italiano MiniGP 50 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 e consegnata al momento dell'iscrizione.

Qualora richiesto, il pilota è tenuto a fornire il catalogo ricambi ed il listino prezzi ufficiali relativi alla componentistica montata sulla moto.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - **Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere di kg. 64.**
- 1.2 - In qualsiasi momento dell'evento, ogni pilota può avere un solo motociclo (telaio) ed un solo motore (carter motore) punzonati a suo nome.
- 1.3 - La sostituzione del telaio o del motore è autorizzata solo in caso di gravi problemi tecnici e deve essere preventivamente autorizzata dal 1° C.T. Lo stesso motociclo (telaio) o motore non può essere punzonato contemporaneamente a nome di più piloti.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Il telaio, il forcellone, il telaioetto reggisella ed il telaioetto porta strumenti sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Ad esclusione di quanto specificato negli articoli a seguire le sospensioni sono libere, nei limiti stabiliti dal RTGS.
- 3.2 - È obbligatorio l'uso di forcelle anteriori con elementi smorzanti a cartuccia aperta.
- 3.3 - La sospensione posteriore deve essere ad articolazione semplice, ossia gli elementi ammortizzanti devono essere connessi al telaio (o reggisella) ed al forcellone, senza l'interposizione di cinematismi (biellismo).

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire (vedi anche art. 15), l'impianto frenante è libero, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 4.2 - L'impianto frenante può essere a tamburo, a disco o misto.
- 4.3 - Per il freno anteriore è consentito l'uso di un unico disco il cui diametro non sia superiore a mm 300.
- 4.4 - Il disco posteriore (qualora presente) non può avere un diametro superiore a mm 200.
- 4.5 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico di assistenza alla frenata è vietato.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire (vedi anche art. 15), i cerchi anteriore e posteriore sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 5.2 - I cerchi ruota devono avere un canale di diametro 12" e una larghezza massima di 3,0" per l'anteriore e di 3,5" per il posteriore.
- 5.3 - Il peso minimo dei cerchi completi di cuscinetti, distanziali, valvola e, dove previsti, di mozzo porta-corona (senza corona) e di gommini parastrappi, deve essere di 2300 gr per l'anteriore e 2500 gr per il posteriore.
- 5.4 - I cerchi ruota devono rimanere come forniti dal costruttore. La geometria ed il peso dei cerchi ruota devono essere mantenuti come indicati nella scheda tecnica.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli unici pneumatici ammessi sono quelli distribuiti dal fornitore ufficiale per il Campionato Italiano MiniGP. A parziale deroga di quanto stabilito dal RTGS si applicano gli articoli di seguito.
- 6.2 - Durante l'intera durata dell'evento è consentito utilizzare un massimo di 2 set di pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori), per gli eventi con 1 gara e 3 set di pneumatici (3 anteriori e 3 posteriori), per gli eventi a doppia gara.

- 6.3 - Gli pneumatici ammessi vengono resi riconoscibili dall'applicazione di appositi punzoni da parte del fornitore ufficiale. Il pilota è tenuto a verificare l'apposizione dei punzoni sugli pneumatici al momento della consegna. Non vengono accettati reclami per la mancanza dei punzoni a consegna avvenuta.
- 6.4 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di punzoni.
- 6.5 - Il controllo sulla regolarità dei punzoni è eseguito all'ingresso della pista. In caso di assenza di uno o di entrambi i punzoni, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal C.T. preposto direttamente all'ingresso pista.
- 6.6 - La punzonatura manuale degli pneumatici viene sanzionata con un'ammenda, come previsto dalle Norme Sportive.
- 6.7 - Dopo il turno di prove, il warm-up o la gara, il pilota ha l'obbligo di presentare al C.T. preposto un numero di pneumatici punzonati nuovi pari al numero di quelli punzonati manualmente, in modo che il C.T. possa provvedere ad annullarne i punzoni.
- 6.8 - Il mancato rispetto dell'articolo precedente sia in prova che in gara viene sanzionato con l'esclusione dalla manifestazione.
- 6.9 - **Nel caso uno pneumatico punzonato presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso il C.T., sentito il parere del fornitore dello pneumatico, può autorizzarne la sostituzione. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al C.T.**

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - **Il serbatoio carburante ed il circuito del carburante sono liberi nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.**

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 - **CARBURANTE**
- 8.1.1 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS.
- 8.2 - **CARBURATORE**
- 8.2.1 - **Il carburatore deve avere un diffusore a sezione circolare con diametro di mm 15.**
- 8.2.2 - La sezione del diffusore ed il numero dei getti non possono essere modificati, i rimanenti componenti del carburatore sono liberi.
- 8.2.3 - **L'uso di sistemi d'iniezione meccanici o elettro-meccanici del carburante (es. iniettori, pompe di ripresa, power-jet, etc.) è vietato.**
- 8.3 - **AMMISSIONE**
- 8.3.1 - L'utilizzo di un filtro aria sul condotto di aspirazione del carburatore o (se presente) sulla cassa filtro è obbligatorio. Sono ammessi unicamente filtri

in carta, in fibra di cotone (tipo k&N), in spugna o realizzati con una rete metallica i cui fori abbiano una superficie massima di mm² 2.

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

ART. 9 - MOTORE

- 9.1 - **La massima cilindrata ammessa è di 50 cc. Sulla misura della cilindrata non è ammessa alcuna tolleranza.**
- 9.2 - **Il rapporto di compressione non deve essere superiore a 13.5:1.**
- 9.3 - Sul motore è consentito eseguire unicamente lavorazioni di fresatura, raccordatura, lucidatura, spianatura sul cilindro, sulla testa e sui carter motore limitatamente alla zona della camera di manovella.
- 9.4 - È consentito l'alesaggio del cilindro, fino alla massima maggiorazione ammessa dal costruttore del motore, purché vengano rispettati i limiti sulla cilindrata.
- 9.5 - Il trattamento superficiale della canna del cilindro è autorizzato al solo scopo di ripristinarne la superficie, a condizione che il riporto venga effettuato con lo stesso tipo di materiale utilizzato dal costruttore del motore.
- 9.6 - È consentito montare un anello anti-detonazione di qualsiasi materiale.
- 9.7 - È consentito calettare boccole di alluminio o bronzo, di forma cilindrica e diametro massimo di mm 70, al fine di ripristinare le sedi dei cuscinetti dell'albero motore.
- 9.8 - Oltre a quanto specificato negli articoli precedenti, l'asportazione di materiale (inclusa la lucidatura), il riporto o l'aggiunta di materiale su qualsiasi componente del motore, sono vietati.
- 9.9 - Come stabilito nel RTGS, i tubi di sfiato motore devono terminare in un serbatoio di raccolta posto in posizione facilmente accessibile e ben fissato al motociclo.

ART. 10 - TRASMISSIONE

- 10.1 - **FRIZIONE**
- 10.1.1 - Il tipo di frizione (a secco o bagno d'olio) ed il comando frizione (meccanico o idraulico) devono, rimanere come indicato nella scheda tecnica.
- 10.1.2 - Non sono autorizzate le frizioni anti-saltellamento.
- 10.2 - **CAMBIO**
- 10.2.1 - Sono autorizzati unicamente cambi meccanici.
- 10.2.2 - I rapporti di trasmissione della primaria e del cambio devono essere quelli indicati nella scheda tecnica e non possono essere cambiati durante la stagione.
- 10.3 - **TRASMISSIONE FINALE**

10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

10.3.2 - Come previsto dal RTGS, 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. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

11.1 - Il tipo di raffreddamento (aria o acqua) deve rimanere come indicato nella scheda tecnica.

11.2 - Il radiatore ed il circuito dell'acqua (qualora presenti) sono liberi nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - ACCENSIONE

12.1.1 - Tutti i motocicli devono utilizzare il kit di accensione prodotto da Selettra e omologato per il Campionato Italiano MiniGP, tale kit è composto da un rotore, uno statore ed una centralina di accensione analogica ad anticipo fisso, resa riconoscibile dalla presenza del logo della F.M.I.

12.1.2 - L'uso di sistemi atti a variare l'anticipo dell'accensione, è vietato.

12.1.3 - La manomissione di uno o più componenti del kit incluso l'aggiunta, anche temporanea, di particolari originariamente non compresi nel kit, è sanzionata come irregolarità tecnica.

12.1.4 - In qualunque momento dell'evento, il personale incaricato dalla F.M.I. ha il diritto di richiedere la sostituzione di uno o di tutti i componenti del kit montati sul motociclo. Il rifiuto di procedere alla sostituzione è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

12.1.5 - La candela è libera per quanto riguarda la marca, la gradazione ed il materiale. Non è ammesso effettuare lavorazioni sulla candela.

12.2 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.2.1 - **A parziale deroga di quanto stabilito dal RTGS, si stabilisce che l'interruttore o il pulsante di spegnimento motore (kill-switch) può essere posizionato sul manubrio (o sui semi-manubri) sia sul lato destro che sul lato sinistro.**

12.3 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.3.1 - Salvo per quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire, qualsiasi strumento di rilevazione, acquisizione dati o telemetria, è vietato.

12.3.2 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è vietato.

12.3.3 - I soli strumenti ammessi sono il contagiri ed il sistema di rilevamento del tempo sul giro. Non sono ammessi sistemi di rilevamento del tempo sul giro che si avvalgono di tecnologia GPS.

12.3.4 - È ammesso montare uno strumento per la visualizzazione della temperatura dell'acqua.

12.3.5 - La presenza di cavi o componenti elettronici di natura indeterminata è equiparata ad una irregolarità tecnica.

ART. 13 - CARROZZERIA

- 13.1 - La carenatura, i parafanghi e la sella sono liberi nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 13.2 - L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar, come materiale costruttivo per la carenatura, sella, codino e per i parafanghi, è vietato.
- 13.3 - I numeri di gara devono essere bianchi e le tabelle porta-numero rosse.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - GENERALITÀ IMPIANTO DI SCARICO
 - 14.1.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, l'impianto di scarico è libero nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
 - 14.1.2 - L'uso di dispositivi di parzializzazione dello scarico, è vietato. Eventuali dispositivi presenti in origine sul motociclo devono essere bloccati in posizione di "tutto aperto" o rimossi.
- 14.2 - LIMITE FONOMETRICO
 - 14.2.1 - Il limite fonometrico ammesso è di 97 dB/A, a 8000 giri/min.

ART. 15 - MATERIALI

- 15.1 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar come materiale costruttivo è autorizzato solo per:
 - **Protezioni del telaio, del forcellone e del serbatoio.**
 - Pinna para-catena e para-tacchi.
 - Lamelle del pacco lamellare.
- 15.2 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di ferro:
 - Piste frenanti dei dischi freno.
 - Albero motore, biella, spinotti e fasce di tenuta pistone.
- 15.3 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di alluminio:
 - Cerchi ruota.
 - Pistone, carter motore, coperchi laterali carter motore.
 - Carburatore.
- 15.4 - L'uso del magnesio, del tungsteno e del titanio è vietato, salvo per i componenti montati in origine sul motore e riportati esplicitamente sulla scheda tecnica.

REGOLAMENTO TECNICO SPORT 2T (RT1SP)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Sport 2T devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Possono partecipare alla classe Sport 2T i motocicli Aprilia RS 125 prodotti a partire dal 2006.

È consentito sostituire alcuni componenti originali con altri facenti parte di un kit specifico per il modello di motociclo e/o effettuare modifiche conformemente a quanto indicato nelle fiches depositate dal costruttore (o dal distributore per lui).

Salvo quanto esplicitamente autorizzato dal presente regolamento e nelle suddette fiches, i motocicli devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia è di Kg 107.
- 1.2 - In qualsiasi momento dell'evento, ogni pilota può avere un solo motociclo (telaio) ed un solo motore (carter motore) punzonati a suo nome.
- 1.3 - La sostituzione del telaio o del motore è autorizzata solo in caso di gravi problemi tecnici e deve essere preventivamente autorizzata dal 1° C.T. Lo stesso motociclo (telaio) o motore non può essere punzonato contemporaneamente a nome di più piloti.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - **TELAIO**
 - 2.1.1 - Il telaio deve rimanere come indicato in fiches.
- 2.2 - **TELAIETTO REGGISELLA**
 - 2.2.1 - Il telaietto reggisella originale può essere modificato rimuovendo eventuali elementi non strutturali o sostituito con altro eventualmente fornito come kit.
- 2.3 - **TELAIETTO PORTA STRUMENTI**
 - 2.3.1 - Il telaietto porta strumenti originale può essere modificato rimuovendo eventuali elementi non strutturali o sostituito con altro eventualmente fornito come kit.
- 2.4 - **FORCELLONE**
 - 2.4.1 - Tranne per quanto autorizzato nel RTGS, il forcellone deve rimanere originale.
- 2.5 - **PIASTRE DI STERZO**
 - 2.5.1 - La piastra di sterzo superiore e quella inferiore devono rimanere originali.

2.6 - MANUBRI E COMANDI

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

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

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

2.7 - PEDANE E COMANDI

2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere modificati o riposizionati, a condizione che vengano utilizzati i punti originali di fissaggio al telaio.

2.7.2 - Il leveraggio del comando cambio può essere "invertito" o modificato.

2.7.3 - L'alleggerimento delle staffe di supporto delle pedane poggiapiedi, è consentito.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE

3.1.1 - La forcella, nella sua struttura (fodero, stelo, piedini), deve rimanere originale.

3.1.2 - Gli anelli para-polvere possono essere modificati, sostituiti o rimossi, a condizione che la forcella rimanga perfettamente sigillata.

3.1.3 - I tappi forcella possono essere modificati o sostituiti allo scopo di permettere registrazioni delle tarature dall'esterno.

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

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio possono essere aggiunti, modificati o sostituiti con materiale after-market.

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

3.3.1 - L'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) può essere modificato o sostituito, a condizione che sia mantenuto lo schema della sospensione posteriore originale.

3.3.2 - Gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone devono rimanere originali.

3.3.3 - Il leveraggio della sospensione posteriore, deve rimanere originale.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - DISCHI FRENO

4.1.1 - I dischi dei freni originali possono essere sostituiti con altri, forniti come kit specifico per il modello di motociclo.

4.1.2 - Non è permesso aggiungere condotti d'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 originali.
- 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 in origine.
- 4.3 - **POMPE FRENO**
- 4.3.1 - Ad eccezione delle leve freno, le pompe dei freni anteriori e posteriori devono rimanere originali.
- 4.3.2 - I contenitori del liquido dei freni, sia anteriore che posteriore, possono essere sostituiti e/o riposizionati, ma non rimossi.
- 4.3.3 - I tubi freno possono essere sostituiti.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Salvo quanto autorizzato dal RTGS, i cerchi ruota devono rimanere originali.
- 5.2 - Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, quest'ultimo deve rimanere originale.
- 5.3 - I perni ruota (anteriori e posteriori) originali, possono essere sostituiti con altri realizzati nello stesso materiale e con un peso non inferiore all'originale come indicato nelle fiches.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi purché il disegno del battistrada sia ottenuto mediante stampo.
- 6.2 - L'uso di pneumatici rain deve essere limitato alle condizioni di gara bagnata.
- 6.3 - Sono consentiti pneumatici con indice di velocità minimo "V", che non riportino la dicitura "Not for Highway use".
- 6.4 - A parziale deroga a quanto stabilito nel RTGS, si autorizza l'uso dello pneumatico anteriore "Dry" 120/70.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - **SERBATOIO**
- 7.1.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il serbatoio deve rimanere originale.
- 7.1.2 - Il tappo può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.
- 7.1.3 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti o modificati.
- 7.2 - **CIRCUITO CARBURANTE**
- 7.2.1 - Il circuito del carburante compreso tra il serbatoio ed il carburatore può essere modificato o sostituito.
- 7.2.2 - L'aggiunta di un filtro carburante è consentita.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE**8.1 - CARBURATORE**

8.1.1 - I soli carburatori ammessi sono il Dell'Orto PHBH con diffusore da mm 28, il Dell'Orto VHST con diffusore da mm 28 e il Dell'Orto VHSB con diffusore da mm 30.

8.1.2 - Il corpo del carburatore, la sezione del diffusore ed il numero dei getti non possono essere modificati. Tutti i rimanenti componenti del carburatore sono liberi.

8.1.3 - Il collettore di ammissione ed il cornetto del carburatore possono essere modificati o sostituiti.

8.1.4 - È consentito rimuovere il miscelatore assieme a tutti i suoi componenti.

8.2 - PACCO LAMELLARE

8.2.1 - Modifiche al pacco lamellare sono vietate.

8.2.2 - Il numero e lo spessore dei petali è libero.

8.2.3 - Gli stoppers possono essere modificati, rimossi o sostituiti.

8.3 - FILTRO DELL'ARIA

8.3.1 - **Il filtro dell'aria può essere modificato, sostituito ma non rimosso. Sono ammessi unicamente filtri in carta, in fibra di cotone (tipo k&N), in spugna o realizzati con una rete metallica i cui fori abbiano una superficie massima di mm² 2.**

8.3.2 - Aggiungere alla cassa filtro eventuali raccordi per il collegamento degli sfianti carburatore con il serbatoio carburante, è consentito.

8.3.3 - Modificare parti della scatola del filtro originale in modo che possa funzionare da convogliatore d'aria, è consentito.

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

9.1.1 - Sono ammessi motocicli con motore monocilindrico 2T, alimentati a carburatore, con una cilindrata massima di 125 cc.

9.2 - CARTER MOTORE

9.2.1 - È consentita la raccordatura dei travasi del carter motore con il cilindro.

9.2.2 - La misura trasversale della camera di manovella (distanza fra i semi-carter) non può essere modificata.

9.2.3 - 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.

9.2.4 - 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.

9.2.5 - In caso di danneggiamento, dovuto a rotture o altro, è vietato riparare i carter ed i coperchi motore mediante riporto di materiale.

