

FMI

Velocità



Velocità

GLOSSARIO SPORTIVO

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

AZIENDA Ditta Individuale o Società registrata alla Camera di Commercio

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

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

CONSTRUTTORE 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

DISTRIBUTORE azienda che importa e/o distribuisce il motociclo o parte di esso in Italia

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, disciplinate dal R.P. È un evento al quale partecipano piloti e motocicli a scopo competi-

tivo 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

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.

PILOTA TITOLARE nelle classi del CIV è il pilota iscritto alla stagione in corso

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.

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.

WILD CARD pilota non iscritto al campionato o trofeo che viene ammesso a partecipare ad un evento

ABBREVIAZIONI

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
AG	Alternatore o generatore di corrente alternata
O.P.	Operazioni Preliminari
R.M.M.	Regolamento Manifestazioni Motociclistiche
RTGS	Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza
S.T.S.	Settore Tecnico - Sportivo
DWO	Dorna World SBK Organization
U.d.G.	Ufficiale di Gara

GLOSSARIO TECNICO

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.

ACG Alternatore o generatore di corrente alternata

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

ALIMENTAZIONE Insieme dei dispositivi atti a convogliare e controllare la miscela contenente il carburante nel motore. Spesso usato come abbreviazione di sistema di alimentazione.

ANTI-SALTELLAMENTO Dispositivo di controllo della coppia negativa, generalmente integrato nella frizione.

DERIVATO DI SERIE Motociclo, prodotto in serie ed omologato per uso stradale

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 Sistema di trasmissione/ricezione funzionante per mezzo di segnale 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

NAKED Motociclo sprovvisto di carenature laterali che coprono totalmente o parzialmente la vista del motore

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. Il termine "di serie" è usato come sinonimo di "originale"

PAIR Dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico, utilizzati per abbassare le emissioni di scarico

PLEXI Appendice trasparente ed incolore montata sulla parte superiore della carena

PROTOTIPO Motociclo generalmente prodotto in piccola serie, nel quale telaio, forcellone, serbatoio, sella e carenatura non sono quelli di un motociclo Derivato di Serie anche quando modificati

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

SCARICO Insieme dei dispositivi atti a veicolare e controllare i gas di scarico fuori dal motore. Spesso usato come abbreviazione di impianto di scarico

SCOOTER Particolare tipologia di motociclo, provvisto di pedana poggiatesta (piatta o dotata di "tunnel") e di uno "scudo" frontale, sul quale il pilota è "seduto" sulla sella avendo possibilità di chiudere le ginocchia

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.

INDICE

Capitolo I - Parte Generale

Articolo 1 - Generalità	pag. 7
Articolo 2 - Manifestazione-Gara-Partecipazione pilota	pag. 7
Articolo 3 - Impianti	pag. 7
Articolo 4 - Piloti ammessi	pag. 8
Articolo 5 - Segnali ufficiali	pag. 8
Articolo 6 - Prove Ufficiali	pag. 12
Articolo 7 - Carenza di iscritti o di partenti	pag. 13
Articolo 8 - Briefing	pag. 13
Articolo 9 - Ammissione alla partenza	pag. 14
Articolo 10 - Sistemi ed ordini di partenza	pag. 15
Articolo 11 - Procedura di partenza	pag. 16
Articolo 12 - Safety Code - Arresto di una gara e nuova partenza	pag. 21
Articolo 13 - Condotta di gara - Manovre Consentite	pag. 26
Articolo 14 - Infrazioni di taglio variante	pag. 27
Articolo 15 - Condotta di gara - Infrazioni per cui è prevista un'ammenda	pag. 28
Articolo 16 - Condotta di gara - Infrazioni per cui è prevista l'esclusione	pag. 29
Articolo 17 - Condotta di gara - Responsabilità Oggettiva	pag. 32
Articolo 18 - Ride Through	pag. 33
Articolo 19 - Parco Chiuso.....	pag. 34
Articolo 20 - Classifiche	pag. 34
Articolo 21 - Tabella dei punteggi per Campionati e Trofei	pag. 35
Articolo 22 - Giuria	pag. 37

Capitolo II Specialità

Articolo 1 - Campionato Italiano Velocità	pag. 40
Articolo 2 - Campionato Italiano MiniGP	pag. 42
Articolo 3 - Campionato Italiano Minimoto.....	pag. 44
Articolo 4 - Campionato Italiano Velocità in Salita	pag. 46
Articolo 5 - Trofei Promozionali di Promotori e di Motoclub - Coppa FMI	pag. 54
Articolo 6 - Trofei Promozionali da un giorno.....	pag. 55
Articolo 7 - Coppa Interregionale FMI	pag. 55
Articolo 8 - Trofeo Climber Racing - Regolarità.....	pag. 57
Articolo 9 - Prove Libere	pag. 63

Capitolo III Regolamenti Tecnici

Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS)	pag. 65
Regolamento Tecnico PreMoto3 2T (RT1PM3)	pag. 102
Regolamento Tecnico PreMoto3 4T (RT2PM3)	pag. 109
Regolamento Tecnico Moto3 Standard (RTM3S)	pag. 117
Regolamento Tecnico Moto3 (RTM3)	pag. 125
Regolamento Tecnico Supersport 300 (RTSS3)	pag. 132
Regolamento Tecnico Supersport 600 (RTSS)	pag. 148
Regolamento Tecnico Superbike (RTSBK)	pag. 163
Regolamento Tecnico Minimoto (RTMMT)	pag. 178
Regolamento Tecnico Ohvale GP-0 (RTOHV)	pag. 189
Regolamento Tecnico PreMiniGP (RTPMG)	pag. 199
Regolamento Tecnico MiniGP (RTMGP)	pag. 208

Regolamento Tecnico Stock (RTSTK).....	pag. 216
Regolamento Tecnico Open 2T (RTOP2T)	pag. 229
Regolamento Tecnico Open (RTOPN)	pag. 232
Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN)	pag. 236
Regolamento Tecnico Motocicli Salita (RTSAL)	pag. 240
Regolamento Tecnico Motocicli Naked (RTNKD)	pag. 242
Regolamento Tecnico Scooter (RTSCT)	pag. 247
Regolamento Tecnico Pit Bike (RTPB)	pag. 253
Regolamento Tecnico Sidecar (RTSDE)	pag. 257

Allegato 1 - Tabelle Porta Numero e Numeri	pag. 262
Allegato 2 - Pesi Minimi, Motocicli, Pneumatici e Motori Punzonabili/Sig.	pag. 264
Allegato 3 - Controlli Fonometrici Gare di Velocità	pag. 265
Allegato 4 - Tabella di Accoppiamento Cerchio/Pneumatico ETRTO	pag. 270
Allegato 5 - Dimensioni Motociclo - Sidecar	pag. 271
Allegato 6 - Caschi	pag. 273
Allegato 7 - Carburanti.....	pag. 275
Allegato 8 - Cilindrate.....	pag. 279
Allegato 9 - Documentazione e Master	pag. 280
Allegato 10 - Calcolo della Cilindrata e Volume Camera Combustione.....	pag. 281
Allegato 11 - Misura della Potenza Massima su banco a rulli F.M.I.	pag. 283

versione al 17 gennaio 2017

CAPITOLO I PARTE GENERALE

versione al 17 gennaio 2017

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 del **Settore Tecnico - Sportivo**) 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 Vallelunga - 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) - **52 in prova e 42 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 cm.

- 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).
- 5.2.5 - **Il D.d.G., in caso di ridotta visibilità, ha facoltà di autorizzare l'accensione della luce posteriore dietro esposizione dell'apposito cartello, in tal caso l'accensione diventa obbligatoria.**
- 5.3 - CARATTERISTICHE DEI CARTELLI
- 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".

versione al 17 gennaio 2017

- 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.
- 5.3.6 Pannello “Accendere la luce posteriore”: forma rettangolare, dimensioni cm. 70x100 ca. con scritta “Accendere la luce posteriore/Turn on the back light”, 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. **La successione cronologica nelle manifestazioni di velocità è obbligatoriamente: prove libere ufficiali non cronometrate o cronometrate, prove ufficiali cronometrate, warm-up, gara/e.**
- 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”. Il mancato rispetto delle indicazioni del D.d.G. sarà sanzionato 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.

- 6.5 - **Sono permesse prove libere per le classi del CIV il giovedì prima delle manifestazioni se organizzate dal Promotore del CIV, dagli Autodromi o dai Motoclub Organizzatori della manifestazione.**

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 (**è obbligatoria l'accensione della luce posteriore**); 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). **Sulla griglia è assolutamente vietato introdurre cavi elettrici se non collegati ai generatori di cui sopra.**
- 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.

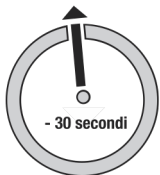
Gli addetti alla griglia ed alla corsia box devono controllare il rispetto di questa norma.

- 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 bandiere verdi 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.
- 13.9 - Dopo la bandiera a scacchi i piloti devono compiere ancora un giro completo della pista a velocità ridotta dirigendosi al parco chiuso, è vietato fermarsi lungo il percorso se non in condizioni di massima sicurezza. È invece assolutamente vietato fermarsi sul rettilineo di arrivo, pena la sanzione dell'ammenda prevista per l'inosservanza degli obblighi dei piloti; nei casi di maggiore gravità, i piloti interessati, saranno deferiti agli Organi di Giustizia.

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, PreMiniGP, Ohvale GP-0 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 "controlli fonometrici gare di velocità".
- 32 - Per la minimoto, nel Campionato Italiano, euro 100,00 l'ingresso in pista **per le categorie Junior** con pneumatici punzonati manualmente dal C.T

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

17.1- RESPONSABILITÀ OGGETTIVA

17.1.1- 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).

17.1.2 - 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

17.2- CONTRIBUTO PER L'ACCESSO AI SERVIZI DI GIUSTIZIA

17.2.1- **Il contributo per l'accesso ai servizi di giustizia è pari ad euro 500,00 cinquecento/00 per ogni ricorso dinanzi ad un organo di giustizia di primo grado; è pari ad euro 1.000,00 (mille/00) per ogni reclamo dinanzi ad un organo di giustizia di secondo grado.**

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 benessere 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 di trofeo), viene dichiarato vincitore chi ha riportato il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie chi ha ottenuto il migliore piazzamento. In caso di ulteriore parità i piloti verranno classificati “ex aequo” e gli eventuali premi in denaro corrispondenti ai piazzamenti verranno suddivisi in parti uguali.