9.3 - ALBERO MOTORE

- 9.3.1 - L'albero motore deve rimanere originale.
- 9.3.2 - La modifica della corsa del pistone è vietata.
- 9.3.3 - L'asse d'accoppiamento delle mannaie dell'albero motore può essere sostituito con altro di pari dimensioni.
- 9.3.4 - Il cuscinetto e le rondelle di spallamento utilizzati per l'accoppiamento della biella all'albero motore sono liberi.
- 9.4 - BIELLA
- 9.4.1 - La biella deve rimanere originale.
- 9.5 - PISTONE
- 9.5.1 - Il pistone può essere modificato o sostituito con altro purché conforme alle fiches.
- 9.5.2 - Lo spinotto pistone e la gabbia a rulli per l'accoppiamento del pistone con la biella sono liberi.
- 9.6 - CILINDRO
- 9.6.1 - Le dimensioni, la forma delle luci e dei travasi sono libere, il grezzo del cilindro ed il numero delle luci e dei travasi devono come sul motore originale.
- 9.6.2 - Alesare i cilindri nel rispetto dei limiti di cilindrata specificata nelle fiches, è consentito.
- 9.6.3 - Sottoporre la parete interna del cilindro ad un trattamento superficiale è consentito, a condizione che il riporto venga effettuato con lo stesso tipo di materiale utilizzato dal costruttore.
- 9.6.4 - Alesare il piano superiore del cilindro è consentito, a condizione che venga rispettato il limite sul rapporto di compressione.
- 9.6.5 - È consentito montare un anello anti-detonazione, di qualsiasi materiale, sul piano superiore del cilindro.
- 9.7 - TESTA
- 9.7.1 - La testa può essere modificata o sostituita.
- 9.7.2 - Il filetto della candela può avere una misura compresa tra mm 17,65 e mm 18,00 corrispondenti rispettivamente ad un volume di 2,3 cc e 2,4 cc.
- 9.7.3 - La candela, una volta fissata sulla testa, non può sporgere nella parte interna della camera di combustione, esclusi gli elettrodi.
- 9.7.4 - Il rapporto di compressione deve avere un valore massimo di 13,5:1.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

- 10.1.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio) ed il suo comando (meccanico) devono rimanere come omologati.
- 10.1.2 - La frizione è libera. L'intero gruppo frizione può essere sostituito con materiale after-market.

10.2 - CAMBIO

- 10.2.1 - Il numero di marce, il layout del cambio, il sistema di selezione delle

marce e di azionamento delle forchette cambio devono rimanere originali.

10.2.2 - I rapporti di trasmissione (della primaria e del cambio) devono essere mantenuti come indicati nelle fiches.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni, nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

10.3.2 - Modificare o rimuovere il coperchio copri-pignone e la protezione del ramo superiore della catena di trasmissione, è consentito.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

11.1 - RADIATORE ACQUA

11.1.1 - Il radiatore deve rimanere originale, il tappo del radiatore è libero.

11.1.2 - È consentito rimuovere la ventola di raffreddamento assieme alle relative staffe di supporto ed ai suoi collegamenti elettrici.

11.1.3 - Sul radiatore dell'acqua è consentito fissare una rete di protezione.

11.1.4 - Il convogliatore d'aria fissato sotto la piastra di sterzo inferiore può essere aggiunto, modificato o sostituito.

11.1.5 - È consentito l'uso di un convogliatore d'aria fissato sul radiatore per migliorare il raffreddamento.

11.2 - CIRCUITO ACQUA

11.2.1 - È consentito rimuovere la valvola termostatica ed il vaso di espansione (assieme alla relativa tubazione).

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.1.1 - Il cablaggio principale può essere modificato o sostituito con altro fornito come kit specifico per il modello motociclo.

12.1.2 - È consentito modificare sostituire o rimuovere i comandi elettrici sul manubrio. È obbligatorio montare (o mantenere) un interruttore di spegnimento del motore, montato sul manubrio, conformemente a quanto stabilito dal RTGS.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - La centralina di controllo motore può essere sostituita con altra fornita come kit specifico per il modello di motociclo.

12.2.2 - L'uso di sistemi che variano l'angolo di anticipo di oltre 1° in anticipo o ritardo, è vietato.

12.2.3 - Non sono ammessi sistemi di nessun genere che consentano di variare la curva di accensione.

12.2.4 - Variare l'angolo di anticipo spostando il pick-up o il rotore rispetto alla loro posizione originale è vietato.

12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.3.1 - È consentita la rimozione del sistema di avviamento unitamente ai ca-

blaggi elettrici ed a tutti i componenti che ne consentano il funzionamento e l'attivazione (inclusa la ruota dentata del volano).

- 12.3.2 - Il sensore di temperatura acqua può essere rimosso o sostituito con altro anche abbinato ad un proprio display di lettura.
- 12.3.3 - Il generatore di corrente non può essere modificato. Il circuito di ricarica della batteria può essere disattivato.
- 12.3.4 - È consentito riposizionare i vari componenti dell'impianto elettrico, purché i fissaggi avvengano in maniera stabile e sicura.
- 12.3.5 - Le staffe di supporto della batteria possono essere modificate o rimosse.
- 12.3.6 - Il cruscotto deve rimanere originale.
- 12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO
- 12.4.1 - È ammesso l'uso di sistemi per la visualizzazione del tempo sul giro, conformi a quanto specificato nel RTGS.
- 12.4.2 - L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shifter" è ammesso a condizione di essere connesso unicamente alla centralina di controllo motore o alle bobine di accensione, oltre che al positivo ed alla massa del cablaggio principale per l'alimentazione.
- 12.4.3 - L'aggiunta di sistemi di acquisizione dati e di controllo di trazione di qualsiasi tipo è vietato.

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 gli originali.
- 13.1.2 - I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso. L'uso di componenti realizzati con fibra di carbonio e/o kevlar non riportati nelle fiches è vietato.
- 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 nere.
- 13.2 - CARENA
- 13.2.1 - Il vetrino della carenatura superiore (plexi) è libero purché conforme a quanto specificato nel RTGS.
- 13.2.2 - Le dimensioni della carenatura devono essere le stesse di quella originale senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi rispetto all'origine. La variazione del numero di pezzi che compongono la carenatura è consentita.
- 13.2.3 - Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per consentire il montaggio dell'impianto di scarico e permettere l'uso di un sollevatore per il

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

13.3 - PARAFANGHI

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

13.3.2 - Il parafrango posteriore 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 e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - L'impianto di scarico inteso come flangia e tubo di scarico, silenziatore e relativi componenti di assemblaggio è libero.

14.2 - È consentito l'uso della fibra di carbonio e/o kevlar come materiale costruttivo per i silenziatori e per le relative staffe di fissaggio.

14.3 - Il titanio non può essere usato come materiale costruttivo per il tubo di scarico o per il silenziatore, a meno di non essere già utilizzato sui componenti originali.

14.4 - Il limite fonometrico ammesso è di 100 dB/A, a 7000 giri/min.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale.

15.2 - È vietato l'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar, se non presenti in fiches.

15.3 - La bulloneria del motore non può essere oggetto di nessuna lavorazione o variazione di misura rispetto alla bulloneria originale.

REGOLAMENTO TECNICO GP (RTGP)

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

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Possono partecipare alla classe GP prototipi 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 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere uguale o superiore ai valori indicati di seguito:**
- | | |
|---------------|------------|
| classe | kg |
| 125 GP | 70 |
| 250 GP | 100 |

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Telaio, forcellone e tutte le infrastrutture del motociclo sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.**

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Le sospensioni (anteriore e posteriore) sono libere, nei limiti di quanto stabilito 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 - Le piste frenanti dei dischi freno devono essere realizzate in lega di ferro.**

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - I cerchi ruota sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. Sono ammessi cerchi ruota con le seguenti dimensioni:**
- | | | |
|---------------|---------------------|----------------------|
| classe | cerchio ant. | cerchio post. |
| 125 GP | 17"x 2.50" | 17"x 3.50" |
| 250 GP | 17"x 4.00" | 17"x 5.50" |

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS. Gli pneumatici slick sono ammessi.**
- 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 di quanto stabilito dal RTGS.
- 7.2 - **I serbatoi in materiale composito, sono ammessi solo se dotati di sacco per interno (blader) conforme alle norme F.I.M./FCB-2005 o contrassegnati con la targhetta apposta dal costruttore per certificare la conformità alle norme F.I.M. Serbatoi senza (blader) e senza targhetta o con targhetta coperta da vernici verranno rifiutati alle O.P.**

ART. 8 - MOTORE

- 8.1 - Il motore è libero, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 8.2 - **Sono ammessi motori 2T, aspirati, come descritti di seguito:
classe 125 GP - monocilindrico con cilindrata massima pari a 125 cc
classe 250 GP - monocilindrico e bicilindrico con cilindrata oltre 125 cc fino a 250cc**
- 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-shifter" 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 di quanto stabilito dal RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - La strumentazione, le centralina di controllo motore (ECU), il cablaggio ed i comandi sono liberi.
- 12.2 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
- 12.3 - L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione è consentito.

ART. 13 - CARROZZERIA

- 13.1 - La carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 13.2 - L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar è consentito.
- 13.3 - **I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito dal RTGS. I colori dei numeri di gara e delle tabelle porta-numero sono liberi.**

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - L'impianto di scarico è libero, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 14.2 - Il limite fonometrico ammesso è di **100 dB/A** a 7000 giri/min.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

REGOLAMENTO TECNICO STOCK 600 (RTST6)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Stock 600 devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Sono ammessi alla classe Stock 600 tutti i motocicli provvisti di Omologazione F.I.M. prodotti a partire dall'anno 2005.

Il presente Regolamento ha lo scopo di consentire limitate modifiche ai motocicli omologati, al fine di assicurare la sicurezza sui campi gara e bilanciare le prestazioni tra diversi modelli di motociclo.

Tutte le parti non menzionate nel presente regolamento devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Se non altrimenti specificato, le viste anteriore, laterali e posteriore dei motocicli devono essere conformi all'aspetto del modello omologato come originariamente prodotto dal costruttore. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa norma.
- 1.2 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia è di Kg 161.

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

- 2.1.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, 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 aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.). Nient'altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.
- 2.1.3 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.4 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

- 2.2.1 - Il telaioetto reggisella originale può essere modificato per aggiungere delle staffe e rimuovere delle parti non strutturali protuberanti, a condizione che questo non ne intacchi l'integrità strutturale. Eventuali accessori avvitati sul telaioetto possono essere rimossi.
- 2.2.2 - Qualora sia smontabile dal telaio, il telaioetto 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 - Il titanio o la fibra di carbonio e/o kevlar non possono essere usati come materiali costruttivi per il telaio reggisella, a meno di non essere già utilizzati sul telaio reggisella originale.

2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI

2.3.1 - Il telaio porta strumenti ed i supporti anteriori della carenatura possono essere modificati o sostituiti.

2.3.2 - Il titanio o la fibra di carbonio e/o kevlar non possono essere usati come materiali costruttivi per il telaio porta strumenti, a meno di non essere già utilizzati sul telaio porta strumenti originale.

2.4 - FORCELLONE

2.4.1 - **Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone ed il perno forcellone devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.**

2.4.2 - **I registri tendicatena possono essere modificati o sostituiti allo scopo di facilitare le operazioni di montaggio e smontaggio della ruota posteriore.**

2.4.3 - Il perno forcellone deve rimanere nella posizione originale. Se il telaio omologato prevede degli inserti per cambiare la posizione del perno forcellone, gli inserti originali non possono essere sostituiti o modificati ma solo riposizionati o ruotati.

2.5 - PIASTRE DI STERZO

2.5.1 - La piastra di sterzo superiore e quella inferiore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.

2.5.2 - Il canotto di sterzo deve rimanere nella posizione originale. Se il telaio omologato prevede degli inserti per cambiare l'angolo o la posizione del canotto di sterzo, gli inserti originali non possono essere sostituiti o modificati ma solo riposizionati o ruotati.

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 ed i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati, a condizione che il tipo di connessione tra comando gas e corpo farfallato rimanga come sul motociclo omologato. Non è consentito aggiungere un sistema "ride by wire" after-market o rimuovere un sistema "ride by wire" originale.

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 freno anteriore è consentito.

2.7 - PEDANE E COMANDI

2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere modificati o riposizionati, a condizione che vengano utilizzati i punti originali di fissaggio al telaio.

2.7.2 - Il leveraggio del comando cambio può essere “invertito” o modificato.

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 delle canne forcella (steli e foderi) può essere cambiata. Sottoporre gli elementi della forcella a trattamenti superficiali è consentito.
- 3.1.3 - Gli anelli para-polvere 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 registrazioni delle tarature 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” anche sigillate, è consentito.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

- 3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio possono essere aggiunti, modificati o sostituiti con materiale after-market.

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

- 3.3.1 - L'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) può essere modificato o sostituito, a condizione che sia mantenuto lo schema della sospensione posteriore utilizzato per il motociclo omologato.
- 3.3.2 - Gli attacchi **ed i registri** 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.

3.4 - 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 - Nel caso lo stesso modello di motociclo sia omologato dalla F.I.M, sia nella versione con sospensioni “elettroniche” che in quella con sospensioni “tradizionali”, sulla versione con sospensioni “elettroniche” è ammesso montare le sospensioni dalla versione con sospensioni “tradizionali”, mentre la versione con sospensioni “tradizionali” non può essere aggiornata montando le sospensioni della versione con sospensioni “elettroniche”.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - DISCHI FRENO

- 4.1.1 - I dischi freno od i loro componenti (pista frenante, flangia, nottolini) pos-

sono essere sostituiti con materiale after-market che si conformi ai seguenti criteri:

- **I valori nominali dell'altezza della fascia di attrito, del diametro esterno e dello spessore delle piste frenanti, non devono essere inferiori a quelli delle piste frenanti originali**
- 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 della pista frenante e della flangia disco originali siano mantenuti.

4.1.2 - Sui dischi sostitutivi, gli elementi di connessione tra flangia e pista frenate (es. nottolini, lamierini, etc.) sono liberi per tipologia e numero.

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

4.1.4 - È consentito interporre dei distanziali o delle staffe tra le pinze ed i piedini delle forcelle per consentire l'utilizzo di dischi di diametro superiore all'originale.

4.1.5 - Non è permesso aggiungere condotti d'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 prodotte 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 - È consentito aggiungere lamierini metallici tra le pastiglie freno ed i pistoncini della pinza e/o sostituire i pistoncini in lega leggera con altri in acciaio prodotti dal fabbricante delle pinze al fine di 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 che 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, in ogni sua parte meccanica (dischi freno e leve freno esclusi) ed elettronica, come originariamente prodotto dal costruttore. Il software dell'ABS può essere modificato.
- 4.4.3 - **Disabilitare un sistema ABS montato in origine sul motociclo omologato, è consentito. Nel caso il sistema ABS venga disabilitato è consentito rimuovere (integralmente o parzialmente) dal motociclo i relativi componenti (centraline, attuatori, sensori e ruote foniche).**

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, i cerchi ruota devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 5.2 - **Nel caso esista una versione precedente dello stesso modello di motociclo, che abbia ottenuto un'omologazione F.I.M. (in corso di validità o scaduta), con dei cerchi compatibili, ossia aventi le stesse misure e montabili senza necessitare di alcuna modifica, è consentito montare tali cerchi sulla versione di motociclo più recente. L'operazione inversa, che consiste nel aggiornare la versione di motociclo precedente, montando i cerchi equipaggianti in origine una versione di motociclo più recente, è anch'essa consentita.**
- 5.3 - Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, quest'ultimo deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 5.4 - I perni della ruota anteriore e posteriore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS, purché abbiano il battistrada ottenuto mediante stampo. L'uso di pneumatici slick, anche se intagliati, è vietato.
- 6.2 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte e generatori di corrente sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - **SERBATOIO**
- 7.1.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il serbatoio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.1.2 - Il tappo può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.
- 7.1.3 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti o modificati.
- 7.2 - **CIRCUITO CARBURANTE.**

- 7.2.1 - Il circuito del carburante, compreso fra il serbatoio ed il 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 D'INIEZIONE

- 8.1.1 - Con sistema d'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 d'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 - I 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 - Gli iniettori non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.
- 8.1.6 - **Le ghigliottine azionate da sistemi a depressione possono essere bloccate in posizione "tutto aperto". Le valvole a farfalla secondarie (incluso i relativi alberini e servo-motori) possono essere disabilitate o rimosse.**
- 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. Non sono ammessi sistemi di bypass d'aria (o miscela aria carburante) all'infuori dei sistemi di regolazione del minimo montati in origine sul motociclo omologato.**

8.2 - RIDE BY WIRE

- 8.2.1 - I sistemi di controllo elettronici delle valvole a farfalla, noti anche come sistemi "ride by wire", possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo omologato, a condizione di essere conformi a quanto specificato nel RTGS.

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 o sostituito o eliminato.
- 8.3.4 - Tutti gli sfiati motore devono essere connessi e scaricare nell'air-box.
- 8.3.5 - I condotti dell'aria compresi fra la carenatura e l'air-box e quelli interni all'air-box possono essere modificati o sostituiti, a condizione di potere essere montati senza necessitare alcuna modifica sull'air-box. La fibra

di carbonio e/o kevlar non può essere usata come materiale costruttivo per i suddetti componenti, a meno di non essere già utilizzata per i componenti originali.

- 8.3.6 - Griglie o reti 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 401 cc fino a 600 cc
- 3 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 401 cc fino a 675 cc
- 2 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 401 cc fino a 750 cc

- 9.1.2 - La corsa e l'alesaggio devono rimanere come omologati, non è ammesso modificare la cilindrata per raggiungere i limiti fissati nell'articolo precedente.

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

9.2 - TESTA

- 9.2.1 - Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica alla testa è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.

- 9.2.2 - È consentito rettificare il piano della testa a contatto con il blocco cilindri, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nelle fiches di omologazione.

- 9.2.3 - Le valvole, le sedi-valvola, le guide valvola, le molle, le punterie, i paraoli, i semiconi ed i piattelli delle valvole devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina.

- 9.2.4 - Lo spessoramento delle 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 - La fase degli alberi a camme è libera. È consentito asolare i rocchetti o gli ingranaggi di distribuzione al fine di variare la fase dei camme.

- 9.3.5 - I rocchetti o gli ingranaggi di distribuzione pressati sugli alberi a camme, possono essere sostituiti con altri dotati di asole per variare la fase dei camme.

- 9.3.6 - La catena di distribuzione deve rimanere come omologata.

9.4 - CILINDRI

- 9.4.1 - Qualsiasi modifica ai cilindri è vietata.

9.5 - PISTONI

9.5.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni, inclusi lucidatura ed 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 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 sistemi atti a ridurre la pressione interna ai carter motore è vietato, se non previsto in origine sul modello omologato. In caso siano presenti, tali sistemi devono rimanere come prodotti in origine per il motociclo omologato.

9.8.3 - I coperchi laterali del carter motore possono essere modificati o sostituiti, a condizione che il materiale utilizzato abbia un peso specifico uguale o maggiore dell'originale. In ogni caso il peso complessivo e la resistenza all'impatto dei coperchi laterali non deve essere inferiore all'originale.

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

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

10.1.2 - L'intero gruppo frizione può essere sostituito con materiale after-market, anche nel caso esso includa un dispositivo di controllo della coppia negativa (anti-saltellamento).

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, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed relativi ingranaggi di trasmissione (primaria e marce), è vietata.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni, nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

10.3.2 - Il coperchio della catena di trasmissione sul carter motore può essere modificato o rimosso.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE**11.1 - RADIATORE ACQUA**

11.1.1 - È consentito aggiungere un radiatore dell'acqua supplementare o, in alternativa, sostituire il radiatore dell'acqua originale con un radiatore after-market, a condizione che le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non vengano alterate.

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

11.1.3 - La ventola di raffreddamento, le sue staffe di fissaggio ed i relativi collegamenti elettrici possono essere modificati, sostituiti o rimossi.

11.1.4 - Montare 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, a condizione che il tipo di circuito sia mantenuto uguale all'originale.

11.2.3 - I vasi di espansione possono essere sostituiti e/o riposizionati a condizione di essere fissati in modo sicuro.

11.2.4 - Valvola termostatica, sensori di temperatura ed interruttori termici, possono essere rimossi.

11.3 - RADIATORE OLIO

11.3.1 - È consentito sostituire il radiatore dell'olio originale con un radiatore after-market o escludere dal circuito lo scambiatore acqua-olio (anche rimuovendolo) per sostituirlo con un radiatore dell'olio, a condizione che le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non siano alterate.

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 vietata.

11.4.2 - Le tubazioni dell'olio possono essere modificate o sostituite, a condizione che il tipo di circuito sia mantenuto uguale all'originale. Se sostituite, le tubazioni dell'olio in pressione devono essere del tipo rinforzato come specificato nel RTGS.

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

12.1.1 - Il cablaggio originale può essere modificato o sostituito.

12.1.2 - I blocchetti elettrici sui manubri ed il blocchetto della chiave possono essere spostati, rimossi o sostituiti.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - La centralina di controllo motore (Centralina ECU) originale, può essere riposizionata.

12.2.2 - Il sistema di controllo del motore (Sistema ECU) può essere modificato come segue:

- a) Centralina ECU originale, con il firmware modificato.
- b) Centralina ECU originale (eventualmente con firmware modificato) abbinata ad una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione (Power Commander o simili)
- c) Sostituzione della centralina di controllo motore originale

12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.3.1 - L'alternatore (ACG) deve rimanere originale, montato e funzionante.

12.3.2 - La batteria può essere sostituita con altra che abbia una capacità nominale (C/1) e potenza istantanea (CA) sufficienti ad avviare il motore come specificato nell'articolo a seguire.

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 originale, le relative staffe di supporto e connessioni elettriche possono essere modificate o sostituite.

12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.4.1 - È consentito montare un sistema di acquisizione dati che includa, oltre alla centralina di acquisizione (Logger), un cablaggio di acquisizione e dei sensori aggiuntivi (ossia non montati in origine sul motociclo omologato).

12.4.2 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter), è consentito.

12.4.3 - I sistemi aggiuntivi per la rilevazione dei tempi sul giro (traguardi elettronici) ad infrarossi o GPS sono ammessi.

12.4.4 - Le piattaforme inerziali di qualsiasi modello, non sono ammesse come i sensori aggiuntivi. Qualora presente in origine sul motociclo omologato, la piattaforma inerziale deve essere mantenuta originale.

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 e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito dal RTGS. I colori dei numeri di gara e delle tabelle porta-numero sono liberi.
- 13.2 - **CARENA**
- 13.2.1 - Il vetrino della carenatura superiore (plexi) è libero purché conforme a quanto specificato nel RTGS.
- 13.2.2 - Le dimensioni della carenatura devono essere le stesse di quella originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi rispetto all'origine.
- 13.2.3 - Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per consentire il montaggio dell'impianto di scarico e permettere l'uso di un sollevatore per il cambio delle ruote. È autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in materiale plastico per il telaio o per il motore.
- 13.2.4 - Le aperture per il raffreddamento poste 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.
- 13.2.5 - L'uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso d'aria al radiatore è consentito, a condizione che l'aspetto anteriore e laterale del motociclo rimangano come omologati.
- 13.3 - **PARAFANGHI**
- 13.3.1 - La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.
- 13.3.2 - Il parafango posteriore e la protezione del ramo superiore della catena possono essere modificati, sostituiti o rimossi.
- 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 e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - Per impianto di scarico si intende l'assieme dei tubi di scarico, dei silenziatori e dei relativi elementi di fissaggio.
- 14.2 - L'impianto di scarico può essere modificato o sostituito, a condizione che il numero e la posizione (intesa come l'uscita a destra, sinistra o sottosella) dei silenziatori rimangano come per il modello omologato.
- 14.3 - Il catalizzatore deve essere rimosso. I dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) possono essere rimossi.
- 14.4 - L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar come materiali costruttivi per l'impianto di scarico, è ammesso.

- 14.5 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato, ad esclusione delle parti in contatto con la carenatura e delle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.
- 14.6 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A. La misurazione viene effettuata a 7000 giri/min per i motocicli con 4 cilindri, 6500 giri/min per quelli con 3 cilindri e 5500 giri/min per quelli con 2 cilindri.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale.
- 15.2 - È vietato l'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar, se non presenti in origine sul motociclo omologato.

REGOLAMENTO TECNICO MOTO2 (RTM2)

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

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Possono partecipare alla categoria 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 in ordine di marcia e del pilota, in assetto di gara, 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 di quanto stabilito dal RTGS.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Le sospensioni, anteriori e posteriori, sono libere nei limiti di quanto stabilito 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 di quanto stabilito dal RTGS.
- 4.2 - Le piste frenanti dei dischi freno devono essere realizzate in lega di ferro.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - I cerchi ruota sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. Sono ammessi unicamente cerchi ruota con le seguenti dimensioni:
 Cerchio ruota anteriore 3.75"x17"
 Cerchio ruota posteriore 6.00"x17"

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS Sono ammessi gli 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 E CIRCUITO CARBURANTE**7.1 - SERBATOIO**

7.1.1 - La forma, il criterio costruttivo e la capacità del serbatoio, sono liberi nei limiti di quanto stabilito 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".

7.2.2 - La pompa benzina deve essere quella montata in origine dalla Honda per il motociclo CBR 600 RR prodotta dal 2007 al 2012.

7.2.3 - Il sistema di rilevazione del livello del carburante può essere rimosso dal corpo della pompa benzina.

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

ART. 8 - ALIMENTAZIONE**8.1 - GENERALITÀ**

8.1.1 - Con sistema d'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 d'iniezione deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore, nessuna modifica è ammessa.

8.1.3 - Gli iniettori non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.

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

8.1.5 - I 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 - I manicotti in gomma per il fissaggio dei corpi farfallati sulla testa, possono essere modificati o sostituiti.

8.1.8 - 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 1 nell'allegato 14, 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:

a) La porzione di volume dell'air-box dietro al filtro non sia superiore a quella originale.

b) La distanza verticale del sensore di temperatura dagli iniettori secondari non venga ridotta e che la sua posizione venga mantenuta come indicata nella figura 2 nell'allegato 14.

- 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 d'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'air-box non può avere la funzione di modificare la pressione interna del motore. Il serbatoio di recupero ed 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 che equipaggiano i modelli dal 2007 al 2012, conformi alle fiches d'omologazione F.I.M.
- 9.1.2 - I particolari del motore specificatamente menzionati negli articoli a seguire devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 9.1.3 - Salvo quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire, l'aggiunta di materiale di qualsiasi tipo, è vietata.
- 9.1.4 - 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 resina epossidica, 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 - Le molle delle valvole possono essere modificate o sostituite.
- 9.2.10 - I fermi delle molle valvola possono essere modificati o sostituiti, ma il loro peso non deve essere inferiore a quello dei fermi originali.
- 9.2.11 - L'uso di spessori per le molle delle valvole è vietato.

9.3 - DISTRIBUZIONE

- 9.3.1 - Il tipo di distribuzione deve rimanere come omologato.
- 9.3.2 - Il profilo della camma è libero, a condizione che l'alzata massima rimanga come omologata.
- 9.3.3 - Per il sistema di apertura diretto, l'alzata si misura direttamente sul lobo della camma.
- 9.3.4 - Il dispositivo per regolare la tensione della catena 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 categoria è vietato.
- 9.4.2 - Salvo 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, incluse lucidatura ed alleggerimento, è vietata.
- 9.7 - ALBERO MOTORE
- 9.7.1 - L'albero motore deve rimanere come omologato, ogni modifica 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, a condizione che il materiale utilizzato abbia un peso specifico uguale o maggiore dell'originale. In ogni caso il peso complessivo e la 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 - L'intero gruppo frizione può essere sostituito con materiale after-market, anche nel caso esso includa un dispositivo di controllo della coppia negativa (anti-saltellamento).
- 10.1.3 - L'uso di attuatori frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici non è permesso.
- 10.2 - CAMBIO
- 10.2.1 - Il numero di marce, il layout del cambio, il sistema di selezione delle marce e di azionamento delle forchette cambio devono rimanere come in origine sul motociclo omologato. È consentito cambiare solo gli ingranaggi e la rapportatura del cambio.
- 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-shifter" 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, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 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 di quanto stabilito 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 fissaggio 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 di quanto stabilito dal RTGS.
- 13.2 - L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar è consentito.
- 13.3 - I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito dal RTGS. I colori dei numeri di gara e delle tabelle porta-numero sono liberi.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - L'impianto di scarico è libero, nei limiti di quanto stabilito 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 eccetto 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, a 7000 giri/min.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

REGOLAMENTO TECNICO SUPERSTOCK (RTSTK)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Superstock devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Sono ammessi alla classe Superstock tutti i motocicli provvisti di Omologazione F.I.M. prodotti a partire dall'anno 2005.

Il presente Regolamento ha lo scopo di consentire limitate modifiche ai motocicli omologati, al fine di assicurare la sicurezza sui campi gara e bilanciare le prestazioni tra diversi modelli di motociclo.

Tutte le parti non menzionate nel presente regolamento devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Se non altrimenti specificato, le viste anteriore, laterali e posteriore dei motocicli devono essere conformi all'aspetto del modello omologato come originariamente prodotto dal costruttore. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa norma.
- 1.2 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia è di Kg 170.

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

- 2.1.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, 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 aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.). Nient'altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.
- 2.1.3 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.4 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.

2.2 - TELAIETTO REGGISSELLA

- 2.2.1 - Il telaioetto reggisella originale può essere modificato per aggiungere delle staffe e rimuovere delle parti non strutturali protuberanti, a condizione che questo non ne intacchi l'integrità strutturale. Eventuali accessori avvitati sul telaioetto possono essere rimossi.
- 2.2.2 - Qualora sia smontabile dal telaio, il telaioetto 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 - Il titanio o la fibra di carbonio e/o kevlar non possono essere usati come materiali costruttivi per il telaio reggisella, a meno di non essere già utilizzati sul telaio reggisella originale.

2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI

2.3.1 - Il telaio porta strumenti ed i supporti anteriori della carenatura possono essere modificati o sostituiti.

2.3.2 - Il titanio o la fibra di carbonio e/o kevlar non possono essere usati come materiali costruttivi per il telaio porta strumenti, a meno di non essere già utilizzati sul telaio porta strumenti originale.

2.4 - FORCELLONE

2.4.1 - **Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone ed il perno forcellone devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.**

2.4.2 - **I registri tendicatena possono essere modificati o sostituiti allo scopo di facilitare le operazioni di montaggio e smontaggio della ruota posteriore.**

2.4.3 - Il perno forcellone deve rimanere nella posizione originale. Se il telaio omologato prevede degli inserti per cambiare la posizione del perno forcellone, gli inserti originali non possono essere sostituiti o modificati ma solo riposizionati o ruotati.

2.5 - PIASTRE DI STERZO

2.5.1 - La piastra di sterzo superiore e quella inferiore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.

2.5.2 - Il canotto di sterzo deve rimanere nella posizione originale. Se il telaio omologato prevede degli inserti per cambiare l'angolo o la posizione del canotto di sterzo, gli inserti originali non possono essere sostituiti o modificati ma solo riposizionati o ruotati.

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 ed i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati, a condizione che il tipo di connessione tra comando gas e corpo farfallato rimanga come sul motociclo omologato. Non è consentito aggiungere un sistema "ride by wire" after-market o rimuovere un sistema "ride by wire" originale.

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 freno anteriore è consentito.

2.7 - PEDANE E COMANDI

2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere modificati o riposizionati, a condizione che vengano utilizzati i punti originali di fissaggio al telaio.

2.7.2 - Il leveraggio del comando cambio può essere “invertito” o modificato.

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 delle canne forcella (steli e foderi) può essere cambiata. Sottoporre gli elementi della forcella a trattamenti superficiali è consentito.

3.1.3 - Gli anelli para-polvere 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 registrazioni delle tarature 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” anche sigillate, è consentito.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio possono essere aggiunti, modificati o sostituiti con materiale after-market.

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

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

3.3.2 - Gli attacchi **ed i registri** 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.

3.4 - 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 - Nel caso lo stesso modello di motociclo sia omologato dalla F.I.M, sia nella versione con sospensioni “elettroniche” che in quella con sospensioni “tradizionali”, sulla versione con sospensioni “elettroniche” è ammesso montare le sospensioni dalla versione con sospensioni “tradizionali”, mentre la versione con sospensioni “tradizionali” non può essere aggiornata montando le sospensioni della versione con sospensioni “elettroniche”.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - DISCHI FRENO

4.1.1 - I dischi freno od i loro componenti (pista frenante, flangia, nottolini) pos-

sono essere sostituiti con materiale after-market che si conformi ai seguenti criteri:

- **I valori nominali dell'altezza della fascia di attrito, del diametro esterno e dello spessore delle piste frenanti, non devono essere inferiori a quelli delle piste frenanti originali.**
- 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 della pista frenante e della flangia disco originali siano mantenuti.

4.1.2 - Sui dischi sostitutivi, gli elementi di connessione tra flangia e pista frenate (es. nottolini, lamierini, etc.) sono liberi per tipologia e numero.

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

4.1.4 - È consentito interporre dei distanziali o delle staffe tra le pinze ed i piedini delle forcelle per consentire l'utilizzo di dischi di diametro superiore all'originale.

4.1.5 - Non è permesso aggiungere condotti d'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 prodotte 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 - È consentito aggiungere lamierini metallici tra le pastiglie freno ed i pistoncini della pinza e/o sostituire i pistoncini in lega leggera con altri in acciaio prodotti dal fabbricante delle pinze al fine di 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 che 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, in ogni sua parte meccanica (dischi freno e leve freno esclusi) ed elettronica, come originariamente prodotto dal costruttore. Il software dell'ABS può essere modificato.
- 4.4.3 - **Disabilitare un sistema ABS montato in origine sul motociclo omologato, è consentito. Nel caso il sistema ABS venga disabilitato è consentito rimuovere (integralmente o parzialmente) dal motociclo i relativi componenti (centraline, attuatori, sensori e ruote foniche).**

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, i cerchi ruota devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 5.2 - **Nel caso esista una versione precedente dello stesso modello di motociclo, che abbia ottenuto un'omologazione F.I.M. (in corso di validità o scaduta), con dei cerchi compatibili, ossia aventi le stesse misure e montabili senza necessitare di alcuna modifica, è consentito montare tali cerchi sulla versione di motociclo più recente. L'operazione inversa, che consiste nel aggiornare la versione di motociclo precedente, montando i cerchi equipaggianti in origine una versione di motociclo più recente, è anch'essa consentita.**
- 5.3 - Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, quest'ultimo deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 5.4 - I perni della ruota anteriore e posteriore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS, purché abbiano il battistrada ottenuto mediante stampo. L'uso di pneumatici slick, anche se intagliati, è vietato.
- 6.2 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte e generatori di corrente sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - **SERBATOIO**
- 7.1.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il serbatoio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.1.2 - Il tappo può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.
- 7.1.3 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti o modificati.
- 7.2 - **CIRCUITO CARBURANTE.**

- 7.2.1 - Il circuito del carburante, compreso fra il serbatoio ed il 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 D'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 d'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 - I sistemi di controllo elettronici delle valvole a farfalla, noti anche come sistemi "ride by wire", possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo omologato, a condizione di essere conformi a quanto specificato nel RTGS.
- 8.1.5 - Gli iniettori non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.
- 8.1.6 - **Le ghigliottine azionate da sistemi a depressione possono essere bloccate in posizione "tutto aperto". Le valvole a farfalla secondarie (incluso i relativi alberini e servo-motori) possono essere disabilitate o rimosse.**
- 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. Non sono ammessi sistemi di bypass d'aria (o miscela aria carburante) all'infuori dei sistemi di regolazione del minimo montati in origine sul motociclo omologato.**

8.2 - RIDE BY WIRE

- 8.2.1 - I sistemi di controllo elettronici delle valvole a farfalla, noti anche come sistemi "ride by wire", possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo omologato, a condizione di essere conformi a quanto specificato nel RTGS.