21.1.2 - Un pilota che abbia iniziato un campionato o trofeo in una determinata classe, continuerà a gareggiare nella medesima per tutto il campionato o trofeo (salvo diversamente disposto dal regolamento di trofeo) anche nel caso che siano variate le caratteristiche (ad esempio peso, età, ecc.) che ne hanno determinato in precedenza l'assegnazione alla categoria stessa.

21.1.3 - Ai campioni italiani viene consegnato il distintivo che può essere portato nell'anno successivo a quello della conquista del titolo.

21.1.4 - Ai vincitori dei campionati mondiali viene offerta la tessera federale e la licenza di pilota per un periodo di quattro anni, a decorrere da quello successivo alla conquista del titolo. Tali facilitazioni vengono concesse anche ai campioni europei, ai componenti le squadre campioni del mondo ed ai campioni italiani, limitatamente all'anno successivo alla conquista del titolo.

21.1.5 - RITENUTE ERARIALI SUI PREMI DELLE COMPETIZIONI SPORTIVE

I premi erogati in occasione di competizioni sportive subiscono una ritenuta del 20% o 23% oltre le addizionali regionali e comunali di compartecipazione, 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 o d'acconto 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 23% oltre le addizionali regionali e comunali di compartecipazione (23% IRPEF, mentre le addizionali di compartecipazione regionale e comunale a secondo del luogo di residenza del beneficiario) sulla parte eccedente euro 7.500,00. Si precisa che il limite di euro 7.500,00, è un limite soggettivo annuale, per cui al momento dell'erogazione l'organizzatore dovrà richiedere al

percipiente una autocertificazione in cui lo stesso dichiara di non aver riscosso altre somme a tale titolo ovvero dichiara l'importo fino a quel momento incassato. Nel caso in cui l'erogante non sia una associazione sportiva dilettantistica la ritenuta d'applicare è del 20% sull'intero importo erogato.

21.2 - TABELLA PUNTEGGI

21.2.1	1° classificato	punti	25
	2° classificato	punti	20
	3° classificato	punti	16
	4° classificato	punti	13
	5° classificato	punti	11
	6° classificato	punti	10
	7° classificato	punti	9
	8° classificato	punti	8
	9° classificato	punti	7
	10° classificato	punti	6
	11° classificato	punti	5
	12° classificato	punti	4
	13° classificato	punti	3
	14° classificato	punti	2
	15° classificato	punti	1

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

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

ART. 22 - GIURIA

22.1 - La Giuria:

- può autorizzare la modifica del Regolamento Particolare ed il programma della manifestazione, sempre nel rispetto della normativa federale;
- è competente a deliberare, attraverso il C.G.D., su tutti i reclami presentati nel corso della manifestazione, con riserva di ulteriore diritto d'appello;

- c) può comminare, attraverso il C.G.D., le sanzioni come previsto dalle norme vigenti;
- d) può decidere di ritardare la partenza della manifestazione, arrestare o sopprimere una manifestazione in tutto o in parte, per ragioni urgenti di sicurezza o per tutti gli altri casi di forza maggiore.
- 22.2 - Di norma, salvo diverse esigenze, la prima riunione di Giuria sarà indetta prima dell'inizio delle prove ufficiali, la seconda riunione avrà luogo al termine delle qualificazioni e la successiva al termine del warm-up, per l'approvazione della griglia di partenza. L'ultima riunione sarà convocata al termine della manifestazione. Altre riunioni potranno essere indette in tutti i casi in cui si rendessero necessarie. Al termine di ciascuna riunione verrà redatto in forma riassuntiva il verbale da allegare ai documenti di gara.
- 22.3 - Terze persone potranno assistere alla giuria, su invito del Presidente, senza diritto di voto.
- 22.4 - **COMPOSIZIONE DELLA GIURIA NEL CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ (CIV)**
Tutti i componenti hanno diritto di voto ed è composta come segue:
- Presidente (il suo voto vale doppio) - Componente Comitato Velocità
 - 1° Membro - Componente Comitato Velocità
 - 2° Membro - Commissario di Gara Delegato
 - 3° Membro - Direttore di Gara
- 22.4.1 - La Giuria del CIV 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**
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
- 22.6.1 - 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 - Commissario di Gara Delegato**
 - **2° Membro - Direttore di Gara**
- 22.7.1 - La composizione della Giuria deve essere riportata sul R.P.
- 22.7 - **COMPOSIZIONE DELLA GIURIA NEL TROFEO CRONO CLIMBER - REGOLARITÀ IN SALITA**
Tutti i componenti hanno diritto di voto ed è composta come segue:
- **Presidente (il suo voto vale doppio) - Race Director**
 - **1° 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 II SPECIALITÀ

ART. 1 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ

1.1 - CLASSI AMMESSE

1.1.1 - Moto3/Moto3 Standard (con classifiche separate), Supersport 600, Superbike, PreMoto3 2T e PreMoto3 4T (con classifiche separate), **Supersport 300**.

1.2 - Licenze e limiti d'età

1.2.1 - Per le classi:

- PreMoto3, piloti **nati dal 2002 al 2004** con licenze Junior e Miniyoung (con 13 anni compiuti). Su valutazione e deroga della **S.T.S.** potranno essere ammessi piloti con 13 anni da compiere durante il **2017**
- **Supersport 300, piloti nati nel 2003 e precedenti con licenza Junior.** Su valutazione e deroga della **S.T.S.** potranno essere ammessi piloti con 13 anni compiuti in possesso di licenza Miniyoung.
- Moto3/Moto3 Standard, Supersport 600 e Superbike con licenze Junior e Senior.

1.3 - PROVE

- n° **12** (tutte valide) per Moto3/Moto3 Standard, 600 Supersport, Superbike, PreMoto3 2T/PreMoto3 4T, **Supersport 300**.

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 **Supersport 300**. 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
Supersport 600	70	90
Supersport 300	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, Supersport 600, Superbike; il 115% per le classi PreMoto3 e Sport 4T.

1.8 - MONTEPREMI

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

- euro **130.500,00** totali distribuiti in ogni gara per le classi Supersport 600, Superbike e Moto3.
- euro **6.000,00** per la classe PreMoto3 distribuiti tra 2T e 4T sulla classifica finale di campionato.
- euro **3.000,00** per la classe Moto3 Standard sulla classifica finale di campionato **in caso ci siano oltre i 10 iscritti**.
- euro **3.000,00** per la classe **Supersport 300** sulla classifica finale di campionato.

1.9 - GIURIA

Prevista

1.10 - ISCRIZIONI E TASSE

Per tutte le informazioni e la modulistica ufficiale (moduli **NS-C17, AT-C17, SL-C17, WC-C17, LCR-C17, MMT-17, MOH17**) si rimanda al sito www.civ.tv.

1.11 - I piloti in possesso di licenza miniyoung 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.

- 1.12 - **I partecipanti al CIV possono partecipare sia come permanenti che come wild card ai trofei della manifestazioni di Coppa Italia se le suddette manifestazioni avranno luogo sullo stesso circuito a meno di una settimana di distanza**

ART. 2 - CAMPIONATO ITALIANO MINIGP

2.1 - CLASSI AMMESSE

2.1.1 - Classe MiniGP, classe PreMiniGP e classe **Ohvale GP-0**. Le specifiche tecniche dei motocicli sono riportate nel regolamento tecnico.

2.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

2.2.1 - La licenze ammesse sono:

- **Minyoung per le classi MiniGP, PreMiniGP ed Ohvale GP-0**
- **Minivelocità e Senior per la classe Ohvale GP-0.**

2.2.2 - Potranno essere ammessi piloti nati nel **2004, 2005 e 2006** per la classe MiniGP e piloti nati nel **2005, 2006 e 2007** per la classe PreMiniGP.

2.2.3 - **Le fasce di età per le categorie della classe Ohvale GP-0 sono le seguenti:**

- **OHVALE GP-0 110 (motore 4 tempi a marce) categoria a partire dagli 8 anni compiuti ai 14 anni**
- **OHVALE GP-0 160 (motore 4 tempi a marce) categoria a partire dai 10 anni compiuti ai 17 anni**
- **OHVALE GP-0 190 DAYTONA (motore 4 tempi a marce) categoria a partire dai 12 anni compiuti ai 25 anni**

2.2.4 - I piloti effettuando l'iscrizione a tutto il Campionato acquisiranno il diritto a partecipare a tutte le prove all'interno del Campionato stesso; **saranno possibili iscrizioni, 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	min 12 Km.	max 15 Km.
- PreMiniGP	min 12 Km.	max 15 Km.
- Ohvale GP-0	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-17, SL MG-17, WC MG-17, AZ MGMT-17, AT MG-17**) 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

3.1 - CATEGORIE AMMESSE

Junior A, Junior B, **Junior C**, Open A, Open B, Open C, Gentlemen

3.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

3.2.1 - Licenze Miniyoung, Minivelocità, Junior e Senior

3.2.2 - Le fasce di età sono le seguenti:

- Junior A: **2007-2008-2009** (con 8 anni compiuti)
- Junior B: **2006-2007-2008** (con 9 anni compiuti)
- **Junior C: 2005-2006-2007** (con 10 anni compiuti)
- Open A: nati dal **2004** e precedenti con peso compreso tra 50 Kg e 68 Kg in ordine di marcia
- Open B: nati dal **2004** e precedenti con peso compreso tra 68 Kg e 86 Kg in ordine di marcia
- Open C: nati dal **2004** e precedenti con peso uguale o maggiore ad 86 Kg in ordine di marcia
- Gentlemen: nati dal **1982** e precedenti

3.3 - PROVE

N° 6 (tutte valide)

3.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO

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

3.5 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

- 3.5.1 - Per la stesura delle classifiche di Campionato saranno presi in considerazione i punteggi ottenuti in tutte le gare disputate nelle quali il pilota si sia regolarmente classificato. In caso di parità a fine campionato sarà dichiarato vincitore il pilota che avrà ottenuto il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie quello che abbia ottenuto i migliori piazzamenti; ad ulteriore parità quello che abbia ottenuto il miglior risultato nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via. Verranno assegnati i titoli "Italiani Marche" tra le Aziende riconosciute dalla F.M.I. fra i produttori di telai, vincitori di ogni categoria in ogni singola gara, con l'assegnazione di punti per la classifica finale costruttori. Ci sarà una classifica, esclusivamente con premio finale, per i produttori di motori.

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

- 3.5.3 - I piloti effettuando l'iscrizione a tutto il Campionato acquisiranno il diritto a partecipare a tutte le prove previste all'interno del Campionato stesso; saranno possibili iscrizioni gara per gara (wild card).

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

3.6 - CHILOMETRAGGI

3.6.1 - Classe	Min.mt	Max.mt
Junior A	6.000	9.000
Junior B	7.000	10.000
Junior C	8.500	12.000
Open A	10.000	14.000
Open B	10.000	14.000
Open C	10.000	14.000
Gentlemen	10.000	14.000

3.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

- 3.7.1 - Saranno ammessi alla partenza i piloti partecipanti alle prove cronometrate. La griglia sarà determinata dai migliori 22 piloti risultanti dalle prove ufficiali. Qualora fosse necessaria la formazione di due gruppi, la griglia sarà formata da una riepiloga generale, dal tempo migliore al tempo peggiore. Gli esclusi disputeranno una finalina.

- 3.7.2 - In ogni manifestazione saranno disputati, salvo casi eccezionali, due turni di prove cronometrate e doppia gara.

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

- 3.7.4 - **La suddivisione dei gruppi sarà determinata dall'organizzatore.**

3.8 - MONTEPREMI

- 3.8.1 - In definizione

- 3.9 - GIURIA - Prevista

3.10 - ISCRIZIONI E TASSE

- 3.10.1 - Per tutte le informazioni e la modulistica ufficiale (moduli **NIA MM-17, SL MM-17, WC MM-17, AZ MGMM-17, AT MM-17** si rimanda al sito www.civ.tv.

3.11 - NORME SPECIFICHE PER MINIMOTO

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

3.11.2- Tutti i piloti, dopo l'esposizione di una eventuale bandiera rossa in gara, coinvolti in una caduta devono essere visti dal "medico di gara" ed il motociclo verificato dal Commissario Tecnico.

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 (si veda N.S. Moto d'Epoca).
- Scooter automatico con cilindrata fino a 70 cc.
- Pit Bike/Ohvale
- **125 Open 2T**
- **Supersport 300**
- **250 Open 2T**
- Moto3
- Stock 600
- Naked 650
- Open 600
- **Supermoto, con cilindrata fino a 450cc per i motori 4T e fino a 300cc per i motori 2T**
- **Supermoto Open, con cilindrata oltre 450cc per i motori 4T e oltre 300cc per i motori 2T**
- Open 1000
- Sidecar con cilindrata fino 1.100 cc.

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° 8 (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. **Per accedere alla classifica finale di Campionato Italiano è indispensabile da parte dei piloti prendere parte ad almeno n. 3 (tre) gare.**

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 **prima** 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 regolarmente svolto almeno un turno di prove (anche libere a pagamento). Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota non riuscisse a concludere la prova ufficiale cronometrata (di qualifica), potrà partecipare alle due manche partendo in coda ai piloti della sua stessa classe.**
- 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 **120,00**. È consentita l'iscrizione in due classi. Costo iscrizione seconda classe euro **100,00**. 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: **la numerazione è con i numeri chiari su sfondo scuro e viceversa. I numeri sono composto di tre cifre e la prima è legata alla classe come segue:**
- | | |
|---|--------------|
| - Scooter automatico fino a 70 cc/Pit Bike/Ohvale | da 001 a 099 |
| - 125 Open 2T/Supersport 300 | da 201 a 299 |
| - 250 Open 2T/Moto3 | da 301 a 399 |
| - Stock 600 | da 401 a 499 |
| - Naked 650 | da 501 a 599 |
| - Open 600 | da 601 a 699 |
| - Supermoto/ Supermoto Open | da 701 a 799 |
| - Open 1000 | da 801 a 899 |
| - Sidecar fino a 1.100 cc. di cilindrata | da 901 a 999 |
- 4.11.2 - **Numeri fissi:**
- **ogni pilota deve prenotare il numero fisso per tutta la stagione 2017**

- **tutti i piloti hanno diritto a mantenere il numero utilizzato nel 2016**
- **tale diritto di prelazione scade il 30 Aprile 2017.**

4.11.3 - 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.

4.11.4 - 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 UFFICIALI NON CRONOMETRATE

- L'organizzatore deve prevedere almeno un turno di prove non cronometrate da effettuarsi prima delle prove ufficiali **cronometrate**. 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 partenza durante il turno di prove ufficiali non cronometrate è di 15" 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.** 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 CRONOMETRATE

- **L'organizzatore deve prevedere almeno un turno di prove cronometrate da effettuarsi dopo le prove ufficiali non cronometrate. 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 durante il turno di prove ufficiali cronometrate 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. Il Direttore di Gara, può ridurre l'intervallo di partenza a 15" o 20" tra un pilota e l'altro.**

4.11.8.1 - L'ordine di partenza sarà il seguente:

- Moto d'Epoca (si veda N.S. Moto d'Epoca).
- Scooter automatico con cilindrata fino a 70 cc.
- Pit Bike/Ohvale
- **125 Open 2T**
- **Supersport 300**
- **250 Open 2T**
- Moto3
- Stock 600
- Naked 650
- Open 600
- **Supermoto, con cilindrata fino a 450cc per i motori 4T e fino a 300cc per i motori 2T**
- **Supermoto Open, con cilindrata oltre 450cc per i motori 4T e oltre 300cc per i motori 2T**

- Open 1000
- Sidecar con cilindrata fino 1.100 cc.

4.11.9 - SVOLGIMENTO DELLA GARA

4.11.9.1 - **Programma di gara: le gare su strada di velocità in salita si svolgono con un turno di prove ufficiali non cronometrate, un turno di prove ufficiali cronometrate e gara su due manches così ripartite: la Prova Ufficiale non cronometrata e la Prova Ufficiale cronometrata la mattina, la prima manche di gara (gara 1) e la seconda manche di gara (gara 2) nel pomeriggio.**

4.11.9.2 - **Qualora, si sia costretti a sospendere una manche per cause atmosferiche o per un qualsiasi altro motivo, 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.
- **L'intervallo di partenza durante le due manches 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. Il Direttore di Gara, può ridurre l'intervallo di partenza a 15" o 20" tra un pilota e l'altro.

- 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**
- **numero di gara**
- **cognome e nome del pilota**
- **società di appartenenza**
- **marca del motociclo**
- **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 **di gara** 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. In caso di ulteriore parità il miglior piazzamento nell'ultima manche disputata. Qualora per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manche potrà accedere alla classifica di gara ed il punteggio conseguito nell'unica manche disputata sarà valido per la classifica di gara e di Campionato Italiano. Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manche previste, l'unica manche disputata sarà valida per la classifica di gara e di Campionato Italiano.** Le premiazioni si devono effettuare al massimo entro un'ora dopo la fine della gara.

4.11.12 - CONTRIBUTO FEDERALE

- **Euro 1.500,00 ad evento**

ART. 5 - TROFEI PROMOZIONALI DI PROMOTORI E DI MOTOCLUB - 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 **S.T.S.** 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 **S.T.S. 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 INTERREGIONALE FMI**7.1 - CATEGORIE AMMESSE**

Junior A, Junior B, **Junior C**, Open A, Open B, Open C, Gentlemen

7.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

7.2.1 - Licenze Promorace Street, Miniyoung, Minivelocità, Junior e Senior

7.2.2 - Le fasce di età sono le seguenti:

- Junior A: **2007-2008-2009** (con 8 anni compiuti)
- Junior B: **2006-2007-2008** (con 9 anni compiuti)
- **Junior C: 2005-2006-2007** (con 10 anni compiuti)
- Open A: nati dal **2004** e precedenti con peso compreso tra 50 Kg e 68 Kg in ordine di marcia
- Open B: nati dal **2004** e precedenti con peso compreso tra 68 Kg e 86 Kg in ordine di marcia
- Open C: nati dal **2004** e precedenti con peso uguale o maggiore ad 86 Kg in ordine di marcia
- Gentlemen: nati dal **1982** e precedenti

7.3 - PROVE

N° tre per zona di competenza e Finale di Coppa Italia

7.4 - CHILOMETRAGGI

7.4.1 - Classe	Min.mt	Max.mt
Junior A	6.000	9.000
Junior B	7.000	10.000
Junior C	8.500	12.000
Open A	10.000	14.000
Open B	10.000	14.000
Open C	10.000	14.000
Gentlemen	10.000	14.000

7.5 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

7.5.1 - Saranno ammessi alla partenza i piloti partecipanti alle prove cronometrate. La griglia sarà determinata dai migliori 22 piloti risultanti dalle prove ufficiali. Qualora fosse necessaria la formazione di due gruppi, la griglia sarà formata da una riepiloga generale, dal tempo migliore al tempo peggiore. Gli esclusi disputeranno una finalina.

7.5.2 - In ogni manifestazione saranno disputati, salvo casi eccezionali, due turni di prove cronometrate e doppia gara.

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

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

7.6 - NORME SPECIFICHE PER MINIMOTO

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

7.6.2 - Tutti i piloti, dopo l'esposizione di una eventuale bandiera rossa in gara, coinvolti in una caduta devono essere visti dal "medico di gara" ed il motociclo verificato dal Commissario Tecnico.

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. In deroga possono partecipare alle classi: Scooter, Pit-Bike, Ohvale, 125 Open 2T, Supersport 300, 250 Open 2T e Moto3, i possessori di Tessera Sport o di Licenza Agonistica minorenni con 14 anni compiuti.**

8.2 - Classi previste:

- Moto d'Epoca (si veda N.S. Moto d'Epoca).
- Scooter automatico con cilindrata fino a 70 cc.
- Pit Bike/Ohvale
- **125 Open 2T**
- **Supersport 300**
- **250 Open 2T**
- Moto3
- Stock 600
- Naked 650
- Open 600
- **Supermoto, con cilindrata fino a 450cc per i motori 4T e fino a 300cc per i motori 2T**
- **Supermoto Open, con cilindrata oltre 450cc per i motori 4T e oltre 300cc per i motori 2T**
- Open 1000
- Sidecar con cilindrata fino 1.100 cc.