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 o sostituito o eliminato.
- 8.3.4 - Tutti gli sfiati motore devono essere connessi e scaricare nell'air-box.
- 8.3.5 - I condotti dell'aria compresi fra la carenatura e l'air-box e quelli interni all'air-box possono essere modificati o sostituiti, a condizione di poter essere montati senza necessitare alcuna modifica sull'air-box. La fibra

di carbonio e/o kevlar non può essere usata come materiale costruttivo per i suddetti componenti, a meno di non essere già utilizzata per i componenti originali.

- 8.3.6 - Griglie o reti 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:

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

- 9.1.2 - La corsa e l'alesaggio devono rimanere come omologati, non è ammesso modificare la cilindrata per raggiungere i limiti fissati nell'articolo precedente.

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

9.2 - TESTA

- 9.2.1 - Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica alla testa è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.

- 9.2.2 - È consentito rettificare il piano della testa a contatto con il blocco cilindri, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nelle fiches di omologazione.

- 9.2.3 - Le valvole, le sedi-valvola, le guide valvola, le molle, le punterie, i paraoli, i semiconi ed i piattelli delle valvole devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina.

- 9.2.4 - Lo spessoramento delle 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 - La fase degli alberi a camme è libera. È consentito asolare i rocchetti o gli ingranaggi di distribuzione al fine di variare la fase dei camme.

- 9.3.5 - I rocchetti o gli ingranaggi di distribuzione pressati sugli alberi a camme, possono essere sostituiti con altri dotati di asole per variare la fase dei camme.

- 9.3.6 - La catena di distribuzione deve rimanere come omologata.

9.4 - CILINDRI

- 9.4.1 - Qualsiasi modifica ai cilindri è vietata.

9.5 - PISTONI

9.5.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni, inclusi lucidatura ed 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 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 sistemi atti a ridurre la pressione interna ai carter motore è vietato, se non previsto in origine sul modello omologato. In caso siano presenti, tali sistemi devono rimanere come prodotti in origine per il motociclo omologato.

9.8.3 - I coperchi laterali del carter motore possono essere modificati o sostituiti, a condizione che il materiale utilizzato abbia un peso specifico uguale o maggiore dell'originale. In ogni caso il peso complessivo e la resistenza all'impatto dei coperchi laterali non deve essere inferiore all'originale.

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

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

10.1.2 - L'intero gruppo frizione può essere sostituito con materiale after-market, anche nel caso esso includa un dispositivo di controllo della coppia negativa (anti-saltellamento).

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, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed relativi ingranaggi di trasmissione (primaria e marce), è vietata.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni, nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

10.3.2 - Il coperchio della catena di trasmissione sul carter motore può essere modificato o rimosso.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE**11.1 - RADIATORE ACQUA**

11.1.1 - È consentito aggiungere un radiatore dell'acqua supplementare o, in alternativa, sostituire il radiatore dell'acqua originale con un radiatore after-market, a condizione che le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non vengano alterate.

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

11.1.3 - La ventola di raffreddamento, le sue staffe di fissaggio ed i relativi collegamenti elettrici possono essere modificati, sostituiti o rimossi.

11.1.4 - Montare 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, a condizione che il tipo di circuito sia mantenuto uguale all'originale.

11.2.3 - I vasi di espansione possono essere sostituiti e/o riposizionati a condizione di essere fissati in modo sicuro.

11.2.4 - Valvola termostatica, sensori di temperatura ed interruttori termici, possono essere rimossi.

11.3 - RADIATORE OLIO

11.3.1 - È consentito sostituire il radiatore dell'olio originale con un radiatore after-market o escludere dal circuito lo scambiatore acqua-olio (anche rimuovendolo) per sostituirlo con un radiatore dell'olio, a condizione che le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non siano alterate.

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 vietata.

11.4.2 - Le tubazioni dell'olio possono essere modificate o sostituite, a condizione che il tipo di circuito sia mantenuto uguale all'originale. Se sostituite, le tubazioni dell'olio in pressione devono essere del tipo rinforzato come specificato nel RTGS.

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

12.1.1 - Il cablaggio originale può essere modificato o sostituito.

12.1.2 - I blocchetti elettrici sui manubri ed il blocchetto della chiave possono essere spostati, rimossi o sostituiti.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - La centralina di controllo motore (Centralina ECU) originale, può essere riposizionata.

12.2.2 - Il sistema di controllo del motore (Sistema ECU) può essere modificato come segue:

- a) Centralina ECU originale, con il firmware modificato.
- b) Centralina ECU originale (eventualmente con firmware modificato) abbinata ad una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione (Power Commander o simili)
- c) Sostituzione della centralina di controllo motore originale

12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.3.1 - L'alternatore (ACG) deve rimanere originale, montato e funzionante.

12.3.2 - La batteria può essere sostituita con altra che abbia una capacità nominale (C/1) e potenza istantanea (CA) sufficienti ad avviare il motore come specificato nell'articolo a seguire.

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 originale, le relative staffe di supporto e connessioni elettriche possono essere modificate o sostituite.

12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.4.1 - È consentito montare un sistema di acquisizione dati che includa, oltre alla centralina di acquisizione (Logger), un cablaggio di acquisizione e dei sensori aggiuntivi (ossia non montati in origine sul motociclo omologato).

12.4.2 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter), è consentito.

12.4.3 - I sistemi aggiuntivi per la rilevazione dei tempi sul giro (traguardi elettronici) ad infrarossi o GPS sono ammessi.

12.4.4 - Le piattaforme inerziali di qualsiasi modello, non sono ammesse come i sensori aggiuntivi. Qualora presente in origine sul motociclo omologato, la piattaforma inerziale deve essere mantenuta originale.

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 e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito dal RTGS. I colori dei numeri di gara e delle tabelle porta-numero sono liberi.
- 13.2 - **CARENA**
- 13.2.1 - Il vetrino della carenatura superiore (plexi) è libero purché conforme a quanto specificato nel RTGS.
- 13.2.2 - Le dimensioni della carenatura devono essere le stesse di quella originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi rispetto all'origine.
- 13.2.3 - Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per consentire il montaggio dell'impianto di scarico e permettere l'uso di un sollevatore per il cambio delle ruote. È autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in materiale plastico per il telaio o per il motore.
- 13.2.4 - Le aperture per il raffreddamento poste 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 ed il loro diametro deve essere costante.
- 13.2.5 - L'uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso d'aria al radiatore è consentito, a condizione che l'aspetto anteriore e laterale del motociclo rimangano come omologati.
- 13.3 - **PARAFANGHI**
- 13.3.1 - La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.
- 13.3.2 - Il parafango posteriore e la protezione del ramo superiore della catena possono essere modificati, sostituiti o rimossi.
- 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 e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - Per impianto di scarico si intende l'assieme dei tubi di scarico, dei silenziatori e dei relativi elementi di fissaggio.
- 14.2 - L'impianto di scarico può essere modificato o sostituito, a condizione che il numero e la posizione (intesa come l'uscita a destra, sinistra o sotto-sella) dei silenziatori rimangano come per il modello omologato.
- 14.3 - Il catalizzatore deve essere rimosso. I dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) possono essere rimossi.
- 14.4 - L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar come materiali co-

struttivi per l'impianto di scarico, è ammesso.

- 14.5 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato, ad esclusione delle parti in contatto con la carenatura e delle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.
- 14.6 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A. La misurazione viene effettuata a 5500 giri/min per i motocicli con 4 cilindri, 5000 giri/min per quelli con 2 e 3 cilindri.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale.
- 15.2 - È vietato l'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar, se non presenti in origine sul motociclo omologato.

REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI NAKED (RTNKD)

Fermo 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.

Sono ammessi alla classe Naked, i motocicli omologati per uso stradale, prodotti a partire dell'anno 2000, di serie sprovvisti di carenature laterali che coprano totalmente o parzialmente la vista del motore.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Se non altrimenti specificato, le viste anteriore, laterali e posteriore dei motocicli devono essere conformi all'aspetto originale del motociclo omologato dal costruttore per uso stradale. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa norma.
- 1.2 - Peso minimo del motociclo in ordine di marcia è di Kg 161.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - TELAIO
 - 2.1.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, il telaio deve rimanere originale.
 - 2.1.2 - Forare il telaio è consentito solo per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.). Nient'altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.
 - 2.1.3 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere originali.
 - 2.1.4 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.
- 2.2 - TELAIETTO REGGISELLA
 - 2.2.1 - Il telaioetto reggisella originale può essere modificato per aggiungere delle staffe e rimuovere delle parti non strutturali protuberanti, a condizione che questo non ne intacchi l'integrità strutturale. Eventuali accessori avvitati sul telaioetto possono essere rimossi.
 - 2.2.2 - Qualora sia smontabile dal telaio, il telaioetto 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 - Il titanio o la fibra di carbonio e/o kevlar non possono essere usati come materiali costruttivi per il telaioetto reggisella, a meno di non essere già utilizzati sul telaioetto reggisella originale.
- 2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI
 - 2.3.1 - Il telaioetto porta strumenti ed i supporti anteriori della carenatura possono essere modificati o sostituiti.
 - 2.3.2 - Il titanio o la fibra di carbonio e/o kevlar non possono essere usati come materiali costruttivi per il telaioetto porta strumenti, a meno di non essere già utilizzati sul componente originale.

2.4 - FORCELLONE

2.4.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone ed il perno forcellone devono rimanere originali.

2.4.2 - I registri tendicatena possono essere modificati o sostituiti allo scopo di facilitare le operazioni di montaggio e smontaggio della ruota posteriore.

2.5 - PIASTRE DI STERZO

2.5.1 - Le piastre forcella devono rimanere originali.

2.6 - MANUBRI E COMANDI

2.6.1 - Il manubrio può essere sostituito e riposizionato, a condizione che sia mantenuta la tipologia dell'attacco del manubrio originale (manubrio unico o semi-manubrio).

2.6.2 - Il comando dell'acceleratore ed i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati, a condizione che il tipo di connessione tra comando gas e corpo farfallato rimanga come sul motociclo originale. Non è consentito aggiungere un sistema "ride by wire" after-market o rimuovere un sistema "ride by wire" originale.

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 freno anteriore è consentito.

2.7 - PEDANE E COMANDI

2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere modificati o riposizionati, a condizione che vengano utilizzati i punti originali di fissaggio al telaio.

2.7.2 - Il leveraggio del comando cambio può essere "invertito" o modificato.

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

3.1.1 - La forcella, nella sua struttura (fodero, stelo, piedini), deve rimanere originale.

3.1.2 - La finitura superficiale delle canne forcella (steli e foderi) può essere cambiata. Sottoporre gli elementi della forcella a trattamenti superficiali è consentito.

3.1.3 - Gli anelli para-polvere 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 registrazioni delle tarature 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", anche sigillate, è consentito.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

- 3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio possono essere aggiunti, modificati o sostituiti con materiale after-market.
- 3.3 - **SOSPENSIONE POSTERIORE**
- 3.3.1 - L'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) può essere modificato o sostituito, a condizione che sia mantenuto lo schema della sospensione posteriore originale.
- 3.3.2 - Gli attacchi **ed i registri** della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone devono rimanere originali.
- 3.3.3 - Il leveraggio della sospensione posteriore, se presente, deve rimanere originale.
- 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.
- 3.4.2 - Le **sospensioni** elettroniche possono essere sostituite con altre appartenenti ad un modello simile.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - **DISCHI FRENO**
- 4.1.1 - **I dischi freno od i loro componenti (pista frenante, flangia, nottolini) possono essere sostituiti con materiale after-market che si conformi ai seguenti criteri:**
 - I valori nominali dell'altezza della fascia di attrito, del diametro esterno e dello spessore delle piste frenanti, non devono essere inferiori a quelli delle piste frenanti originali.
 - 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 della pista frenante e della flangia disco originali siano mantenuti.
- 4.1.2 - **Sui dischi sostitutivi, gli elementi di connessione tra flangia e pista frenate (es. nottolini, lamierini, etc.) sono liberi per tipologia e numero.**
- 4.1.3 - Dischi auto-ventilanti sono ammessi solo se presenti in origine sul motociclo omologato.
- 4.1.4 - È consentito interporre dei distanziali o delle staffe tra le pinze ed i piedini delle forcelle per consentire l'utilizzo di dischi di diametro superiore all'originale.
- 4.1.5 - Non è permesso aggiungere condotti d'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 originali.

- 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 gli originali.
- 4.2.3 - 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 originali.
- 4.3.2 - I contenitori del liquido dei freni sia anteriore che posteriore, possono essere sostituiti e/o riposizionati.
- 4.3.3 - I tubi ed i raccordi freno possono essere sostituiti.
- 4.4 - ELETTRONICA FRENI
- 4.4.1 - Il sistema antibloccaggio (ABS) può essere usato solo se installato in origine sul modello originale.
- 4.4.3 - **Disabilitare un sistema ABS montato in origine sul motociclo omologato, è consentito. Nel caso il sistema ABS venga disabilitato è consentito rimuovere (integralmente o parzialmente) dal motociclo i relativi componenti (centraline, attuatori, sensori e ruote foniche).**

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, purché realizzati in lega di ferro.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS. Gli pneumatici slick sono ammessi.
- 6.2 - Gli pneumatici rain possono essere usati solo se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal D.d.G.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - SERBATOIO
- 7.1.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il serbatoio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.1.2 - Il tappo può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.
- 7.1.3 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti o modificati.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

- 7.2.1 - Il circuito del carburante compreso fra il serbatoio ed il 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 - STRUMENTI DI CARBURAZIONE**

- 8.1.1 - Il carburatore o i corpi farfallati devono rimanere originali ma è consentita la variazione della taratura e la lucidatura del venturi.
- 8.1.2 - Eventuali dispositivi di "arricchimento" possono essere disattivati.
- 8.1.3 - I cornetti di aspirazione, inclusi i loro punti di fissaggio, possono essere modificati o sostituiti.
- 8.1.4 - Dispositivi che consentano la variazione della lunghezza dei cornetti di aspirazione possono essere usati solo se installati nel modello originale.

8.2 - AIR-BOX

- 8.2.1 - L'air-box deve rimanere completamente originale.
- 8.2.2 - I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
- 8.2.3 - **Il filtro aria può essere spostato, modificato, sostituito ma non eliminato.**
- 8.2.4 - Tutti i motocicli devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, ossia gli sfiati motore devono terminare e scaricare nell'air-box.

8.3 - RIDE BY WIRE

- 8.3.1 - I sistemi di controllo elettronici delle valvole a farfalla, noti anche come sistemi "ride by wire", possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo omologato, a condizione di essere conformi a quanto specificato nel RTGS.

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

- 9.1.1 - I particolari del motore specificatamente menzionati in questo articolo devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore del motociclo.
- 9.1.2 - Sono ammessi motori 4T, con le seguenti cilindrata:
- | | | |
|-------------|------------|------------------------|
| Naked 650: | 4 cilindri | da 400 cc a 650 cc |
| | 3 cilindri | da 500 cc a 700 cc |
| | 2 cilindri | da 600 cc a 850 cc |
| Naked 1000: | 4 cilindri | oltre 650 cc a 1000 cc |
| | 3 cilindri | oltre 700 cc a 1150 cc |
| | 2 cilindri | oltre 850 cc a 1200 cc |

9.2 - TESTA

- 9.2.1 - La raccordatura e la lucidatura dei condotti è consentita anche se comporta una variazione delle dimensioni originali.
- 9.2.2 - Le valvole, le sedi-valvola, le guide delle valvole devono rimanere originali.
- 9.2.3 - Le molle valvola possono essere sostituite.

9.3 - PISTONI

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

9.4 - BIELLE

9.4.1 - Le bielle devono rimanere originali ma possono essere lucidate.

9.5 - ALBERO MOTORE

9.5.1 - L'albero motore deve essere originale ma è consentita la lucidatura e l'alleggerimento.

9.6 - DISTRIBUZIONE

9.6.1 - Gli alberi a camme ed i rocchetti della distribuzione possono essere modificati o sostituiti.

9.7 - CILINDRI

9.7.1 - I cilindri devono rimanere originali.

9.7.2 - L'alesatura ed il trattamento superficiale dei cilindri è consentito, purché siano rispettati i limiti di cilindrata.

9.8 - CARTER MOTORE

9.9.1 - I coperchi laterali dei carter possono essere modificati o sostituiti. 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.

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

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

10.1.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il comando frizione (meccanico o idraulico) devono rimanere come sul motore originale.

10.1.2 - L'intero gruppo frizione può essere sostituito con materiale after-market, anche nel caso esso includa un dispositivo di controllo della coppia negativa (anti-saltellamento).

10.1.3 - L'uso di attuatori frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici è permesso solo se presente sul modello originale.

10.2 - CAMBIO

10.2.1 - Qualsiasi modifica al cambio, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed relativi ingranaggi di trasmissione (primaria e marce), è vietata.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni, nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

10.3.2 - Il coperchio del pignone e la protezione del ramo superiore della catena di trasmissione possono essere modificati o rimossi.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE**11.1 - RADIATORE ACQUA**

11.1.1 - Il radiatore dell'acqua deve essere mantenuto originale. L'uso di radiatori dell'acqua supplementari è vietato.

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 - Montare una rete di protezione davanti al radiatore dell'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 mantenere il vaso di espansione originale.

11.3 - RADIATORE OLIO

11.3.1 - Il radiatore dell'olio, se presente, deve essere mantenuto originale. L'uso di radiatori dell'olio supplementari è vietato.

11.3.2 - Montare una rete di protezione al radiatore dell'olio, è consentito.