8.3 - NUMERI

8.3.1 - La numerazione sarà simile a quella del CIVS, con i numeri chiari su sfondo scuro e viceversa. **I numeri sono composti di tre cifre e la prima**

è legata alla classe come segue:

- Scooter e Classe fino a 125 cc. - Numeri da 1 a 299
- Classe fino a 250 cc. - Numeri da 301 a 399
- Classe fino a 500 cc. - Numeri da 601 a 699
- Classe fino a 1000 cc - Numeri da 801 a 899
- Sidecar fino a 1.100 cc. - Numeri da 901 a 999

8.3.2 - Numeri fissi:

- Ogni pilota deve prenotare il numero fisso per tutta la stagione 2017.
- Tutti i piloti hanno diritto a mantenere il numero utilizzato nel 2016.
- Tale diritto di prelazione scade il 30 Aprile 2017.

8.4 - Quota di iscrizione: euro 100,00

8.5 Prove previste

n° 3 senza scarto.

8.6 Validità del Trofeo

Il Trofeo sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 2 prove.

8.7 Attribuzione del Trofeo

- Sarà nominato vincitore del Trofeo il pilota che avrà conquistato il maggior numero di punti validi nelle gare di Trofeo; 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.
- Saranno ammessi al Trofeo piloti stranieri appartenenti alle Federazioni Europee (FIM Europe) e concorreranno a tutti gli effetti al trofeo. Potranno partecipare solo i piloti in possesso di una licenza agonistica rilasciata dalla federazione di appartenenza.
- Per accedere alla classifica finale del Trofeo Crono Climber è indispensabile da parte dei piloti prendere parte ad almeno n. 2 (due) gare.

8.8 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;
- numero di gara;
- cognome e nome del pilota;

- società di appartenenza;
- marca del motociclo;
- penalità acquisite
- il numero degli ammessi alla partenza;
- i piloti non arrivati.

8.9 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.

8.10 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, potranno essere esclusi dalla manifestazione su decisione della Giuria di Gara.

8.11 - SVOLGIMENTO DI GARA

- 8.11.1 - Le gare si svolgono con un turno di prove ufficiali non cronometrate, un turno di prove ufficiali cronometrate e gara su due manches così ripartite: la Prova Ufficiale non cronometrata e la Prova Ufficiale cronometrata la mattina, la prima manche di gara (gara 1) e la seconda manche di gara (gara 2) nel pomeriggio.
- 8.11.2 - La classifica di ogni manche verrà determinata dalla penalità conseguita, calcolata in base alla differenza tra il tempo realizzato nella salita di prova ufficiale cronometrata (di qualifica), che fungerà da tempo di riferimento ed il tempo ottenuto nella manche disputata.
- 8.11.3 - Il tempo realizzato nella manche cronometrata di qualifica (tempo di riferimento) verrà comunicato ai piloti concorrenti prima della partenza delle due manche di gara.
- 8.11.4 - I rilievi cronometrici relativi sia a gara 1 sia a gara 2 non saranno comunicati ai partecipanti; ad essi saranno rese note solo ed unicamente le penalità conseguite e la classifica da esse risultante.
- 8.11.5 - Ogni manche conferirà ai piloti un punteggio in base al piazzamento riportato. La somma dei punteggi conseguiti nelle due manche determinerà la classifica finale di gara. La somma dei punteggi conseguiti

in ogni manche disputata nell'arco del Trofeo determinerà la classifica finale dello stesso.

- 8.11.6 - Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota non riuscisse a concludere la prova ufficiale cronometrata (di qualifica), potrà partecipare alle due manche avendo come tempo di riferimento la media dei tempi fatti registrare nella sua classe; tempo che gli sarà comunicato prima della partenza delle due manche di gara.
- 8.11.7 - Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manche, potrà accedere alla classifica di classe e di gara dopo l'ultimo classificato con due (2) manche all'attivo.
- 8.11.8 - Il punteggio acquisito nell'unica manche disputata sarà valido per la classifica finale del Trofeo.
- 8.11.9 - Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manche previste, l'unica manche disputata determinerà la classifica di gara, avendo sempre come parametro di riferimento il tempo della salita di prova ufficiale cronometrata (di qualifica).
- In questo caso sarà assegnato il solo punteggio relativo alla manche disputata che sarà valevole a tutti gli effetti anche per la classifica finale di Trofeo.
 - In caso di parità di risultato, valga quale discriminante, il numero delle manche disputate; in caso di ulteriore parità il miglior piazzamento nell'ultima manche disputata.
 - In caso di ulteriore parità sarà discriminante l'età del pilota ed in ultima istanza l'età del motociclo.
- 8.11.10 - Il numero minimo di piloti verificati per la formazione delle classi dovrà essere pari a 3 (tre), salvo diverse disposizioni da parte del CME, con obbligo di accorpamento in caso di mancato raggiungimento del numero minimo alla classe più idonea, superiore o inferiore.
- In caso di accorpamento ad una classe "superiore" il pilota accorpato verrà classificato nella classe di accorpamento come da classifica ufficiale della stessa e riporterà il punteggio acquisito nella classe di origine.
 - In caso di accorpamento ad una classe "inferiore" il pilota accorpato verrà classificato nella classe di accorpamento dopo l'ultimo

classificato della stessa e riporterà il punteggio acquisito nella classe di origine.

- È consentita ad ogni pilota la punzonatura di max. 2 (due) motocicli per ogni classe nella quale intende prendere partenza.

- 8.11 - 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.
- 8.12 - Responsabile del percorso sarà il Race Director nominato dalla FMI, che allestirà il tracciato per garantire il massimo della sicurezza.
- 8.13 - **REGOLAMENTO TECNICO**
- 8.13.1 - **Dispositivi accessori**
- È vietato sia l'uso di qualunque apparecchio di cronometraggio pena l'esclusione dalla manifestazione; è altresì vietato qualsiasi tipo di comunicazione dei piloti durante la gara, es. tabelle tempi, radio, ecc.
 - Il montaggio di dispositivi (di registrazione e/o trasmissione) video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato. L'organizzatore della manifestazione, o il promotore del trofeo, possono richiedere al D.d.G. l'autorizzazione per alcuni piloti 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.
 - I piloti che abbiano ottenuto dal D.d.G. l'autorizzazione al montaggio ed uso dei dispositivi video, devono portare in visione al C.T. preposto i motocicli con i dispositivi nel loro montaggio definitivo, affinché ne sia verificata la sicurezza. Il C.T. ha facoltà di rifiutare montaggi reputati non sicuri.
 - Qualunque sia il tipo di fissaggio principale, i dispositivi video devono essere assicurati in almeno un punto mediante un filo di sicurezza.
 - L'uso di dispositivi di registrazione o trasmissione video non autorizzati dal D.d.G. e/o non verificati dal C.T. sarà sanzionata dall'ammenda prevista per l'inosservanza degli obblighi dei piloti, fino all'esclusione per irregolarità tecnica.
 - I dispositivi di registrazione o trasmissione video e le eventuali schede di memoria, devono rimanere montati fino allo scadere della permanenza del motociclo in parco chiuso.
 - Il D.d.G. ha la facoltà di requisire e/o cancellare le immagini registrate.

8.13.2 - Operazioni Preliminari

- Le moto iscritte alla gara saranno sottoposte ad Operazioni Preliminari. Il cavalletto centrale e/o la stampella laterale devono essere rimossi. In alternativa è consentito assicurare i cavalletti mediante salda legatura che ne impedisca le aperture accidentali.
- Tutti i vetrini dei fanali (anteriori e posteriori) e delle le frecce debbono essere completamente coperti mediante nastro adesivo idoneo.
- Borse, bauletti ed accessori eventualmente presenti sui motocicli debbono essere rimossi.
- Tutti i tappi di carico e scarico dell'olio devono essere assicurati mediante legatura al fine di evitare svitamenti accidentali degli stessi.
- È fortemente consigliato per tutti i motocicli dotati di motore 4T l'utilizzo di una vasca di contenimento posizionata sotto il motore al fine di contenere eventuali fuoriuscite di olio. Forma, dimensioni e caratteristiche di tale vasca sono riportate nel RTGS.
- Ad eccezione delle classi sidecar, 125 Open 2T, Moto3, Supermoto, Supermoto Open e Pit Bike/Ohvale, gli pneumatici slick o marchiati NHS (Not for Highway Use) sono vietati.
- Nelle classi Supermoto e Supermoto Open sono autorizzati pneumatici slick con intagli e scanalature, purché di profondità non superiore ai fori per il controllo dell'usura presenti in origine sulla superficie dello pneumatico.
- Ad eccezione della classe 125 Open 2T e Moto3, gli pneumatici rain possono essere usati solo se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal D.d.G.
- Le moto devono rispettare i parametri minimi di sicurezza. L'ammissione alla gara è ad insindacabile giudizio del Commissario FMI, previa approvazione da parte della Giuria.

8.14 - COMPORTAMENTO DEL PILOTA

- 8.14.1 - Ogni comportamento indisciplinato sarà sanzionato come previsto dall'Art. 16.1.13 . Capitolo I di questo annesso.
- 8.15 - Per quanto non previsto si rimanda al Regolamento Tecnico Motocicli Salita (RTSAL) e dal Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS).

ART. 9 - 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 o 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 o di trofeo, il Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS), si applica a tutti i motocicli partecipanti a Manifestazioni Motociclistiche di Velocità.

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.
- 1.1.2 - **Si definisce "Derivato di Serie" un motociclo, prodotto in serie ed omologato per uso stradale.**
- 1.1.3 - **Si definisce "prototipo" un motociclo nel quale telaio, forcellone, serbatoio, sella e carenatura non sono quelli di un motociclo Derivato di Serie anche quando modificati.**
- 1.1.4 - **Il termine "di produzione" o "non-prototipo" viene utilizzato per identificare i componenti del motociclo (telaio, forcellone, motore etc.) prodotti in serie ed in libera vendita, per i quale siano disponibili un catalogo ricambi ed un listino prezzi del produttore.**
- 1.1.5 - **Il termine "originale" viene usato per identificare un componente di motociclo di produzione o derivato di serie che è mantenuto come originariamente prodotto dal costruttore, senza modifica alcuna.**

- 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 "Calcolo Della Cilindrata e Volume Camera Combustione".
- 1.3.3 - Sulla misura della cilindrata non è ammessa nessuna 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 Commissario Tecnico (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 operazioni preliminari (O.P.), 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 esplicitamente specificato nel regolamento di classe o di trofeo è ammesso 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 etc.) 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 (cannotto, 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 ad una nuova verifica tecnica prima dell'apposizione del nuovo punzone. 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 diversamente specificato nel relativo regolamento, gli articoli 1.4.8 e 1.4.9 non si applicano ai trofei, nei quali di norma è ammesso presentare per la punzonatura un motociclo sostitutivo 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 sticker, 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 un motore privo di punzoni o con punzoni danneggiati **comporta l'immediata apposizione di nuovi punzoni** ed è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 1.5.4 - Di norma 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. **Qualora esplicitamente specificato nel regolamento di classe o di trofeo, è ammesso punzonare lo stesso motore a nome di un massimo di due piloti, a condizione che vengano rispettate le norme tecniche ed i tempi di permanenza al parco chiuso.**
- 1.5.5 - Salvo quando diversamente specificato nel relativo regolamento, l'articolo 1.5 (per intero) non si applica ai trofei **e alle gare in salita**, nei quali di norma non è prevista la punzonatura dei motori.
- 1.6 - SIGILLATURA MOTORI
- 1.6.1 - Salvo quando diversamente specificato nel regolamento di classe:
- La sigillatura del motore consiste nell'apposizione di sigilli (legature, sticker 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, sticker, vernice etc.) spetta al C.T. preposto. I motori devono essere presentati per la sigillatura perfettamente sgrassati e 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 un motore privo di sigilli o con sigilli danneggiati **comporta l'immediata apposizione di nuovi sigilli** ed è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 1.6.4 - La sigillatura di ulteriori motori, se previsti nel regolamento di classe, può avvenire successivamente durante l'evento in corso o negli eventi successivi, 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 diversamente specificato nel relativo regolamento, l'articolo 1.6 (per intero) non si applica ai trofei **e alle gare in salita**, nei quali di norma non è prevista la sigillatura dei motori.
- 1.7 - CONTINGENTAZIONE DEI MOTORI
- 1.7.1- 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 assenti, 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 ammessa è penalizzato 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 sigillati a suo nome. Nel caso un pilota titolare venga sostituito con un pilota non ancora iscritto al campionato in corso (quindi senza motori sigillati 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 - **Il pilota, ha l'obbligo di dichiarare il numero del sigillo di motore che utilizzerà per la gara. Tale dichiarazione deve avvenire a mezzo dell'apposito modulo (scaricabile dal sito www.civ.tv) firmato dal pilota, da consegnare al 1° Commissario Tecnico (1° C.T.) entro e non oltre l'inizio della gara. Il mancato rispetto del presente articolo è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti e viene sanzionato come specificato nelle Norme Sportive.**

- 1.7.7 - **La discordanza tra il numero riportato sulla suddetta dichiarazione ed il numero del sigillo rilevato durante le verifiche post-gara è equiparata ad una irregolarità tecnica.**
- 1.7.8 - Salvo quando diversamente specificato nel relativo regolamento, l'articolo 1.7 (per intero) non si applica ai trofei **e alle gare in salita**, 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 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 di 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, durante le prove, il warm-up e la gara.
- 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, etc.). Prima della misurazione del peso non è possibile effettuare rabbocchi per ripristinare i livelli di acqua, olio o benzina.
- 1.9.2 - Nelle classi Superbike e 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 etc.) ai livelli prescritti. Il peso a secco del motociclo è riportato nelle fiches di omologazione depositate presso la F.I.M.

- 1.9.3 - Il peso dei piloti viene misurato in "tenuta 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 - **VARIAZIONI REGOLAMENTARI**
- 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 - **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.**
- 1.11.3 - Le variazioni regolamentari possono interessare parametri (es. peso minimo, air-restrictor, regime massimo di rotazione motore, potenza massima ammessa, etc.) o componenti specifici del motociclo.

- 1.11.4 - La decisione in merito all'applicazione di tali variazioni spetta al **Settore Tecnico - Sportivo (S.T.S.)**, una volta sentito il parere del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico.
- 1.12 - OPERAZIONI PRELIMINARI
- 1.12.1 - Alle operazioni preliminari (O.P.) il C.T. preposto ha la facoltà di respingere i motocicli giudicati non conformi al presente regolamento ed ai regolamenti di classe o di trofeo. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al 1° C.T., tale decisione è inappellabile.
- 1.13 - VERIFICHE TECNICHE
- 1.13.1 - **I motocicli devono essere conformi al RTGS ed al regolamento di classe o di trofeo in ogni momento dell'evento, sono pertanto suscettibili di essere ispezionati, oltre che durante le O.P. e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova. I commissari di gara sono autorizzati a dare supporto alle attività di ispezione su incarico del 1° C.T.**
- 1.13.2 - **In sede di verifica tecnica, il C.T. preposto ha la facoltà di richiedere, ispezionare, analizzare, trattenere qualsiasi componente o dato presente sul motociclo, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste del C.T. è equiparato ad una irregolarità tecnica.**
- 1.13.3 - **L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del C.T. preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato nel RTGS e nei regolamenti di classe o di trofeo sulle misure effettuate non viene applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.**
- 1.13.4 - **I piloti o i loro incaricati sono liberi di presentarsi per un consulto con i C.T., di preferenza al termine delle O.P., per chiarimenti sui regolamenti e/o per accertare la conformità del proprio motociclo. Questa attività viene svolta dal C.T. compatibilmente con i loro impegni ordinari.**

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

versione al 17 gennaio 2017

- 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 - Sui 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 ammesso, 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 - Sui 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 - È ammesso modificare il forcellone, mediante saldatura, foratura o helicoil allo scopo di fissare:
 - La "pinna" di protezione della catena.
 - I perni di supporto del cavalletto posteriore
 - 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°.

versione al 17 gennaio 2017

- 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 "Dimensioni Motociclo/Sidecar").
- 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 saldamente fissata ad essa.
- 2.4.9 - **L'uso di leve freno anteriore e frizione snodate e di dispositivi per la regolazione della posizione delle leve di comando, è ammesso. Sui motocicli Derivati di Serie è ammesso sostituire le leve del freno anteriore e della frizione con altre conformi ai presenti articoli.**
- 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.
- 2.4.13 - 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. Il presente articolo non si applica ai motocicli con un singolo carburatore, nei quali il cavo gas è connesso direttamente ad una valvola a ghigliottina.

- 2.4.14 - 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.
- 2.4.15 - In tutte le classi ad eccezione delle Moto d'Epoca, Minimoto e Salita, 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.
- 2.4.16 - 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.
- 2.4.17 - Il para-leva deve avere le seguenti caratteristiche costruttive:
- Rigidezza 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.
- 2.4.18 - È 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).
- 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.
- 2.4.20 - 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 saldamente 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 poggia piedi, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggia piedi è piegato o deformato.
- 2.5.7 - È ammesso 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 - La posizione degli steli forcella rispetto alle piastre di sterzo è libera.
- 3.1.2 - **Sostituire, modificare o rimuovere gli anelli para-polvere, è ammesso.**
- 3.1.3 - **Sostituire o modificare gli anelli di tenuta è ammesso 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, sono liberi.**
- 3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO
- 3.2.1 - Installare un ammortizzatore di sterzo con le relative staffe di fissaggio, è consentito.

- 3.2.2 - **Per essere ammessi i sistemi elettronici di controllo dell'ammortizzatore di sterzo (ammortizzatori di sterzo elettronici) devono essere progettati in modo che lo sterzo rimanga libero di muoversi anche in caso di avaria elettrica e devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore:**
- In ogni loro parte elettronica, elettro-meccanica e meccanica ad eccezione di quelle non funzionali (es. involucri, gusci e protezioni)
 - Nei sistemi di controllo e nelle strategie di sicurezza.
- 3.2.3 - **È ammesso modificare unicamente i parametri di calibrazione dell'ammortizzatore di sterzo, nei limiti consentiti dal programma di taratura eventualmente fornito dal costruttore del sistema.**
- 3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE
- 3.3.1 - **Le parti interne dell'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) come molle, valvole, pistoni e lamelle, sono libere.**
- 3.3.2 - **La molla principale ed i sistemi di regolazione del precarico molla e della regolazione della lunghezza dell'ammortizzatore, sono liberi.**
- 3.3.3 - **Sostituire o modificare gli anelli di para-polvere e quelli di tenuta è ammesso a condizione che l'ammortizzatore rimanga perfettamente sigillato.**
- 3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI
- 3.4.1 - 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 come originariamente prodotti dal costruttore, in ogni loro parte elettronica e meccanica ad eccezione degli elementi di taratura (molle, olio, lamelle, pistoni e spilli).
- 3.4.2 - L'uso di fluidi le cui proprietà fisiche varino in funzione dei campi elettromagnetici cui sono sottoposti, è vietato.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - GENERALITÀ
- 4.1.1 - Tutti i motocicli devono avere almeno un freno funzionante per asse ruota.
- 4.2 - PINZE FRENO
- 4.2.1 - Sui tutti i motocicli è consentito:

- Modificare il supporto della pinza freno posteriore per renderlo solidale al forcellone.
- Sostituire i perni originali di fissaggio delle pastiglie alla pinza freno con altri che permettano la sostituzione rapida delle pastiglie, a condizione che la sostituzione non richieda la modifica della pinza freno.
- Aggiungere lamierini metallici tra le pastiglie freno ed i pistoncini della pinza e/o sostituire i pistoncini in lega leggera con altri lega di ferro prodotti dal fabbricante delle pinze, per ridurre il trasferimento di calore al fluido dei freni.

4.3 - POMPE FRENO

4.3.1 - **Sostituire e/o riposizionare i contenitori del liquido dei freni, sia anteriore che posteriore, è ammesso a condizione che i fissaggi siano effettuati "a regola d'arte".**

4.3.2 - **Le tubazioni contenenti liquido freno in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna ed avere terminali in lega di ferro crimpati o filettati. È raccomandato l'uso di terminali, banjo e bulloni di fissaggio realizzati in lega di ferro o, dove ammesso, in titanio.**

4.3.3 - **Sui motocicli Derivati di Serie è ammesso sostituire tubazioni ed i raccordi freno originali con altri, purché conformi all'articolo precedente.**

4.3.4 - 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 è consentito.