11.4 - CIRCUITO OLIO

11.4.1 - Non sono ammesse modifiche alla pompa dell'olio e alla pompa 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 originale deve essere mantenuto, il taglio del cablaggio è ammesso.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - La centralina di accensione e controllo motore (ECU) può essere modificata o sostituita, o abbinata ad una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione (Power Commander o similari).

12.2.2 - L'uso di connettori o cablaggi per connettere le centraline di cui sopra al cablaggio originale, è ammesso.

12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.3.1 - L'alternatore deve essere mantenuto originale e funzionante.

12.3.2 - Il dispositivo di avviamento deve essere mantenuto originale e funzionante in qualsiasi momento della manifestazione.

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

- 12.3.4 - La strumentazione deve essere mantenuta originale e 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.
- 12.4.2 - I sistemi di acquisizione dati sono ammessi solo se presenti in origine sul motociclo originale.

ART. 13 - CARROZZERIA

- 13.1 - **La carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono apparire come gli originali.**
- 13.2 - **I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar come materiale costruttivo per i particolari che costituiscono la carrozzeria, è ammesso.**
- 13.3 - **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.**
- 13.4 - **È obbligatorio montare una vasca di contenimento conforme a quanto stabilito nel RTGS.**
- 13.5 - **Per i motocicli che ne sono sprovvisti in origine, 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.**
- 13.6 - **La sella deve rimanere originale, è consentito modificarne solo l'imbottitura.**
- 13.7 - **Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.**
- 13.8 - **Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.**
- 13.9 - **I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito dal RTGS. I colori dei numeri di gara e delle tabelle porta-numero sono liberi.**

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - **Per impianto di scarico si intende l'assieme dei tubi di scarico, dei silenziatori e dei relativi elementi di fissaggio.**
- 14.2 - **L'impianto di scarico può essere modificato o sostituito, a condizione che il numero e la posizione (intesa come l'uscita a destra, sinistra o sotto-sella) dei silenziatori rimangano come per il modello omologato.**
- 14.3 - **Il catalizzatore deve essere rimosso. I dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) possono essere rimossi.**
- 14.4 - **L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar come materiali co-**

struttivi per l'impianto di scarico, è ammesso.

- 14.5 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato, ad esclusione delle parti in contatto con la carenatura e delle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.
- 14.6 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A. I regimi ai quali viene effettuata la misura sono quelli indicati di seguito:
- | | |
|------------|------------------------------------|
| Naked 650 | 7000 giri/min per i 4 cilindri |
| | 6500 giri/min per i 3 cilindri |
| | 5500 giri/min per i 2 cilindri |
| Naked 1000 | 5500 giri/min per i 4 cilindri |
| | 5000 giri/min per i 2 e 3 cilindri |

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, 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 OPEN (RTOPN)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Open devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Possono partecipare alla categoria Open motocicli derivati di serie con motore 4 tempi, prodotti dall'anno 2000 in poi.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere:
 Open 600: 151 Kg
 Open 1000: 158 kg
 Sulla misura del peso del motociclo non è ammessa nessuna tolleranza.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Il telaio deve rimanere come prodotto dal costruttore del motociclo.
 2.2 - Forare il telaio è consentito solo per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es, supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.).
 2.3 - Niente altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.
 2.4 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere originali.
 2.5 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.
 2.6 - Il forcellone e tutte le infrastrutture del motociclo sono libere, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Le sospensioni (anteriore e posteriore) sono libere, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti stabiliti dal RTGS.
 4.2 - Le piste frenanti dei dischi freno devono essere realizzate in lega di ferro.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - I cerchi ruota sono liberi nei limiti stabiliti dal RTGS.

ART. 6 - PNEUMATICI

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

ART. 8 - MOTORE

- 8.1 - Sono ammessi alla categoria Open motocicli con motori derivati di serie, 4 tempi, aspirati, delle seguenti cilindrata:
 classe Open 600:
 4 cilindri, oltre 401 cc fino a 636 cc.
 3 cilindri, oltre, 401 cc fino a 675 cc.
 2 cilindri, oltre 401 cc fino a 850 cc.
 classe Open 1000:
 oltre 850 cc fino a **1300 cc**
 Sulla misura della cilindrata non è ammessa nessuna tolleranza.
- 8.2 - Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 8.1, la preparazione del motore è libera, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

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.
- 10.2 - CAMBIO
 10.2.1 - Il cambio è libero nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
 10.2.2 - Sono ammessi cambi con un massimo di 6 marce.
- 10.3 - TRASMISSIONE FINALE
 10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 11.1 - Gli impianti di raffreddamento e lubrificazione (radiatori, pompa e tubi) sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - La strumentazione, le centralina di controllo motore (ECU), il cablaggio ed i comandi sono liberi.
- 12.2 - L'uso del dispositivo di assistenza alla cambiata "quick-shifter" è consentito.
- 12.3 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
- 12.4 - 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 di quanto stabilito dal RTGS.
- 13.2 - L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar è consentito.
- 13.3 - I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito dal RTGS. I colori dei numeri di gara e delle tabelle porta-numero sono liberi.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - L'impianto di scarico è libero, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 14.2 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A. I regimi i quali viene effettuata la misura sono quelli indicati di seguito:
- | | |
|-----------|------------------------------------|
| Open 600 | 7000 giri/min per i 4 cilindri |
| | 6500 giri/min per i 3 cilindri |
| | 5500 giri/min per i 2 cilindri |
| Open 1000 | 5500 giri/min per i 4 cilindri |
| | 5000 giri/min per i 2 e 3 cilindri |

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI SALITA (RTSAL)

Fermo 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 prototipi e di derivazione stradale, suddivisi nelle seguenti classi:

- Moto d'Epoca (vedi N.S. Moto d'Epoca)
- Scooter automatico fino a 70 cc. di cilindrata
- 125 2T (Open e GP)
- 250 2T (Open e GP)
- Stock 600
- Naked 650
- Open 600
- Supermoto
- Open 1000
- Sidecar fino a 1.100 cc. di cilindrata

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

1.1.3 - I Commissari Tecnici hanno la facoltà di respingere motocicli ritenuti non sicuri.

1.2 - Classe 125 2T Open e 250 2T Open

1.2.1 - Nella classe 125 Open e 250 Open sono ammessi motocicli conformi a quanto specificato nel RTGS oltre che agli articoli seguenti:

- Telaio appartenente in origine ad un motociclo omologato per uso stradale, anche modificato.
- Forcellone appartenente in origine ad un motociclo omologato per uso stradale, anche modificato.
- Telaio reggisella e porta strumenti liberi.
- Motore 2 tempi appartenente in origine ad un motociclo omologato per uso stradale, anche modificato, con cilindrata massima di:
 - 125 cc per la classe 125 2T Open
 - 250 cc per la classe 250 2T Open.

1.3 - Classe Stock 600

1.3.1 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTST6, a questa classe sono ammessi motocicli in possesso della fiches di omologazione F.I.M. a partire dal 2000.

1.4 - Classe Open 600

1.4.1 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTOPN, si autorizza la partecipazione alla Classe Open 600, di motocicli bicilindrici con un peso minimo di kg 135.

ART. 2 - PNEUMATICI

2.1 - Sono ammessi tutti i tipi di pneumatici omologati per uso stradale.

2.2 - **Ad eccezione dei sidecar, 125 OPEN/GP e Supermoto, sono vietati gli pneumatici slick o marchiati NHS (Not for Highway Use). Per le Supermoto sono autorizzati tagli e scanalature sugli pneumatici purché di profondità non superiore ai fori praticati in origine dal costruttore sul pneumatico slick.**

- 2.3 - Ad eccezione delle classi 125 OPEN/GP, gli pneumatici rain possono essere usati solo se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal D.d.G.

ART. 3 - IMPIANTO ELETTRICO

- 3.1 - Ad esclusione delle classi Open, GP, 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 omologato non ne è provvisto in origine.
- 4.2 - L'utilizzo di una carenatura diversa da quella prevista in origine per il motociclo omologato è consentito.
- 4.3 - I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito dal RTGS. I colori dei numeri di gara e delle tabelle porta-numero sono liberi. I numeri di gara vengono assegnati come previsto dalle Norme Sportive.

REGOLAMENTO TECNICO SCOOTER (RTSCT)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, gli scooter che partecipano a questa classe devono rispettare i seguenti articoli.

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 - Il peso minimo è di 55kg per gli scooter raffreddati a aria e di 65 kg per gli scooter raffreddati a liquido.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Tranne per quanto specificato negli articoli a seguire, il telaio deve rimanere assolutamente di serie in tutte le sue parti.
- 2.2 - Il sistema di biellette antivibranti che sostiene e/o congiunge il motore al telaio deve rimanere originale, escluso che per gli snodi, dove possono essere montati sistemi di articolazione differenti.
- 2.3 - È consentito rinforzare il telaio mediante l'aggiunta di fazzoletti di rinforzo e/o barre di acciaio inserite tra la culla del telaio ed il canotto di sterzo. L'area tra la pedana e la barra deve essere chiusa da una paratia ben fissata (a barra e pedana), resistente agli urti, in modo da evitare che il pilota possa rimanere agganciato allo scooter in caso di caduta.
- 2.4 - Il manubrio deve rimanere originale anche nel suo posizionamento.
- 2.5 - 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.
- 2.6 - La sella deve rimanere originale.
- 2.7 - È consentito aggiungere delle pedaline poggiapiedi a condizione che: abbiano le estremità arrotondate, siano di tipo ribaltabile in modo da ripiegarsi in caso di caduta e che siano equipaggiate di una molla di ritorno che le riporti automaticamente alla posizione normale. Pedaline fisse o prolungamenti della pedana, non sono ammessi.

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 nei limiti stabiliti dal RTGS.
 4.2.- I soli materiali ammessi per le piste frenanti sono le leghe di ferro.
 4.3 - È ammessa un'unica pinza con al massimo due pistoni contrapposti.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Salvo quanto autorizzato dal RTGS i cerchi ruota ed i mozzi devono rimanere originali.

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 degli 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 - Sono ammessi motori monocilindrici 2T, aspirati con cilindrata massima di 70 cc.
 8.2 - Nel cilindro e nel carter motore è possibile intervenire solo con lavorazioni che prevedano asportazione di materiale.
 8.3 - Il riporto o l'aggiunta di materiale di qualsiasi genere, inclusa la saldatura è vietato.
 8.4 - L'uso di una valvola parzializzatrice, nella luce di scarico, o nell'impianto di scarico è vietato.
 8.5 - L'intero carter motore deve rimanere originale.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

- 9.1 - Il carburatore, libero per marca e tipologia, deve avere un diametro massimo di 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 alterata la quota originale del piano di appoggio del pacco stesso.
 9.3 - Il filtro aria può essere sostituito ma non 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 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 consentito modificare i coperchi del variatore e della frizione, all'unico scopo di favorire il raffreddamento degli organi interni. Tale modifica può essere fatta unicamente, intervenendo sui coperchi originali, per asportazione di materiale ed a condizione di non intaccare l'integrità strutturale e l'affidabilità del pezzo. I coperchi della frizione e del variatore devono essere fissati con tutte le viti previste dal fabbricante del motociclo.

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 consentito modificare o sostituire la centralina di accensione. **Le centraline ad anticipo variabile sono ammesse.**
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 scooter devono avere un'apertura di cm.15x15 posizionata davanti al gruppo termico.
13.4 - Possono essere praticati fori per il raffreddamento del radiatore a condizione che abbiano un diametro massimo di mm 12 e superficie totale inferiore o pari a quella del radiatore montato in origine.
13.5 - Il parafrangente anteriore può essere modificato o sostituito a condizione che vengano utilizzati gli attacchi originali.
13.6 - **I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito dal RTGS. I colori dei numeri di gara e delle tabelle porta-numero sono liberi.**

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 a 8000 RPM.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale.
15.2 - L'uso di bulloneria in titanio, è vietato se non presente in origine sullo scooter omologato.
15.3 - L'uso del titanio o materiali compositi per gli elementi di fissaggio (staffe e supporti), è vietato se non presente in origine sullo scooter omologato.

REGOLAMENTO TECNICO SIDECAR (RTSDE)

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

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 mm 2300
- 1.3 - Le dimensioni minime del carrozzino sono:
 - Lunghezza: mm 800 misurati ad una altezza di mm 150.
 - Larghezza: mm 300 al disopra della piattaforma.
 - Altezza parabrezza passeggero: mm 300.
- 1.4 - Il carrozzino 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.
- 1.5 - La distanza tra le linee mediane delle tracce lasciate dalla ruota posteriore e da quella del carrozzino, deve essere compresa tra mm 800 e mm 1100.
- 1.6 - Il peso minimo del sidecar deve essere di 385 Kg.
- 1.7 - Nei sidecar 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 sidecar devono portare una zavorra di 60 kg. in sostituzione del passeggero. La zavorra deve essere presentata alle O.P. fissata saldamente al veicolo e poi piombata.
- 1.8 - 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. 2 – CICLISTICA

- 2.1 - 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.
- 2.2 - Per ridurre il momento angolare 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.
- 2.3 - 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 sidecar.

- 2.4 - La larghezza dei manubri intesa come distanza tra i bordi esterni delle manopole, non deve essere inferiore a mm 450.
- 2.5 - Le estremità esposte del manubrio devono essere protette, otturando i fori con materiale solido o ricoprendole in gomma.
- 2.6 - 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.
- 2.7 - 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.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - 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 degli assi delle ruote anteriori e posteriori sotto l'azione della sospensione, deve essere di almeno mm 20.
- 3.2 - 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. La superficie inferiore della piattaforma deve essere piana.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

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

ART. 5 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 5.1 - Il serbatoio del carburante deve essere protetto in maniera adeguata ed indipendente contro ogni contatto col suolo.

ART. 6 - MOTORE

- 6.1 - Il motore deve essere posizionato davanti alla ruota posteriore.
- 6.2 - 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).
- 6.3 - 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.

- 6.4 - È fatto obbligo di 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).

ART. 7 - TRASMISSIONE

- 7.1 - La trazione deve essere esercitata unicamente per mezzo della ruota posteriore del sidecar.

ART. 8 - IMPIANTO ELETTRICO

- 8.1 - 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.
- 8.2 - Nei sidecar, e nei veicoli a tre ruote in generale, deve essere installato un dispositivo di sicurezza che interrompa il circuito di accensione nel caso il pilota venga sbalzato dal mezzo. Detto dispositivo deve interrompere il circuito elettrico primario e deve essere munito di un collegamento per l'arrivo ed il ritorno di corrente, deve essere posizionato il più vicino possibile al centro del manubrio e deve essere azionato mediante un cavo non elastico a spirale della lunghezza massima di 1 metro, saldamente fissato ad un polso del pilota.
- 8.3 - Il sidecar deve essere equipaggiato con una luce posteriore rossa che deve essere accesa in caso D.d.G. dichiarare la prova o la gara bagnata.
- 8.4 - Tale luce deve avere una superficie luminosa compresa tra 50cm² e 70cm², dotata di lampada alogena da 2,5 Watt, oppure convenzionale o a LED da 10 Watt ed essere posta sul lato posteriore del sidecar in posizione centrale, ad almeno mm 400 da terra.

ART. 9 - CARROZZERIA

- 9.1 - Né il pilota né il passeggero devono essere nascosti alla vista dall'alto. Essi non devono essere vincolati al sidecar in alcun modo, è vietato l'uso di materiali trasparenti per eludere questa norma.
- 9.2 - La carrozzeria e l'eventuale cupolino trasparente non devono avere bordi taglienti.
- 9.3 - 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.
- 9.4 - Le ruote devono essere coperte fino al livello della piattaforma del sidecar all'interno e fino del bordo superiore del canale del cerchio all'esterno.
- 9.5 - 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.
- 9.6 - Gli spoiler 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.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - Il serbatoio ed il circuito carburante sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 7.2 - Il Commissario Tecnico ha facoltà di non accettare motocicli con serbatoio o circuito carburante ritenuti non sicuri.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS. In qualsiasi momento dell'evento il C.T. può disporre la verifica della benzina di uno o più concorrenti, procedendo al prelievo di campioni.
- 8.2 - L'impianto di alimentazione è libero nei limiti stabiliti dal RTGS.
- 8.3 - L'utilizzo di un filtro aria sul condotto di aspirazione o se presente nella cassa filtro, è obbligatorio. Sono ammessi unicamente filtri in carta, in fibra di cotone (tipo k&N), in spugna o realizzati con una rete metallica i cui fori abbiano una superficie massima di mm² 2.

ART. 9 - MOTORE

- 9.1 - Tranne che per quanto specificato negli articoli a seguire, il motore è libero per tipologia, modello e marca e preparazione, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 9.2 - Sono ammessi unicamente motori monocilindrici, aspirati, 4T con cilindrata massima di 150 cc e 2T con cilindrata massima di 87 cc.
- 9.3 - Sulla misura della cilindrata non è ammessa nessuna tolleranza.
- 9.4 - A parziale deroga di quanto stabilito dal RTGS, si stabilisce che per la categoria Pit Bike:
 - Le protezioni dei coperchi laterali per i motori motore 4T, sono consigliate ma non obbligatorie.
 - Il serbatoio di raccolta degli sfiati motore deve avere una capacità minima di 250 cc.
 - La vasca di contenimento per i motocicli con motore 4T può essere sostituita da una paratia metallica dotata di materiale spugnoso ignifugo, montata sotto il motore in modo da evitare lo spargimento di liquidi in caso di avaria.

ART. 10 - TRASMISSIONE

- 10.1 - La frizione ed il comando frizione sono liberi.
- 10.2 - Sono ammessi cambi con un massimo di 6 rapporti.
- 10.3 - L'uso del dispositivo di assistenza alla cambiata "quick-shifter", è vietato.
- 10.4 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 11.1 - L'impianto di raffreddamento è libero, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 11.2 - Il solo liquido di raffreddamento autorizzato, oltre all'olio lubrificante, è l'acqua pura o miscelata con alcool etilico.