4.4 - ELETTRONICA FRENI

4.4.1 - **Il sistema antibloccaggio (ABS) deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore:**

- **In ogni sua parte elettronica, idraulica e meccanica ad eccezione delle pompe freno, delle leve di comando, dei tubi e dei serbatoi contenenti il liquido freni.**
- **Nei sistemi di controllo e nelle strategie di sicurezza.**

4.4.2 - **È ammesso modificare unicamente i parametri di calibrazione del ABS, nei limiti consentiti dal programma di taratura eventualmente fornito dal costruttore del sistema.**

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 come prodotta dal costruttore, 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, è vietato.
- 5.4 - Il canale del cerchio ruota non deve essere deformato o danneggiato.
- 5.5 - In tutte le classi è consentito:
 - Modificare i distanziali (interni ed esterni) dei cerchi ruota per fare in modo che rimangano in posizione durante il cambio gomme.
 - Rimuovere o sostituire con un distanziale il rinvio del tachimetro/contactilometri.
 - Trattare superficialmente il canale del cerchio al fine di aumentare l'attrito tra cerchio ruota e pneumatico (trattamento anti-slip).

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 (idoneo alla tipologia di motociclo).
 - Il codice di carico (idoneo alla tipologia di motociclo).
 - Ogni altra caratteristica necessaria per l'uso corretto dello pneumatico.
- 6.1.2 - La larghezza degli pneumatici deve essere scelta tenendo conto della larghezza del canale del cerchio ruota rispettando quanto indicato nell'Allegato Accoppiamento Cerchio/Pneumatico ETRTO.
- 6.2 - BATTISTRADA
- 6.2.1 - La superficie dello pneumatico può essere liscia nel caso degli "slick", o profilata, nel caso degli pneumatici "intagliati".

- 6.3 - PNEUMATICI INTAGLIATI
- 6.3.1 - Il profilo del battistrada degli pneumatici intagliati viene, di norma, ottenuto per stampo al momento della produzione.
- 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 per questo scopo.
- 6.3.3 - Gli pneumatici con battistrada modificato di cui all'articolo precedente devono portare un segno distintivo o il timbro del fabbricante apposto vicino alla marca dello pneumatico.
- 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°.
- 6.5 - PNEUMATICI RAIN
- 6.5.1 - Si definisce pneumatico "rain" uno pneumatico che abbia le seguenti caratteristiche:
- Un battistrada profilato (ottenuto per stampo o intaglio manuale) 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 il 20% e di un minimo del 7% su ogni terza parte della sezione.
 - Le scanalature con una profondità minima di mm. 3 sul 90% della loro lunghezza.
- 6.5.2 - Gli pneumatici rain possono essere usati solo se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal D.d.G.
- 6.6 - USURA DEGLI PNEUMATICI
- 6.6.1 - **Gli pneumatici slick devono essere sostituiti quando 1 dei fori presenti sulla loro superficie sia completamente consumato (ossia non più visibile).**
- 6.6.2 - **Gli pneumatici intagliati devono essere sostituiti quando la profondità del battistrada sia inferiore al valore minimo fissato dal costruttore.**
- 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 sticker. Gli sticker devono essere ritirati dal pilota, o da suo incaricato, durante le O.P.
- 6.8.2 - Gli sticker devono essere applicati sulla spalla destra del pneumatico (lato comando acceleratore), a cura del pilota o del suo incaricato per lui, prima di entrare in pista.
- 6.8.3 - **Il controllo sulla conformità degli sticker è di norma eseguito all'ingresso della pista. Il mancato arresto del motociclo per il tempo necessario al controllo in ingresso pista è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti. I C.T. hanno la facoltà di effettuare controlli ulteriori, nei box, nella corsia box e nel parco chiuso.**
- 6.8.4 - In caso di mancata applicazione di uno o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal C.T. preposto. La punzonatura manuale degli pneumatici viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle 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 sticker equivalente al numero di pneumatici che gli sono stati punzonati manualmente. La mancata consegna viene equiparata ad una irregolarità tecnica.
- 6.8.6 - La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli sticker è del pilota. Il mancato ritiro o la perdita di parte o di tutti gli sticker non vengono accettati come valida giustificazione per la mancata apposizione degli sticker 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 - **CONTRASSEGNO FORNITORE UFFICIALE DEGLI PNEUMATICI**
- 6.9.1 - **Nelle classi e trofei in cui è previsto l'obbligo di acquisto degli pneumatici presso il racing service del Fornitore Ufficiale, gli pneumatici**

ammessi sono resi riconoscibili mediante l'apposizione di un contrassegno applicato dal service stesso.

- 6.9.2 - **Se non diversamente specificato nei singoli regolamenti di classe o di trofeo, l'obbligo di acquisto è previsto sia per gli pneumatici da asciutto che per quelli da bagnato.**
- 6.9.3 - **Qualora previsto il pilota, o il suo incaricato per lui, ha il compito di accertare la presenza del contrassegno sugli pneumatici prima di entrare in pista. L'utilizzo di pneumatici privi del punzone applicato dal racing service viene sanzionato come irregolarità tecnica.**
- 6.10 - TERMOCOPERTE E GENERATORI
- 6.10.1 - **L'uso di termocoperte è ammesso.**
- 6.10.2 - **L'uso di termocoperte, sulla griglia di partenza, è ammesso in tutte le classi ad eccezione delle Minimoto.**
- 6.10.3 - **L'uso di generatori, sulla griglia di partenza, è ammesso in tutte le classi ad eccezione delle Minimoto, PreMiniGP e MiniGP.**
- 6.11 - CAMBIO PNEUMATICI IN GRIGLIA
- 6.11.1 - **Il cambio degli pneumatici, sulla griglia di partenza, è ammesso in tutte le classi ad eccezione delle Minimoto.**

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - SERBATOIO
- 7.1.1 - Il carburante deve essere contenuto in un solo serbatoio.
- 7.1.2 - Per le classi di motocicli Derivate di Serie la capacità del serbatoio deve rimanere quella originale come specificata nelle fiches di omologazione.
- 7.1.3 - 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.
- 7.1.4 - 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.
- 7.1.5 - 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.

- 7.1.6 - 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.
- 7.1.7 - Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe[®]").
- 7.1.8 - L'uso di materiali di riempimento allo scopo di ridurre la capacità di un serbatoio, è vietato.
- 7.1.9 - Montare una paratia allo scopo di isolare il serbatoio dal calore proveniente dal motore è consentito a condizione che tale paratia sia realizzata in materiale ignifugo e sia saldamente assicurata al motociclo (motore, serbatoio o telaio).
- 7.1.10 - **L'uso di pellicole termo-riflettenti incollate sul fondo del serbatoio del serbatoio è ammesso in tutte le classi.**
- 7.2- SERBATOI IN MATERIALE COMPOSITO
- 7.2.1 - Salvo quando espressamente autorizzati nel regolamento di classe o di trofeo, i serbatoi in materiale composito (fibra di vetro, carbonio e/o kevlar) sono vietati.
- 7.2.2 - Qualora autorizzati nel regolamento di classe o di trofeo, 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.
- 7.2.3 - 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.
- 7.2.4 - I dettagli completi sulle procedure e norme di omologazione dei serbatoi del carburante sono disponibili presso la F.I.M.
- 7.3 - PROTEZIONI SERBATOIO
- 7.3.1 - 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 ammesso, anche nelle classi ove sussista un divieto generale per l'impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.

- 7.3.2 - 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.
- 7.3.3 - Nelle classi di motocicli Derivati di Serie, i gusci protettivi devono accoppiarsi al serbatoio mantenendone la forma originale.
- 7.4 - **CARBURANTE CLASSI CIV**
- 7.4.1 - **L'unico carburante ammesso nelle classi del Campionato CIV è quello distribuito dal Fornitore Ufficiale del Campionato.**
- 7.4.2 - **Le verifiche sul carburante CIV vengono effettuate direttamente sui campi gara dai C.T. e/o da personale incaricato dal Fornitore. Per quanto concerne la campionatura fa riferimento la procedura per il "campionamento benzina" inclusa nell'Allegato "Carburanti".**
- 7.5 - **CARBURANTE ALTRE CLASSI**
- 7.5.1 - In tutte le classi ad eccezione di quelle del Campionato Italiano Velocità, l'unico carburante ammesso è benzina con contenuto massimo di piombo di 0.005 gr/lt (comunemente definita come senza piombo o verde) ed un numero massimo di ottani (RON) pari a 102, per maggiori dettagli sulle specifiche del carburante si faccia riferimento all'allegato "Carburanti".
- 7.5.2 - Le verifiche sui carburanti vengono effettuate seguendo la procedura illustrata nell'Allegato "Carburanti".
- 7.6 - **CARBURANTE MOTORI 2T**
- 7.6.1 - **Solo per i motocicli con motore 2 tempi, è ammesso miscelare il carburante con un olio al solo fine di lubrificare il motore.**
- 7.6.2 - **L'olio da miscela non deve contenere additivi o sostanze che alterino le proprietà del carburante elencate nell'allegato "Carburanti".**
- 7.7 - **RIFORNIMENTO**
- 7.7.1 - Il rifornimento di carburante **deve** essere effettuato con recipienti non pressurizzati. **L'utilizzo di serbatoi supplementari come mezzo di rifornimento rapido è vietato.**
- 7.7.2 - **È raccomandato l'uso di appositi contenitori con valvola di chiusura automatica e sistema atto ad evitare la dispersione dei vapori durante il rifornimento.**
- 7.8 - **CIRCUITO CARBURANTE.**
- 7.8.1 - Con circuito del carburante si intendono i condotti ed dispositivi compresi tra il serbatoio ed il flauto/i iniettori o il carburatore/i **ad esclusione di eventuali pompe e regolatori di pressione del carburante.**

- 7.8.2 - Il circuito carburante deve essere posizionato sul motociclo in modo da essere protetto in caso di caduta.
- 7.8.3 - **Su tutti i motocicli inclusi quelli Derivati di Serie:**
- **Il circuito del carburante è libero purché conforme all'articolo precedente.**
 - **L'uso di filtri benzina e connettori rapidi, è ammesso**
 - **L'uso di connettori rapidi con sistema di chiusura automatica (dry-break), è ammesso oltre che raccomandato.**

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 - **SISTEMA DI ALIMENTAZIONE**
- 8.1.1 - **Con sistema di alimentazione si intende:**
- **Corpi farfallati o carburatori.**
 - **Strumenti di carburazione (iniettori, getti e gli spilli).**
 - **Pompa e regolatore di pressione benzina.**
 - **Cornetti di aspirazione e se presenti i dispositivi a lunghezza variabile nel tratto di aspirazione.**
- 8.1.2 - **Nulla oltre al carburante (come descritto negli articoli precedenti), all'olio di miscela (per soli i motori 2T) e all'aria atmosferica può essere immesso in camera di combustione.**
- 8.2 - **RIDE BY WIRE**
- 8.2.1 - **Il sistema di controllo elettronico delle valvole a farfalla (ride by wire) deve essere progettato in modo che le valvole a farfalla si chiudano in caso di avaria elettrica e deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore:**
- **In ogni sua parte elettronica, elettro-meccanica e meccanica ad eccezione di quelle non funzionali (es. involucri, gusci e protezioni)**
 - **Nei sistemi controllo e nelle strategie di sicurezza.**
- 8.2.2 - **È ammesso modificare unicamente i parametri di calibrazione del ride by wire (mappe farfalla), nei limiti consentiti dal programma di taratura eventualmente fornito dal costruttore del sistema.**
- 8.3 - **SOVRALIMENTAZIONE**
- 8.3.1 - La sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato, è vietata. Mettere il serbatoio all'aria attraverso l'air-box è consenti.
- 8.3.2 - L'iniezione di carburante, **anche quando avviene nella camera di combustione (iniezione diretta)**, non è considerata sovralimentazione.

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

9.1.1 - I motocicli con motori 4T equipaggiati di air-box, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:

- I tubi di spurgo o di sfiato dell'air-box devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
- Gli sfiati motore devono fatti terminare e scaricare nell'air-box, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.

9.1.2 - Sui motocicli 2T o privi di air-box, i tubi di sfiato del carter motore, della testa o del cambio, devono terminare in serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati al motociclo. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 250 cc. per il recupero degli sfiati cambio e di 500 cc. per il recupero degli sfiati motore.

9.1.3 - **L'air-box e/o i serbatoi di raccolta degli sfiati motore devono essere ispezionati ed eventualmente vuotati completamente prima dell'inizio di ogni prova o gara.**

9.2 - COPERCHI LATERALI MOTORE

9.2.1 - I coperchi laterali del motore contenenti olio, devono essere fissati ai carter motore mediante bulloni in acciaio, l'uso di bulloni 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. **È consigliato montare coperchi supplementari che coprano almeno 1/3 della superficie dei coperchi laterali.**

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 come materiale costruttivo le protezioni dei coperchi laterali, è ammesso 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

in lega di ferro, l'uso di adesivi è ammesso 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 ammesso, 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) 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 - RADIATORE ACQUA**

11.1.1 - L'uso di griglie protettive per proteggere il radiatore dell'acqua, è ammesso oltre che raccomandato.

11.1.2 - Il tappo del radiatore dell'acqua, è libero

11.2 - CIRCUITO ACQUA

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

11.2.2 - Sui motocicli Derivati di Serie è ammesso:

- **Sostituire le tubazioni originali che collegano il radiatore dell'acqua al motore con altre, anche di forma e materiale diverso (es. gomma in alluminio e viceversa), a condizione che il tipo di circuito sia mantenuto uguale all'originale.**
- **Interporre alla tubazione dissipatori di calore aria/acqua.**
- **Sostituire e/o riposizionare i vasi di espansione.**
- **Rimuovere la valvola termostatica, sensori di temperatura ed interruttori termici originali.**
- **Riposizionare il sensore di temperatura dell'acqua.**

11.2.3 - La pompa dell'acqua e la relativa trasmissione se esterne, devono essere protette atti da evitare contatti accidentali del pilota con organi in movimento.

11.3 - RADIATORE OLIO

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

11.3.2 - L'uso di griglie protettive per proteggere il radiatore dell'olio è ammesso oltre che raccomandato.

11.4 - CIRCUITO OLIO

11.4.1 - 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.

11.4.2 - Su tutti i motocicli con motore 4T, è ammesso, oltre che 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.

11.4.4 - Le tubazioni contenenti olio in pressione devono essere del tipo rinforzato

con treccia esterna ed avere terminali crimpati o filettati. **È raccomandato l'uso terminali, banjo e bulloni di fissaggio realizzati in lega di ferro o, dove ammesso, in titanio.**

11.4.3 - Sui motocicli Derivati di Serie è consentito sostituire le tubazioni ed i raccordi originali che collegano il radiatore dell'olio al motore, con altri anche di forma e materiale diverso (es. gomma in alluminio e viceversa purché conformi all'articolo precedente ed a condizione che il tipo di circuito sia mantenuto uguale all'originale.

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.

12.1.2 - Fanno eccezione all'articolo precedente i dispositivi per la visualizzazione del tempo sul giro a bordo del motociclo e gli eventuali dispositivi di trasmissione e/o ricezione dati (es. dispositivi video, apparecchiature cronometriche etc.) forniti dall'organizzatore ed autorizzati dal D.d.G.

12.2 - APPARECCHIATURE CRONOMETRICHE

12.2.1 - Qualora richiesto, le apparecchiature elettroniche fornite dall'organizzatore per il servizio di cronometraggio, devono obbligatoriamente essere montate sul motociclo.

12.2.2 - È compito del pilota o di un suo incaricato per lui, assicurarsi che le apparecchiature di cronometraggio siano correttamente montate e se previsto alimentate, prima dell'ingresso in pista durante i turni di prove, il warm-up e la gara. 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 o di trofeo, l'uso di dispositivi per la visualizzazione del tempo sul giro a bordo del motociclo non deve interferire con le apparecchiature elettroniche fornite dall'organizzatore per il servizio di cronometraggio.

12.3 - DISPOSITIVI VIDEO

12.3.1 - Il montaggio di dispositivi (di registrazione e/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 per alcuni piloti 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 - I piloti che abbiano ottenuto dal D.d.G. l'autorizzazione al montaggio ed uso dei dispositivi video, devono portare in visione al C.T. preposto i motocicli con i dispositivi nel loro montaggio definitivo, affinché ne sia verificata la sicurezza. **Il C.T. ha facoltà di rifiutare montaggi reputati non sicuri.**

12.3.3 - **Qualunque sia il tipo di fissaggio principale, i dispositivi video devono essere assicurati in almeno un punto mediante un filo di sicurezza.**

12.3.4 - **Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video non autorizzati dal D.d.G. e/o non verificati dal C.T. è sanzionabile con: l'applicazione dell'ammenda prevista dalle Norme Sportive per l'inosservanza degli obblighi dei piloti, o come irregolarità tecnica per i casi reiterati o giudicati più gravi da un punto di vista della sicurezza del montaggio. La decisione ultima sul tipo di sanzione da applicare spetta al Commissario di Gara Delegato sentito il parere del 1°C.T.**

12.3.5 - **I dispositivi di registrazione o trasmissione video (incluse le eventuali schede di memoria), devono rimanere montati sul motociclo per tutto il tempo di permanenza dello stesso in parco chiuso.**

12.3.6 - Il D.d.G. ha la facoltà di requisire e/o cancellare le immagini registrate.

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- Durante le O.P. il C.T. ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sulle luci posteriori, 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.

12.4.3 - La luce posteriore deve rimanere montata e mantenuta operativa (pronta all'uso) durante tutta la durata dell'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).

12.4.4 - La luce deve essere accesa unicamente quando:

- Il D.d.G. dichiara la prova o la gara bagnate.
- **In caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del D.d.G.**

12.4.5 - **L'obbligo di accendere la luce posteriore, in caso di ridotta visibilità, viene segnalato ai piloti mediante l'esposizione dell'apposito cartello. La mancata accensione della luce posteriore, nei casi previsti, viene sanzionata come "inosservanza degli obblighi dei piloti".**

12.4.6 - Sui motocicli Derivati di Serie, il fanale posteriore originale può essere utilizzato come luce posteriore in caso di pioggia o scarsa visibilità.

12.4.7 - **L'articolo 12.4 (per intero) non si applica alle classi Minimoto, Salita e Moto d'Epoca, per le quali non è obbligatorio montare una luce posteriore.**

12.5 - COMANDI ELETTRICI

12.5.1 - **Riposizionare, sostituire o rimuovere i blocchetti originali degli interruttori elettrici, incluso il blocchetto della chiave di avviamento sui motocicli Derivati di Serie è ammesso.**

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 "Dimensioni Motociclo/Sidecar".

- 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:
- Almeno 180° del cerchio ruota posteriore.
 - L'intero cerchio ruota anteriore, tranne le parti coperte dal parafango, dalla forcella, dai freni o da prese d'aria amovibili.
 - Il pilota nella normale posizione di guida, ad eccezione degli avambracci.
 - L'uso di materiali trasparenti per aggirare i punti precedenti 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 precedenti.
- 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 - CARENATURA
- 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 una superficie possibilmente 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

- 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
 - Sul fondo della vasca è raccomandato disporre del materiale assorbente non infiammabile al fine di ridurre la fuoriuscita di olio e ritardare la propagazione di eventuali fiamme.
- 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 mm. 25. 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 la stessa 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 (Naked), è ammesso 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 consentito sostituire la vasca con una paratia con i bordi rialzati, sul fondo della quale è obbligatorio disporre del materiale assorbente di cui all'articolo 13.3.3.**
- 13.4 - PARAFANGHI
- 13.4.1 - Il parafango anteriore non deve superare i seguenti piani:

- 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 "Dimensioni Motociclo/Sidecar".
- 13.4.2 - L'uso del parafango anteriore è obbligatorio per classi di motocicli Derivati di Serie (600 Supersport, Superbike, Supersport 300, Stock 600, Stock 1000, Naked, Open e Scooter), nelle rimanenti classi (prototipi) è obbligatorio, solo nel caso il D.d.G. dichiari la prova o la gara bagnata.
- 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 l'impianto di 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 devono 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 - 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, etc.).
- 13.6.5 - È consigliato l'utilizzo di numeri ad 1 o 2 cifre. È ammesso l'utilizzo di massimo 3 cifre, fermo restando il rispetto delle dimensioni minime.
- 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.

versione al 17 gennaio 2017

- 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 "Tabelle Porta Numero e Numeri" 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 espressamente autorizzato nel regolamento di classe o di trofeo, sulle tabelle porta-numero non devono essere apposti loghi di sponsor.
- 13.7.5 - **A parziale deroga di quanto stabilito dagli articoli precedenti si stabilisce che, qualunque sia la combinazione dei colori di numeri e tabelle porta-numero prevista dai regolamenti di classe, nelle classi di Campionato Italiano il leader del Campionato ha l'obbligo di esporre tabelle porta-numero tricolori. La mancata osservanza del presente articolo è sanzionata come "inosservanza degli obblighi dei piloti".**
- 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 "Tabelle Porta Numero e Numeri".
- 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

versione al 17 gennaio 2017

centrale o su quella inferiore della carenatura. Le gambe del pilota, in sella al motociclo, non devono coprire neanche parzialmente i numeri e le tabelle porta-numero laterali.