- 9.7 - La carenatura per i motocicli ed i sidecar impiegati per i tentativi di record è totalmente libera.
- 9.8 - I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito dal RTGS. I colori dei numeri di gara e delle tabelle porta-numero sono liberi.

ART. 10 - IMPIANTO DI SCARICO

- 10.1 - 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 carrozzino. Gli scarichi posti dal lato del carrozzino devono essere coperti in modo da rendere impossibile per il passeggero ustionarsi. Le parti terminali degli scarichi devono essere posizionate e protette in maniera da evitare che si impiglino in corsa con un altro veicolo.
- 10.2 - 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.
- 10.3 - 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.
- 10.4 - Il limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A misurati al regime di rotazione corrispondente ad una velocità media del pistone di 13 m/s (2T) o di 11 m/s (4T).

REGOLAMENTO TECNICO PIT BIKE (RTPB)

Fermo 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 alla classe Pit Bike motocicli equipaggiati con motori monocilindrici privi di carenatura o cupolino.
- 1.2 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia è di kg 60 per motocicli con motore 4T e kg 55 per motocicli con motore 2T.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Telaio, forcellone e tutte le infrastrutture del motociclo sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 2.2 - L'uso del titanio per la costruzione del telaio, del forcellone e di tutte le infrastrutture del motociclo, è vietato.
- 2.3 - L'interasse massimo del motociclo deve essere di mm 1200 con una tolleranza di + mm 10. L'altezza massima della sella, da terra, misurata nel punto più alto, deve essere di mm 800 con una tolleranza di + mm 50. Le misure di interasse ed altezza sella vengono rilevate con motociclo a terra in assenza di carico.
- 2.4 - Il manubrio deve avere una larghezza compresa tra 600 e 850 mm
- 2.5 - È obbligatorio montare tamponi in teflon su entrambe le estremità dei perni ruota anteriore e posteriore.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Le sospensioni (anteriore e posteriore) sono libere, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 3.2 - L'uso del titanio e del magnesio per la costruzione, della forcella anteriore, dell'ammortizzatore e dell'eventuale leveraggio della sospensione posteriore, è vietato.
- 3.3 - Non sono ammesse sospensioni elettroniche.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti stabiliti dal RTGS.
- 4.2 - Le piste frenanti dei dischi freno devono essere realizzate in lega di ferro.
- 4.3 - Non sono ammessi sistemi antibloccaggio (ABS).

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - I cerchi ruota anteriore e posteriore, sono liberi nei limiti stabiliti dal RTGS.
- 5.2 - Sono ammessi cerchi ruota con diametro massimo di 12".

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, nei limiti stabiliti dal RTGS, l'uso di pneumatici slick è ammesso.
- 6.2 - Gli pneumatici rain possono essere usati solo se la gara o le prove vengono dichiarate bagnate dal D.d.G.

- 11.3 - Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, i tubi di mandata e ritorno al radiatore olio, i filtri dell'olio e gli scambiatori (acqua olio) esterni al motore, devono avere una tenuta perfetta ed essere assicurati con un filo da legatura in modo tale da impedire eventuali aperture accidentali.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - La strumentazione, le centralina di controllo motore (ECU), il cablaggio ed i comandi sono liberi.
- 12.2 - Il pulsante di spegnimento del motore deve essere montato sul manubrio e posizionato in modo da essere facilmente azionabile dal pilota quando impugnava la manopola.
- 12.3 - A parziale deroga di quanto stabilito dal RTGS, si stabilisce che per la categoria Pit Bike, l'uso della luce posteriore è facoltativo.
- 12.4 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi, è vietato.
- 12.5 - L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione, è vietato.

ART. 13 - CARROZZERIA

- 13.1 - L'uso di carena integrale o cupolini, è vietato.
- 13.2 - I parafanghi e le sovrastrutture sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 13.3 - L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar come materiale costruttivo per la carrozzeria, è ammesso.
- 13.4 - I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito dal RTGS. I colori dei numeri di gara e delle tabelle porta-numero sono liberi.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - L'impianto di scarico è libero, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 14.2 - L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar per la costruzione dell'impianto di scarico (incluse le relative staffe di fissaggio), è ammesso.
- 14.3 - Il silenziatore non deve oltrepassare il piano perpendicolare alla ruota posteriore del motociclo.
- 14.4 - Il limite fonometrico ammesso è di 97 dB/A, a 8000 giri/min per i motori 2T e 6000 giri/min per i motori 4T.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria è libera nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

ALLEGATO 1

TABELLE PORTA NUMERO E NUMERI

Campeonato Italiano Velocità

Classe	Numeri	Tabella
PreMoto3 2T	Gialli	Rossa
PreMoto3 4T	Bianchi	Nera
Moto3 Standard	Bianchi	Nera
Moto3	Neri	Bianca
600 Supersport	Gialli	Rossa
Superbike	Bianchi	Rossa
Sport 4T	Neri	Bianca

Minimoto

Categoria	Numeri	Tabella
Cadetti	Bianchi	Blu
Junior	Bianchi	Rossa
Open A	Bianchi	Marrone
Open B	Bianchi	Verde
Amatori A	Rossi	Nera
Amatori B	Bianchi	Nera

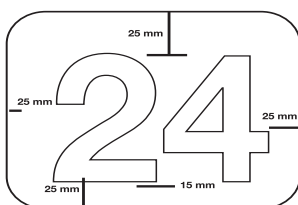
MiniGP

Classe	Numeri	Tabella
Pre MiniGP	Rossi	Bianca
MiniGP 50	Bianchi	Rossa

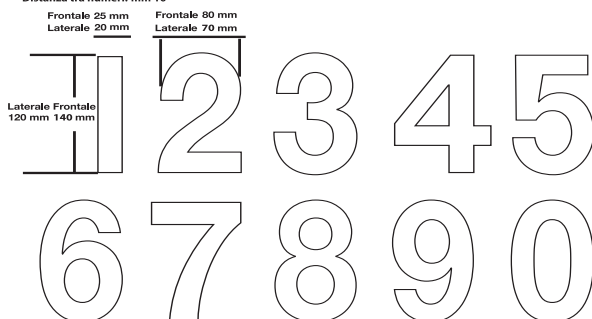
Altezza: "Frontale mm 140 / Laterale mm 120"

Larghezza: "Frontale mm 80 / Laterale mm 70"

Distanza tra i numeri: "mm 10"



Distanza tra numeri: mm 10



Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Oliver Med.

0123456789

Oliver Med. Italic

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

ALLEGATO 2

PESI MINIMI, MOTOCICLI, PNEUMATICI E MOTORI PUNZONABILI

versione al 5 gennaio 2016

Campionato Italiano Velocità						
Classe	Peso Minimo	Telai x Evento	Motori x Evento	Motori x Stagione	Pneumatici punzonabili (rain escluse)	Obbligo di punzonatura Pneumatici
PreMoto3 2T	135 Kg (Moto + Pilota)	1 (Punzonato)	1 (Punzonato)	Non Previsto	3	Qualifiche
PreMoto3 4T	142 Kg (Moto + Pilota)					
Moto3 Standard	149 Kg (Moto + Pilota)		Non Previsto	3 (Sigillati)	6	Libere e Qualifiche
Moto3						
Supersport	Peso a Secco -12Kg Min. 161 Kg					
Superbike	Peso a Secco -8% Min. 170 Kg					
Sport 4T	140 Kg (Kawasaki) 150 Kg (Honda) 140 Kg (Yamaha) 136 Kg (KTM)		1 (Sigillato)	Non Previsto	3	Qualifiche

Campionato Italiano Minimoto						
Categoria	Peso Minimo	Telai x Evento	Motori x Evento	Motori x Stagione	Pneumatici punzonabili (rain escluse)	Obbligo di punzonatura Pneumatici
Cadetti	22 Kg (2T)	1 (Punzonato)	Non Previsto		2 Set (1A+1P)	Evento cpl. (1 gara)
Junior	24 Kg (4T)				3 Set (3A+3P)	Evento cpl. (2 gare)
Open A / Amatori A	Pilota fino a 70 Kg				Non Previsto	
Open B / Amatori B	Pilota oltre a 70 Kg					

Campionato Italiano MiniGP						
Classe	Peso Minimo	Telai x Evento	Motori x Evento	Motori x Stagione	Pneumatici punzonabili (rain escluse)	Obbligo di punzonatura Pneumatici
PreMiniGP	Come da Fiches	1 (Punzonato)	Non Previsto	Non Previsto	1 Set (1A+1P)	Evento cpl. (1 gara)
MiniGP 50	64 Kg		1 (Punzonato)		2 Set (2A+2P)	Evento cpl. (2 gare)
					2 Set (2A+2P)	Evento cpl. (1 gara)
					3 Set (3A+3P)	Evento cpl. (2 gare)

Trofei*						
Classe	Peso Minimo	Telai x Evento	Motori x Evento	Motori x Stagione	Pneumatici punzonabili (rain escluse)	Obbligo di punzonatura Pneumatici
Sport 2T	107 Kg	1 (Punzonato)			Non Previsto	
GP	70 Kg (125) 100 Kg (250)					
Stock 600	161 Kg					
Moto2	215 Kg (Moto + Pilota)					
Naked 650	161 Kg					
Open 600	151 Kg					
Superstock	170 Kg					
Naked 1000	168 Kg					
Open 1000	158 Kg					
Scooter	55 Kg (Aria) 65 Kg (Acqua)					
Pit Bike	55 Kg (2T) 60 Kg (4T)					
Sidecar	385 Kg					
* Se non diversamente specificato nei Regolamenti di Trofeo						

ALLEGATO 3

CONTROLLI FONOMETRICI GARE DI VELOCITÀ DISPOSIZIONI GENERALI, PROCEDURA MISURAZIONE E LIMITI

versione al 5 gennaio 2016

1) STRUMENTAZIONE:

- a) Gli strumenti utilizzati (fonometri) devono essere conformi alla normativa IEC 60651 o alla più recente normativa IEC 60672, distinti in classe di tolleranza 1 o 2 ed essere muniti di un calibratore conforme alla normativa IEC 60942 e di classe non superiore a quella del fonometro.
- b) Il regime di rotazione del motore del motociclo sottoposto a controllo può essere rilevato, a discrezione del Commissario Fonometrista, per mezzo di strumenti in dotazione al Commissario Fonometrista stesso e/o per mezzo dello strumento contagiri in dotazione al motociclo sottoposto al controllo.

2) CONDIZIONI AMBIENTALI:

- a) Le rilevazioni devono essere effettuate in un ambiente idoneo, lontano quanto più possibile da ostacoli quali muri, tettoie e manufatti in grado di riflettere il suono; per uniformità, tutte le misurazioni devono avvenire nella stessa posizione. In caso di presenza di vento, la direzione di uscita dei fumi dello scarico deve essere contraria a quella del vento. La decisione ultima sull'idoneità del luogo ed il posizionamento dei motocicli per i rilevamenti spetta al Commissario Fonometrista.
- b) In caso di pioggia le rilevazioni fonometriche non possono essere effettuate.
- c) Il rumore di fondo circostante, durante la singola operazione di rilevazione, deve essere inferiore di almeno 10 dB/A al valore massimo consentito dal regolamento della classe (trofeo) di appartenenza del motociclo sottoposto a controllo.

3) PROCEDURA DI MISURAZIONE E CONTROLLO:

- a) Durante le misurazioni (controlli) lo strumento deve essere impostato per una rilevazione con ponderazione in frequenza di tipo A (misurazione in dB/A) e ponderazione temporale di tipo Slow.
- b) Il microfono del fonometro per il controllo della rumorosità deve essere collocato parallelamente al suolo ad un'altezza minima di 20 cm ed essere posto a 50 cm dall'estremità del silenziatore ad un angolo di 45 gradi sul piano orizzontale (+/- 10%) rispetto all'asse costituito dai fumi che escono dal terminale di scarico, nella posizione in cui la distanza tra il microfono stesso ed il punto più vicino del motociclo è maggiore.

Qualora l'estremità del silenziatore sia posta ad un'altezza inferiore ai 20 cm dal suolo, il microfono del fonometro può essere posizionato più in alto e inclinato verso il basso di 45 gradi, sempre rispettando la distanza di 50 cm dall'estremità del silenziatore.

Il livello fonometrico per i motori con più silenziatori (tubi) di scarico deve essere misurato in corrispondenza dell'estremità di ciascun silenziatore (tubo); il valore più alto riscontrato è quello considerato effettivo della misurazione (controllo).

- c) Il motociclo deve essere mantenuto in moto dal pilota o da suo incaricato, posizionato al fianco del motociclo stesso, il quale deve azionare il comando dell'acceleratore progressivamente, fino al raggiungimento del regime di rotazione stabilito per regolamento. L'unica persona, oltre agli Ufficiali di Gara, autorizzata ad accedere nell'area di svolgimento del controllo è il pilota o suo incaricato, addetto all'azionamento del comando dell'acceleratore. L'accelerazione, fino al regime prescritto per il controllo, può essere compiuta in alternativa dal Commissario Fonometrista o da altro Commissario in suo ausilio, ad insindacabile decisione del Commissario Fonometrista.
- d) Le misurazioni (controlli) fonometriche devono essere rilevate una volta raggiunto il prescritto regime di rotazione indicato nei regolamenti tecnici di classe e/o di trofeo, riassunti nella tabella a seguire ed espressi in RPM (o in alternativa in velocità media del pistone).
- e) Ad insindacabile giudizio del Commissario Fonometrista, possono essere disposti ulteriori rilevamenti solo in caso di gravi anomalie sulla prima rilevazione.
- f) I valori delle rilevazioni devono essere espressi in dB/A con valore intero senza alcun arrotondamento (senza tenere conto delle cifre decimali indicate dallo strumento).

4) MISURAZIONI DI PROVA:

- a) Alle misurazioni di prova, ossia richieste dal pilota o da suo incaricato, fuori dalle verifiche tecniche post-gara (post-qualifica), una moto che ecceda i limiti fonometrici prescritti può effettuare ulteriori misurazioni di prova.

5) CONTROLLI FONOMETRICI:

- a) Il pilota a cui viene richiesto da un Ufficiale di Gara di sottoporre il proprio motociclo a controllo fonometrico al termine o durante una manifestazione, deve farlo senza indugio e senza allontanarsi con il motociclo dal posto indicato per l'esecuzione della prova.
Il rifiuto o la ritardata presentazione del motociclo al controllo fonometrico è sanzionato dal Commissario Delegato con l'esclusione dalla classifica (cancellazione dei tempi ottenuti se in qualifica) come previsto dall'art. 16.1 comma 6 - Capitolo I - Annesso Velocità.
- b) Nel caso un motociclo, al termine del turno di qualifiche o della gara, ecceda il limite fonometrico prescritto nei regolamenti tecnici di classe (riassunto nella tabella di seguito), comprensivo di tutte le tolleranze eventualmente applicabili, sarà sanzionato dal Commissario Delegato come previsto dall'art. 16.1 comma 8 - Capitolo I - Annesso Velocità.
- c) *Avaria motociclo:*
Nel caso un motociclo, di cui sia stato richiesto da un Ufficiale di Gara il controllo fonometrico al termine di un turno di qualifica o della gara, non sia in grado di avviarsi, il pilota o suo incaricato, ha obbligo di comunicare la situazione immediatamente al Commissario Fonometrista ed al 1° Commissario Tecnico. In tale circostanza il pilota o suo incaricato, ha un'ora di tempo per provvedere alla

riparazione del motociclo ed effettuare il controllo fonometrico richiesto. L'eventuale sostituzione di componenti deve essere autorizzata dal 1° Commissario Tecnico.

d) Mancata effettuazione controllo fonometrico alle verifiche successive ad un turno di qualifica:

Se al termine di un turno di qualifica, trascorsa un'ora dalla richiesta di effettuare il controllo fonometrico, il pilota (o suo incaricato) non sia ancora in grado di avviare il motociclo, viene applicata la sanzione prevista dall'articolo all'art. 16.1 comma 6 - Capitolo I - Annesso Velocità.

e) Mancata effettuazione controllo fonometrico alle verifiche successive alla gara:
Nel caso il pilota o suo incaricato, riscontri l'impossibilità di effettuare la riparazione nel tempo stabilito, ha obbligo di informare il 1° Commissario Tecnico.

- Se il 1° Commissario Tecnico viene messo in condizione dal pilota o suo incaricato, di visionare il particolare oggetto di rottura e constatare l'effettiva impossibilità di riparazione nei tempi previsti, l'impossibilità a sostenere il controllo è sanzionata dal Commissario Delegato con la retrocessione di 5 posizioni nella classifica della gara disputata, come previsto dall'articolo 15.1 comma 31 - Capitolo I - Annesso Velocità. Tale penalità è applicabile alle sole verifiche tecniche post-gara.

- Nel caso in cui il 1° Commissario Tecnico non sia messo in condizione dal pilota o suo incaricato, di visionare il particolare oggetto di rottura e constatare quindi l'effettiva impossibilità di riparazione nei tempi previsti, la mancata effettuazione del controllo fonometrico richiesto è sanzionata dal Commissario Delegato con l'esclusione dalla classifica, come previsto dall'art. 16.1 comma 6 - Capitolo I - Annesso Velocità.

6) TOLLERANZE APPLICATE

- a) Alle misurazioni effettuate (controlli) si applica una tolleranza di 1 dB/A, se lo strumento utilizzato appartiene alla classe 1, e di 2 dB/A, se lo strumento utilizzato appartiene alla classe 2;
- b) In caso di temperatura ambiente inferiore ai 10° centigradi, alla tolleranza relativa al tipo di strumento (di cui sopra) deve essere aggiunta una ulteriore tolleranza di 1 dB/A per temperature superiori o uguali a 0° centigradi, e di 2 dB/A per temperature inferiori a 0° centigradi;
- c) Al termine della gara e dei turni di qualificazione si applica una tolleranza di 3 dB/A relativa al degrado del materiale fonoassorbente del silenziatore.

Campionato Italiano Velocità			
Classe	Limite (dB/A)	Modalità Misura	Tolleranza fine gara (dB/A)
PreMoto3 2T	105	7000 RPM	3
PreMoto3 4T		5500 RPM	
Moto3 Standard	105	5500 RPM	
Moto3	115		
600 Supersport	107	7000 RPM (4 Cil.) 6500 RPM (3 Cil.) 5500 RPM (2 Cil.)	
Superbike		5500 RPM (4 Cil.) 5000 RPM (2 e 3 Cil.)	
Sport 4T	105	6500 RPM (Kawasaki) 5000 RPM (Honda) 7500 RPM (Yamaha) 5500 RPM (KTM)	

Minimoto			
Classe	Limite (dB/A)	Modalità Misura	Tolleranza fine gara (dB/A)
Minimoto	97	8000 RPM (2T) 6000 RPM (4T)	3

MiniGP			
Classe	Limite (dB/A)	Modalità Misura	Tolleranza fine gara (dB/A)
PreMiniGP	97	6000 RPM	3
MiniGP 50			

Trofei*			
Classe	Limite (dB/A)	Modalità Misura	Tolleranza fine gara (dB/A)
125 GP 250 GP Sport 2T	100	7000 RPM	3
Stock 600	107	7000 RPM (4 Cil.) 6500 RPM (3 Cil.) 5500 RPM (2 Cil.)	
Moto2		7000 RPM	
Naked 650		7000 RPM (4 Cil.) 6500 RPM (3 Cil.) 5500 RPM (2 Cil.)	
Open 600		7000 RPM (4 Cil.) 6500 RPM (3 Cil.) 5500 RPM (2 Cil.)	
Superstock		5500 RPM (4 Cil.) 5000 RPM (2 e 3 Cil.)	
Naked 1000		5500 RPM (4 Cil.) 5000 RPM (2 e 3 Cil.)	
Open 1000		5500 RPM (4 Cil.) 5000 RPM (2 e 3 Cil.)	
Scooter	97	8000 RPM	
Sidecar	105	13 m/s (2T) 11 m/s (4T)	
Pit Bike	97	8000 RPM (2T) 6000 RPM (4T)	
TROFEEI MONOMARCA	100	13 m/s (2T) 11 m/s (4T)	
* Se non diversamente specificato nei Regolamenti di Trofeo			

Il regime di rotazione N corrispondente alla velocità media del pistone Vm dipende dalla corsa del pistone secondo la formula:
Dove: N = num. di giri/min $N = (30000 \times V_m) / C$ Vm = Vel. Media pistone 13 m/s (2T), 11 m/s (4T) C = corsa pistone in mm

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 "	4.286 "
42	9.285 "	7.857 "	78	5.000 "	4.231 "
43	9.069 "	7.674 "	79	4.937 "	4.177 "
44	8.863 "	7.500 "	80	4.875 "	4.125 "
45	8.666 "	7.333 "	81	4.815 "	4.074 "
46	8.478 "	7.174 "	82	4.756 "	4.024 "
47	8.297 "	7.021 "	83	4.699 "	3.976 "
48	8.125 "	6.875 "	84	4.643 "	3.929 "
49	7.959 "	6.735 "	85	4.588 "	3.882 "
50	7.800 "	6.600 "	86	4.535 "	3.837 "
51	7.647 "	6.471 "	87	4.483 "	3.793 "
52	7.500 "	6.346 "	88	4.432 "	3.750 "
53	7.358 "	6.226 "	89	4.382 "	3.708 "
54	7.222 "	6.111 "	90	4.333 "	3.667 "
55	7.090 "	6.000 "	91	4.286 "	3.626 "
56	6.964 "	5.893 "	92	4.239 "	3.587 "
57	6.842 "	5.789 "	93	4.194 "	3.548 "
58	6.724 "	5.690 "	94	4.149 "	3.510 "
59	6.610 "	5.593 "	95	4.105 "	3.474 "
60	6.500 "	5.500 "	96	4.063 "	3.438 "
61	6.393 "	5.410 "	97	4.021 "	3.402 "
62	6.290 "	5.323 "	98	3.980 "	3.367 "
63	6.190 "	5.238 "	99	3.939 "	3.333 "
64	6.093 "	5.156 "	100	3.900 "	3.300 "
65	6.000 "	5.077 "			

ALLEGATO 4

PROCEDURA APPROVAZIONE DISPOSITIVI DI SICUREZZA

I costruttori (o distributori) di materiale after-market, in regola con la Licenza industrie riconosciute Fmi 2016 (tipo c), che abbiano a catalogo para-leve e/o luci posteriori conformi ai requisiti elencati nel RTGS (art. 2.4.15, 2.4.16 e 12.4.1), possono richiedere alla F.M.I. l'iscrizione di tali componenti nella **“Lista dei Dispositivi di Sicurezza Approvati”**.

La procedura e la tempistica per ottenere l'approvazione sono illustrate di seguito.

Scaricare il **“Modulo di Richiesta di Approvazione”** che verrà pubblicato sul sito www.federmoto.it entro il **14/01/2016**.

Compilare in ogni sua parte il suddetto modulo ed inviarlo entro il **31/01/2016** per e-mail all'indirizzo velocita@federmoto.it.

Spedire entro il **10/02/2016** un campione del componente, assieme ad un disegno tecnico ed una copia cartacea del modulo di approvazione compilato all'indirizzo indicato sul modulo.

Il campione fornito verrà sottoposto ad approvazione da parte del Comitato Tecnico e trattenuto come master.

L'esito della prova di conformità verrà comunicato entro il **25/02/2016**.

La Lista dei Dispositivi di Sicurezza Approvati verrà pubblicata su sul sito www.federmoto.it entro il **29/02/2016**.

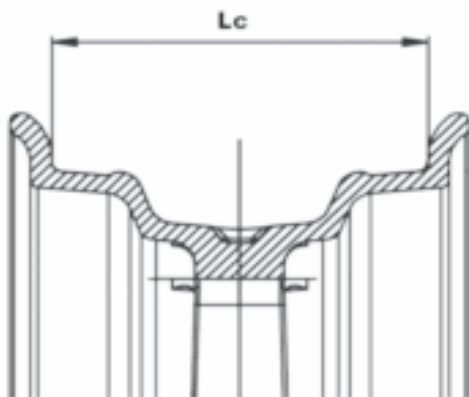
N.B. Per le eventuali richieste di approvazione o campioni pervenuti oltre le date precedentemente indicate non si garantisce l'iscrizione nelle liste entro la data di inizio della stagione 2016.

ALLEGATO 5

TABELLA DI ACCOPPIAMENTO CERCHIO/PNEUMATICO ETRTO

Larghezza battistrada [mm]	Lc Larghezza canale utilizzabile [pollici]
	/30
330	11.00 11.50 12.00 12.50
360	12.00 12.50 13.00 13.50
	/35
280	9.50 10.00 10.50
300	10.00 10.50 11.00
	/40
210	7.00 7.50 8.00
240	8.00 8.50 9.00
250	8.50 9.00 9.50
260	8.50 9.00 9.50
280	9.00 10.00 10.50
300	10.00 10.50 11.00
	/50 e /55
150	4.50 5.00
170	5.00 5.50
180	5.50 6.00
190	5.50 6.00
200	6.00 6.25 6.50
210	6.25 6.50 7.00
240	7.00 7.50 8.00

Larghezza battistrada [mm]	Lc Larghezza canale utilizzabile [pollici]
	/60 , /65 , /70
80	2.15 2.50
100	2.75 3.00
110	3.00 3.50
120	3.50 3.75
130	3.50 3.75 4.00
140	3.75 4.00 4.25 4.50
150	4.00 4.25 4.50
160	4.25 4.50 5.00
170	4.25 4.50 5.00 5.50
180	5.00 5.50
190	5.00 5.50 6.00
200	5.50 6.00 6.25
210	6.00 6.25 6.50
230	6.25 6.50 7.00
	/80 , /90 , /100
60	1.50 1.80
70	1.60 1.85
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 4.25
160	3.75 4.00 4.25 4.50
170	4.00 4.25 4.50



ALLEGATO 6

DIMENSIONI MOTOCICLO

Figura 1

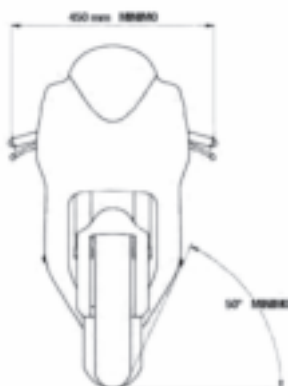


Figura 2

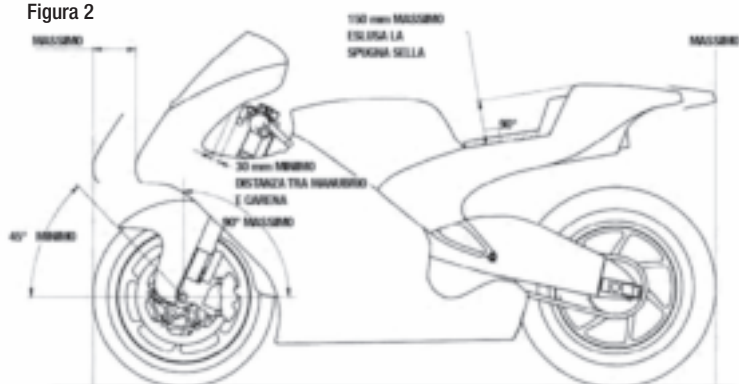
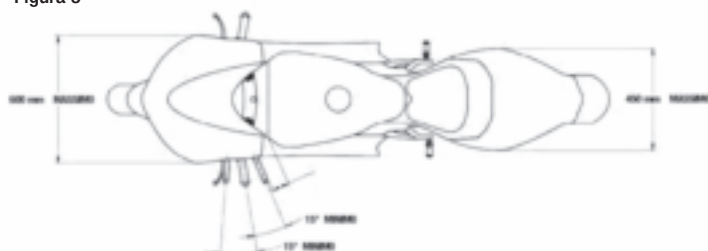


Figura 3



The technical drawings illustrate the dimensions for a Formula 1 car chassis, categorized into three views: Top View, Side View, and Front View.

Top View Dimensions:

- Overall length: 3300 mm. max.
- Front overhang: 400 mm. max.
- Wheelbase: 2300 mm. max.
- Distance between front suspension mounting points: 100 mm. max.
- Front suspension mounting point offset: R 3.5 mm. min.
- Front suspension mounting point diameter: 400 mm. max.
- Front suspension mounting point offset from centerline: 65 mm. min.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 400 mm. max.
- Front suspension mounting point offset from top centerline: 150 mm. min.
- Front suspension mounting point offset from top centerline: 600 mm. max.

Side View Dimensions:

- Overall height: 1700 mm. max.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 460 mm. min.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 20° min.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 30 mm. min.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 20 mm. min.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 200 mm. min.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 245 mm. max.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: + 75 mm. max.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 160 mm. max.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 1100 mm. max.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 800 mm. min.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 150 mm. min.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 300 mm. min.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 800 mm. min.

Front View Dimensions:

- Overall width: 800 mm. max.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 220 mm. max.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 200 mm. max.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: 85 mm. min.
- Front suspension mounting point offset from side centerline: A PIENO CARICO

ALLEGATO 7

DIECI REGOLE SUI CASCHI

- 1 - Il casco deve essere della giusta dimensione.
- 2 - Verificare che non siano possibili spostamenti laterali fra testa e casco.
- 3 - Chiudere saldamente il cinturino sottogola.
- 4 - Testa in avanti, cercare di sollevare il casco dal retro,



assicurandosi che non possa sfilarsi.

- 5 - Verificare che si possa vedere chiaramente la parte superiore delle spalle.
- 6 - Assicurarci che nulla possa impedire la respirazione, nonché evitare di coprire bocca e naso.
- 7 - Non avvolgere mai sciarpe attorno al collo, poiché queste impediscono all'aria di entrare nel casco. Non indossare mai sciarpe sotto il cinturino.
- 8 - Assicurarci che la visiera possa essere aperta anche indossando guanti.
- 9 - Assicurarci che la parte posteriore del casco abbia forma tale da proteggere la nuca.
- 10 - Acquistare sempre il miglior casco possibile.

INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS

NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)

The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.



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

Below the letter E, the approval number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



(JAPAN) JIS

JIST 8133: 2007 e successivi



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

ALLEGATO 8

CARBURANTI

versione al 5 gennaio 2016

Proprietà	Unità	Min	Max	Metodo di Test
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163
Ossigeno	% (m/m)		2.7	EN ISO 22854* o EN 13132 ()
Azoto	% (m/m)		0.20	ASTM D4629
Benzene	% (V/V)		1.00	EN ISO 22854* o EN 238
Pressione Vapore (DVPE)	kPa		95.0	EN 13016-1
Piombo	mg/L		5.0	ICP-OES o AAS
Magnesio	mg/L		2.0	ICP-OES o AAS
Densità a 15 °C	kg/m3	720.0	775.0	EN ISO 12185
Stabilità all'Ossidazione	minutes		360	EN ISO 7536
Gomme Esistenti	mg/100mL		5	EN ISO 6246
Zolfo	mg/kg		10.0	EN ISO 20846* o 20884
Corrosione Rame	Classe		1	EN ISO 2160
Distillazione:				EN ISO 3405
A 70°C	% (V/V)	20.0	52.0	
A 100°C	% (V/V)	46.0	72.0	
A 150°C	% (V/V)	75.0		
Punto di Ebollizione Finale	°C		210	
Residuo	% (V/V)		2.0	
Aspetto	Limpido			Controllo visuale
Olefine	% (V/V)		18.0	EN ISO 22854
Aromatici	% (V/V)		35.0	EN ISO 22854
Diolfine Totali	% (V/V)		1.0	GC-MS o HPLC
Ossigenati:				EN ISO 22854* o EN 13132
Metanolo	% (V/V)		3.0	
Etanolo (1)	% (V/V)		5.0	
Iso-propanolo	% (V/V)		12.0	
Iso-butanolo	% (V/V)		15.0	
Butanolo-tert	% (V/V)		15.0	
Eteri (C5 o più alti)	% (V/V)		22.0	
Altri (2)	% (V/V)		15.0	

La tolleranza di errore di ogni singola analisi è compresa nei valori min/max riportati nell'Allegato 8. Con “*” viene indicato il metodo preferito.

L'etanolo deve essere miscelato secondo quanto specificato nel EN 15376. Metodi GC-MS possono essere applicati per tracciare la presenza di GC.

La totalità dei componenti d'idrocarburi contenenti unicamente dell'idrogeno e del carbonio, presenti in concentrazioni inferiori al 5% massa, devono essere almeno del 30% massa del carburante.

La conformità alle regole di composizione è calcolata come $A = 100 - B - C$ dove:

A= concentrazione totale (in %massa) dei componenti individuali di idrocarburi in concentrazione inferiori al 5% massa,

B=concentrazione totale (in % massa) degli ossigenati presenti nel carburante,

C= concentrazione totale (in % massa) dei componenti individuali di idrocarburi in concentrazione superiori al 5% massa.

Il test sarà eseguito mediante gascromatografia e/o GC-MS.

La concentrazione totale di naftenici, olefine e aromatici per ogni gruppo classificato per numero di atomi di carbonio, non eccederà i valori riportati nella seguente tabella:

% massa	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naftenici	5	10	10	10	10	
Olefine	5	20	20	15	10	10
Aromatici			1,2	35	35	30

La concentrazione totale di olefine bicicliche e policicliche non può essere superiore al 1% (m/m) il test utilizzato è la gascromatografia.

Il carburante non può contenere sostanze suscettibili di reazioni esotermiche in assenza in ossigeno dall'esterno.

Gli unici ossigenati consentiti sono:

Metanolo, Etanolo, Alcool Iso-Propilico, Alcool Iso-Butilico, Methyl tertiary butyl etere, Ethyl tertiary butyl etere, Tertiary amyl methyl ether, Di-isopropil etere, n-Propyl etere.

Il Manganese non è permesso in concentrazioni superiori a 2.0 mg/L per tenere in considerazioni eventuali contaminazioni del carburante.

I carburanti con sostituti del piombo, benché privi di piombo, non possono essere considerati come sostitutivi dei carburanti senza piombo (verdi) in quanto potrebbero contenere additivi non autorizzati.

La sola aria può essere mescolata per ossidare il carburante.

CAMPIONAMENTO BENZINA

Un Commissario Tecnico assumerà l'incarico di svolgere le operazioni di campionamento delle benzine.

I campionamenti potranno essere fatti **prima, durante o alla fine** delle prove di qualifica e/o gara.

Le moto selezionate per il campionamento saranno trattenute **nei box, sulla corsia box o nel parco chiuso il tempo necessario per effettuare il prelievo.**

Saranno prelevati due campioni in due contenitori "A" e "B" che saranno sigillati ed etichettati. Sulle etichette saranno riportati data del campionamento, **luogo dell'evento**, qualifica o gara, nome e numero del pilota. Sulle etichette saranno poste le firme **del Commissario Tecnico addetto** al prelievo e di un rappresentante del team.

Il rifiuto di sottoporsi al campionamento benzina sarà equiparato ad irregolarità tecnica.

Il primo campione "A" sarà analizzato immediatamente con una apposita strumentazione o inviato presso uno dei laboratori accreditati.

Il secondo campione "B" sarà trattenuto dal 1° Commissario Tecnico.

ALLEGATO 9

CILINDRATE

Campionato Italiano Velocità

Campionato Italiano Velocità			
Classe	Cilindrata	Cilindri	Marce
PreMoto3 2T	fino a 125cc (2T)	1	come da schede
PreMoto3 4T	fino a 250cc (4T)		
Moto3 Standard	fino a 250 (4T)		fino a 6
Moto3			
600 Supersport	oltre 401cc fino a 600cc (4T)	4	come da fiches
	oltre 401cc fino a 675cc (4T)	3	
	oltre 401cc fino a 750cc (4T)	2	
Superbike	oltre 750cc fino a 1000cc (4T)	3 e 4	come da fiches
	oltre 850cc fino a 1200cc (4T)	2	
Sport 4T	fino a 500cc (4T)	1 o 2	come da fiches

Minimoto

Categoria	Cilindrata	Cilindri	Marce
Cadetti	fino a 40cc (2T)	1	1
Junior	fino a 90cc (4T)		
Open A / Amatori A	fino a 50cc (2T)		
Open B / Amatori B	fino a 110cc (4T)		

MiniGP

Classe	Cilindrata	Cilindri	Marce
PreMiniGP	come da fiches	1	come da fiches
MiniGP 50	fino a 50cc (2T)		come da schede

Trofei*

Classe	Cilindrata	Cilindri	Marce
Sport 2T	fino a 125cc (2T)	1	come da fiches
125 GP	oltre 80cc fino a 125cc (2T)	1	fino a 6
250GP	oltre 125cc fino a 250cc (2T)	1 e 2	
Stock 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	
Moto2	600cc (4T)	4	6
Naked 650	oltre 400cc fino a 650cc (4T)	4	fino a 6
	oltre 500cc fino a 700cc (4T)	3	
	oltre 600cc fino a 850cc (4T)	2	
Open 600	oltre 401cc fino a 636cc (4T)	4	fino a 6
	oltre 401cc fino a 675cc (4T)	3	
	oltre 401cc fino a 850cc (4T)	2	
Superstock	oltre 750cc fino a 1000cc (4T)	3 e 4	come da fiches
	oltre 850cc fino a 1200cc (4T)	2	
Naked 1000	oltre 651cc fino a 1000cc (4T)	4	fino a 6
	oltre 701cc fino a 1150cc (4T)	3	
	oltre 851cc fino a 1200cc (4T)	2	
Open 1000	oltre 850cc fino a 1200cc (4T)	fino a 4	
Scooter	fino a 70cc	1	1
Pit Bike Motard	fino a 87cc (2T) fino a 150 cc (4T)	1	fino a 6
Sidecar	fino a 750cc (2T)	fino a 4	fino a 6
	fino a 1100cc (4T)	fino a 4	

* Se non diversamente specificato nei Regolamenti di Trofeo

ALLEGATO 10

DOCUMENTAZIONE E MASTER PER VERIFICHE TECNICHE

Qualora richiesto, il costruttore è tenuto a consegnare alla F.M.I. entro e non oltre 15gg dalla richiesta il seguente materiale:

- le fiche tecniche approvate dalla F.I.M. o richieste da F.M.I.;
- uno o più componenti del motociclo omologato soggetti a restrizioni regolamentari, da utilizzare come riferimento (master) in modo da agevolare l'espletamento delle verifiche tecniche;
- documentazione tecnica e listino prezzi per la centralina di controllo motore (ECU) e/o il cablaggio Kit;
- qualunque dato o informazione aggiuntivi necessari al fine della verifica di un particolare.

I master consegnati potranno essere trattiene dalla F.M.I. per tutto il tempo che riterrà opportuno.

La F.M.I. si riserva diritto di verificare i motocicli o i suoi componenti presso il costruttore, il distributore o nei saloni dei rivenditori per accertare la correttezza della documentazione fornita o la conformità dei master consegnati.

ALLEGATO 11

CALCOLO DELLA CILINDRATA

Essendo:

D	L'alesaggio del cilindro
C	La corsa del pistone
N	Il numero dei cilindri
π	(pigreco) pari a 3,1416

La cilindrata (V_0) è data dalla formula:

$$V_0 = \pi D^2 \times C \times N / 4$$

CALCOLO DEL RAPPORTO (VOLUMETRICO) DI COMPRESSIONE:

Essendo V_{cc} il volume della camera di scoppio (misurata come specificato di seguito), il rapporto volumetrico di compressione R_o è dato dalla formula:

$$R_o = (V_0 / N + V_{cc}) / V_{cc}$$

CALCOLO DEL VOLUME MINIMO DELLA CAMERA DI COMBUSTIONE:

Essendo R_{max} , il massimo rapporto di compressione ammesso, il volume minimo della camera di scoppio V_{cm} è dato dalla formula:

$$V_{cm} = V_0 / N / (R_{max} - 1)$$

Quindi la quantità minima di miscela da preparare è:

$$V_{mm} = V_{cm} + V_{fc}$$

Per i motocicli con cilindrata fino a 100,0 cc a tale valore va applicata una tolleranza di 0,1 cc.

Per i motocicli con cilindrata superiore a 100,0 cc a tale valore va applicata una tolleranza di 0,2 cc.

PROCEDURA PER LA MISURA DEL VOLUME DELLA CAMERA DI SCOPPIO:

La misura del rapporto di compressione deve essere effettuata a motore freddo, quando il motore ha una temperatura pari alla temperatura ambiente.

Una volta smontata la testa, si controlla che nulla della candela oltre all'elettrodo sporga all'interno della camera di scoppio.

Si porta il pistone al punto morto inferiore (pmi), si applica del grasso sulla canna del cilindro, e una volta riportato il pistone al punto morto superiore (pms), si rimuove accuratamente ogni eccesso di grasso.

Qualora possibile, si avvita nel filetto candela un inserto forato (inserto candela), avendo cura che rimanga a filo della camera di scoppio. In alternativa si misura il diametro e la lunghezza del filetto candela facendo attenzione che non siano presenti gole allo scopo di aumentarne il volume.

Conoscendo il diametro e la lunghezza del foro praticato nell'inserto candela (o del filetto candela) se ne calcola il volume V_{fc} . Tipicamente il filetto candela ha una lunghezza compresa tra 17,65mm e 18,00mm corrispondente ad un volume di compreso tra 2,3 cc e 2,4 cc.

Si ri-assembla la testa, utilizzando la stessa la guarnizione (ed eventuali anelli anti-detonazione) presenti sul motore.

Si dispone il motore avendo cura che il foro candela si trovi nella parte alta della camera di scoppio. Per i motori in cui la candela è al centro della camera di scoppio questo equivale a porre il cilindro in posizione verticale.

Si prepara una quantità sufficiente di olio miscelato al 50% con benzina e la si versa in una buretta graduata.

Una volta riempita la buretta, si segna lo "zero" facendo attenzione a valutare l'effetto della tensione superficiale della miscela.

Si versa lentamente la miscela attraverso il foro dell'inserto candela (o attraverso il foro candela) fino ad arrivare al limite dell'inserto candela (o del foro candela), avendo cura che non rimanga aria "intrappolata" all'interno della camera di combustione.

Si segna il nuovo livello sulla buretta e per differenza si calcola il volume V_m di miscela inserito nella camera di scoppio. Il volume V_{cc} della camera di scoppio è pari alla differenza tra V_m e V_{fc} .

ALLEGATO 12

MISURA DELLA POTENZA MASSIMA SU BANCO A RULLI F.M.I.

La prova consiste di norma in un numero di lanci di validazione compreso tra 2 e 4. I lanci vengono effettuati dal Commissario Tecnico in qualità di operatore del banco a rulli.

Ai lanci può assistere unicamente il pilota o il meccanico incaricato di condurre il motociclo alla prova. La prova viene effettuata con il motociclo nelle condizioni in cui ha finito la prova o la gara, quindi il pilota (o il meccanico) che assiste alla prova non può intervenire in nessun modo sul motociclo se non su esplicita richiesta del C.T. addetto alla prova o del 1° C.T.

I lanci di verifica vengono iniziati quando la temperatura acqua del motore è di 55°C +/- 2°C per le moto 2T o di 75°C +/- 2°C per le moto 4T. La temperatura acqua del motore viene rilevata per mezzo dello strumento F.M.I. adibito alla prova.

Tra un lancio ed il successivo si deve aspettare il tempo necessario affinché la temperatura motore ritorni nell'intervallo prestabilito.

1° e 2° lancio:

Se "P1" e "P2" sono massimi valori di potenza rilevati rispettivamente nel primo lancio e nel secondo lancio, il valore più alto tra P1 e P2 viene ritenuto come valore di riferimento e di seguito indicato con "PMax1". Se PMax1 è inferiore al limite massimo consentito dal regolamento di classe di seguito indicato con "PReg", la prova è considerata superata ed il motociclo viene giudicato conforme.

3° lancio:

Se Pmax1 è superiore a PReg, si procede ad un terzo lancio, rilevando un terzo valore di potenza massima, di seguito indicato con "P3".

Nel caso P3 sia superiore a PReg, la prova è considerata non superata ed il motociclo viene giudicato non conforme.

4° lancio:

Nel caso P3 sia inferiore a PReg, si procede ad un quarto lancio, rilevando un ulteriore valore di potenza massima di seguito indicato con "P4". La media aritmetica di P1 P2 P3 e P4 è ritenuta come nuovo valore di riferimento della prova e di seguito indicato con "PMax2". Nel caso PMax2 sia inferiore a PReg, la prova è considerata superata ed il motociclo viene giudicato conforme. Nel caso PMax2 sia superiore a PReg, la prova è considerata non superata ed il motociclo viene giudicato non conforme.

Lanci oltre il 4°:

Ulteriori lanci di verifica oltre ai quattro previsti dalla presente procedura, possono essere disposti solo in caso gravi anomalie sulle rilevazioni di potenza, dovute a problematiche tecniche verificatesi durante le prove. La decisione finale sulla necessità di effettuare tali lanci spetta al Commissario Tecnico addetto alla prova o al 1° C.T.

Tolleranza sulla misura della potenza al banco:

Sui valori rilevati di potenza viene applicata una tolleranza dell'1%

ALLEGATO 13

OMOLOGAZIONE F.M.I. MOTORI MOTO3

DEFINIZIONI:

Per “motore” si intende l’intera unità di propulsione, compreso di sistema di ammissione (corpo farfallato ed iniettori), di trasmissione (frizione, cambio e relativi coperchi) e del kit di potenziamento (qualora previsto).

Per “costruttore del motore” si intende la Ditta che produce (o distribuisce) il motore (basamento, cilindro e testa).

L’omologazione F.M.I. è concessa unicamente a Costruttori che non abbiano già una omologazione F.I.M.

Per “Cliente” si intende un pilota iscritto al Campionato Italiano Moto3, interessato all’acquisto del motore.

REQUISITI TECNICI:

Sono ammessi al Campionato Italiano Moto3 i motori che si conformino al vigente Regolamento Tecnico Moto3 (RTM3).

FORNITURA MOTORI:

Il costruttore del motore deve essere in grado di garantire la fornitura di motori e ricambi sufficienti per la stagione ad un numero minimo di 5 Clienti e 10 Clienti per gli anni successivi.

I Costruttori che forniscono il motociclo completo (ciclistica e motore) sono tenuti a fornire il solo motore agli eventuali Clienti che ne facciano richiesta, fino al raggiungimento del numero minimo di cui sopra.

La fornitura minima deve essere garantita per ogni specifica (o modello) del motore costruito (o distribuito) dal costruttore.

Le evoluzioni e gli aggiornamenti del motore prodotti dal costruttore, devono essere messi a disposizione di tutti i Clienti contemporaneamente.

PREZZO DEL MOTORE E DEI COMPONENTI MOTORE:

Il prezzo del motore, incluso l’eventuale kit di potenziamento, non può superare i 12’000 Euro (Iva esclusa).

Non sono ammessi parti opzionali e/o contratti di assistenza per aggirare il limite sul prezzo.

OMOLOGAZIONE F.M.I. MOTORI MOTO3

L'omologazione è soggetta all'approvazione da parte della F.M.I. di un listino ricambi del motore.

Nel listino, oltre ai prezzi, devono essere specificati i tempi di consegna di ogni componente del motore.

Il massimo tempo di consegna ammesso è di 4 mesi di calendario. I prezzi dei componenti motore devono essere allineati ai valori di mercato per componenti e tecnologie analoghe.

Le eventuali variazioni al listino prezzi depositato devono essere approvate dalla F.M.I.

RICHIESTE DI OMOLOGAZIONE:

La richieste di omologazione per i motori Moto3 F.M.I. devono includere:

- Dati costruttore (o distributore): nome ditta, indirizzo, telefono, fax, e-mail, sito web (quando disponibile).
- Prezzo di vendita del motore.
- Listino prezzi del motore in formato elettronico (Word Excel o PDF).

Le richieste di omologazione devono essere rinnovate ogni anno ed essere spedite all'indirizzo email velocita@federmoto.it entro e non oltre la data di iscrizione al CIV Moto3.

ALLEGATO 14

AIR-BOX MOT02

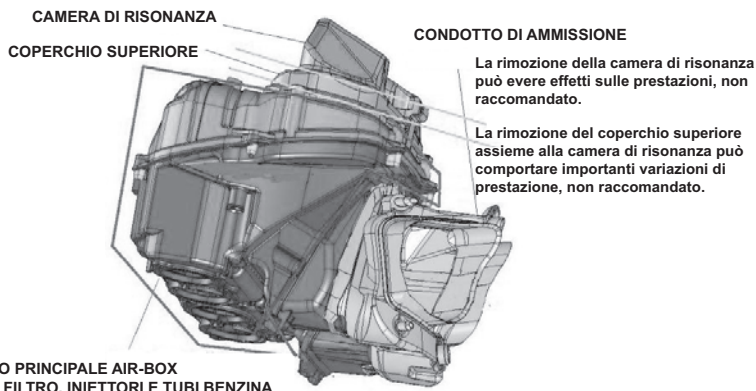
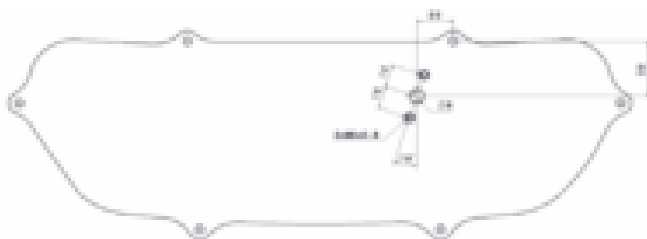


Figura 1: Air-box

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



Posizione del sensore di temperatura

ABBREVIAZIONI UTILIZZATE NEI REGOLAMENTI TECNICI

1° C.T. Primo Commissario Tecnico

C.T. Commissario Tecnico

C.D. Commissario Delegato

C.F. Commissario Fonometrista

CIV Campionato Italiano Velocità

D.d.G. Direttore di Gara

F.I.M. Federazione Motociclistica Internazionale

F.M.I. Federazione Motociclistica Italiana

ACG Alternatore o generatore di corrente alternata

O.P. Operazioni Preliminari

R.M.M. Regolamento Manifestazioni Motociclistiche

RTGS Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza

C.S.N. Commissione Nazionale Sportiva

DWO Dorna World SBK Organization

U.d.G. Ufficiale di Gara

GLOSSARIO UTILIZZATO NEI REGOLAMENTI TECNICI

2T Motore a 2 tempi o motociclo con motore a 2 tempi (secondo il contesto)

4T Motore a 4 tempi o motociclo con motore a 4 tempi (secondo il contesto)

ABS Sistema anti bloccaggio delle ruote in frenata

Acquisizione dati Dispositivo per la registrazione e visualizzazione di informazioni fornite da sensori montati sulla moto

Air-Box Cassa filtro stagna messa in pressione utilizzando la pressione dinamica dell'aria quando il motociclo è in movimento

After-Market Componente sostitutivo dell'originale prodotto in serie e disponibile tramite i normali canali commerciali

Air-restrictor Restrittore di dimensioni assegnate inserito nel condotto di ammissione al fine di ridurre le prestazioni del motore

Anti-saltellamento Dispositivo di controllo della coppia negativa, generalmente integrato nella frizione

Derivate di Serie Motocicli derivati da modelli omologati per uso stradale modificati per l'uso nelle competizioni. Sono considerate classi di motocicli Derivati di Serie le classi: Supersport, Superbike, Sport 4T, Sport 2T, Stock600, Superstock, Naked, Open e Scooter

Distributore Ditta che importa e/o distribuisce il motociclo o parte di esso in Italia.

ECU Sistema o Centralina di controllo del motore

Elementi di fissaggio Elementi (staffe, attacchi, supporti etc.) utilizzati per il montaggio dei componenti del motociclo

Firmware Software interno di una centralina, generalmente accessibile/modificabile solo al/dal costruttore.

GPS Sistema per la geo localizzazione funzionante per mezzo di segnali satellitari.

Hardware Componente o assieme di componenti elettronici con funzioni (di elaborazione) assegnate.

IR Infrarosso

Kill-switch Bottone o interruttore posizionato sul manubrio per mezzo del quale è possibile spegnere il motore.

Logger Centralina dedicata alla registrazione dei dati acquisiti dai sensori montati sulla moto

Optional Componenti aggiuntivi o sostitutivi, non montati in origine sul motociclo omologato ma venduti separatamente

Originale Come originariamente prodotto dal costruttore - nel caso di componenti di un motociclo derivato di serie come originariamente prodotto/montato per il/sul motociclo omologato per uso stradale

PAIR Dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico, utilizzati per abbassare le emissioni di scarico.

Pilota Titolare Pilota iscritto alla stagione in corso

Plexi Appendice trasparente ed incolore montata sulla parte superiore della carena

Quick-shifter Dispositivo elettrico od elettronico di assistenza alla cambiata

Ride by wire Sistema di controllo elettronico delle valvole a farfalla

RPM Acronimo di "Round Per Minute" comunemente usato in alternativa di giri/min per il numero di giri (o rivoluzioni) per minuto

Sistema d'iniezione Con sistema d'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

Software Programma eventualmente fornito dal Produttore per la calibrazione di una centralina

Sospensioni Insieme dei componenti che collegano le ruote e quanto ad esse connesso (freni, mozzi, ecc.) al telaio del motociclo al fine di controllarne i movimenti reciproci

Sticker Etichetta adesiva utilizzata per punzonare o sigillare particolari del motociclo

Telemetria Dispositivo di trasmissione di informazioni (dati e voce) da e per il motociclo quando questo è un pista

Wild Card Pilota non iscritto al campionato che viene ammesso a partecipare ad un evento