- 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.
- 13.10 - NON CONFORMITÀ TABELLE PORTA-NUMERO E NUMERI DI GARA
- 13.10.1 - Alle O.P. verranno respinti i motocicli con tabelle porta-numero e numeri di gara non conformi, non leggibili o contenenti loghi suscettibili di creare confusione nella lettura.
- 13.10.2 - **È compito del pilota assicurarsi che le tabelle porta-numero ed numeri di gara siano conformi e leggibili, prima dell'ingresso in pista durante i turni di prove, il warm-up e la gara. Il mancato rispetto del presente articolo è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti.**
- 13.10.3 - **Gli articoli 13.6, 13.7, 13.8 e 13.9 non possono essere oggetto di reclamo. Il rifiuto a conformarsi alle richieste del C.T. riguardo la conformità e la leggibilità dei numeri di gara è equiparato ad un'irregolarità tecnica.**

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - GENERALITÀ
- 14.1.1 - **Per impianto di scarico si intende l'assieme dei tubi di scarico, dei silenziatori e dei relativi elementi di fissaggio.**
- 14.2 - CRITERI COSTRUTTIVI
- 14.2.1 - In tutte le classi ad eccezione degli scooter, i gas di scarico devono essere espulsi all'indietro 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.
- 14.2.2 - L'estremità dei tubi di scarico di un motociclo non deve sporgere oltre la

tangente verticale allo pneumatico posteriore, come illustrato nell'Allegato "Dimensioni Motociclo/Sidecar".

- 14.2.3 - **I dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) ed i dispositivi di ricircolo dei gas esausti in ammissione (EGR), non sono ammessi. Sui motocicli Derivati di Serie, questi dispositivi se presenti in origine, devono essere rimossi.**
- 14.2.4 - Tutte le estremità dello scarico devono essere arrotondate allo scopo di evitare la presenza di bordi taglienti.
- 14.2.5 - Gli impianti di scarico a lunghezza variabile sono vietati.
- 14.3 - PROVA FONOMETRICA
- 14.3.1 - Il livello fonometrico allo scarico dei motocicli deve essere contenuto nei limiti previsti per le singole classi.
- 14.3.2 - Le disposizioni generali, la procedura di misurazione e la tabella riassuntiva dei limiti nelle varie classi, sono riportate nell'Allegato "Controlli Fonometrici Gare di Velocità".

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 o di trofeo, 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 legatura, 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 anteriore/i.
 - Fanale posteriore, salvo quanto utilizzato come luce in caso di gara bagnata.
 - 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 - È ammesso 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.
- Parafango posteriore

16.3 - COMPONENTI NON VINCOLATI

- 16.3.1 - Salvo quando diversamente specificato negli articoli precedenti, i seguenti elementi sono liberi:
- Tutti i lubrificanti (oli, grassi, liquido freni, etc.).
 - 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).
 - 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 e successivi)
- 17.2.4 - Ulteriori dettagli riguardanti "le dieci regole sui caschi" e sulle omologazioni riconosciute sono riportati nell'Allegato "Caschi".
- 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 ammesso, 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 ammesso.
- 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 poliuretanicca 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 ammesso utilizzare materiali alternativi alla pelle con mm. 1,5 di spessore minimo, a condizione che non fondano con il calore e che abbiano proprietà uguali o superiori alla pelle 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 quanto stabilito 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 con motore monocilindrico, 2 tempi alimentati a carburatore. 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.

L'iscrizione di un pilota al Campionato Italiano PreMoto3 2T è subordinata alla presentazione di una scheda tecnica contenente informazioni riguardo alcuni componenti del motociclo vincolati dal presente regolamento. Il modello della scheda tecnica è scaricabile dal sito www.civ.tv. La scheda deve essere compilata in ogni sua parte e depositata conformemente a quanto indicato nelle istruzioni ad essa allegate. Alle O.P. non vengono ammessi piloti (titolari o wild-card) che non abbiano depositato la scheda tecnica.

La scheda tecnica del motociclo viene depositata a nome del pilota per la stagione in corso e di norma non può essere cambiata durante la stagione, pena la partenza dall'ultimo posto in griglia nella gara successiva alla richiesta di cambio. La sanzione non viene applicata, solo una volta durante la stagione, unicamente nel caso in cui il pilota cambi di modello di motociclo o di team.

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 somma dei pesi del motociclo in ordine di marcia e del pilota in tenuta da gara deve essere uguale o superiore a **Kg. 137**.
- 1.2 - Alle O.P. ogni pilota ha l'obbligo di fare punzonare il motociclo (telaio) ed il motore (carter motore), la sostituzione del telaio o del motore durante l'evento è autorizzata solo in caso di gravi e provati problemi tecnici e deve essere preventivamente autorizzata dal 1° C.T.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - **Ad eccezione di quanto specificato nell'articolo 15, il telaio, il forcellone, il telaioetto reggisella ed il telaioetto porta strumenti sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.**

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire (si veda anche art. 15), la forcella anteriore, l'ammortizzatore e l'eventuale leveraggio della sospensione posteriore, sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 3.2 - **Gli elementi elastici (molle) delle sospensioni (anteriori e posteriori) devono essere di tipo elicoidale.**
- 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 (si veda anche art. 15), l'impianto frenante è libero, nei limiti di quanto stabilito nel 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 (si veda anche art. 15) anteriori e posteriori sono liberi, nei limiti di quanto specificato nel 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".

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - **Gli unici pneumatici ammessi sono quelli acquistati presso il racing service del Fornitore Ufficiale per il Campionato Italiano PreMoto3 2T, riconoscibili dalla presenza del contrassegno applicato dal racing service stesso prima della consegna.**
- 6.2 - Durante i turni di qualifica è ammesso utilizzare un massimo di 3 pneumatici, indifferentemente anteriori o posteriori, sui quali è obbligatorio applicare gli appositi sticker conformemente a quanto stabilito nel RTGS.
- 6.3 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di sticker.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - Il serbatoio ed il circuito del carburante sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 7.2 - **L'unico carburante ammesso nel Campionato Italiano PreMoto3 2T è il Carburante CIV conforme a quanto specificato nel RTGS.**

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE
- 8.1.1 - **Salvo quanto specificato negli articoli a seguire il sistema di alimentazione è libero nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.**
- 8.1.2 - Sono ammessi motori aspirati, alimentati mediante carburatore.
- 8.2 - CARBURATORE
- 8.2.1 - Il carburatore è libero per marca, modello e dimensione.
- 8.2.2 - L'uso di sistemi d'iniezione meccanici o elettro-meccanici del carburante (es. iniettori, pompe di ripresa, power-jet, etc.), è vietato.
- 8.3 - CASSA FILTRO E FILTRO ARIA
- 8.3.1 - 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.
- 8.3.2 - Il cornetto di aspirazione è libero, l'uso di condotti di ammissione a lunghezza variabile è vietato.
- 8.3.3 - 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 - **RESTRITTORE IN AMMISSIONE**
- 8.4.1 - **Tutti i motori devono essere equipaggiati con restrittore in lega di alluminio (flangia) amovibile interposto tra il collettore di ammissione ed il pacco lamellare. Le flangia deve avere spessore minimo di mm. 8 ed un foro interno perfettamente cilindrico e non smussato con un diametro massimo di mm. 28. Le tolleranze massime ammesse sono di -0.1mm sullo spessore della flangia e di +0.1mm sul diametro del foro.**
- 8.4.2 - **Il collettore di aspirazione, la flangia ed pacco lamellare devono essere montati in modo che tutta l'aria in ingresso al cilindro passi per il foro interno della flangia.**

- 8.4.3 - **L'uso di camere a volume variabile (es. polmoncini, soffiotti, compensatori, etc.) sul condotto di aspirazione a valle della flangia in ammissione, è vietato.**

ART. 9 - MOTORE

- 9.1 - GENERALITÀ MOTORE
- 9.1.1 - Salvo per quanto specificato negli articoli a seguire (si veda anche art. 15), il motore è libero nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 9.1.2 - **Sul motore è consentito eseguire lavorazioni per asportazione e/o riporto di materiale, nei limiti di quanto stabilito negli articoli a seguire.**
- 9.1.3 - La massima cilindrata ammessa è di 125 cc. Sulla misura della cilindrata non è ammessa alcuna tolleranza.
- 9.1.4 - Il massimo rapporto di compressione ammesso è **12,5:1**.
- 9.1.5 - **L'alesaggio del cilindro, la corsa del pistone e l'interasse della biella devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore del motore ed indicati nella scheda tecnica.**
- 9.1.6 - Le guarnizioni motore (inclusa la guarnizione di testa) sono libere.
- 9.2 - TESTA
- 9.2.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, la testa è libera.
- 9.2.2 - Una volta fissata sulla testa, nulla della candela deve sporgere nella parte interna della camera di combustione, ad esclusione degli elettrodi.
- 9.2.3 - Sulla testa è consentito montare un anello anti-detonazione di qualunque materiale.
- 9.3 - DISTRIBUZIONE
- 9.3.1 - Sono ammessi unicamente motori con distribuzione a valvola lamellare.
- 9.3.2 - Il pacco lamellare è libero.
- 9.4 - CILINDRO
- 9.4.1 - La fusione del cilindro originale deve essere mantenuta.
- 9.5 - PISTONE
- 9.5.1 - Il pistone, le fasce di tenuta, lo spinotto ed i relativi fermi, sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 9.6 - CARTER
- 9.6.1 - Le fusioni originali dei carter motore e dei coperchi laterali devono essere mantenute.
- 9.6.2 - Sui carter motore è consentito calettare boccole di alluminio o bronzo,

di forma cilindrica e diametro esterno massimo di mm 70, al fine di ripristinare le sedi dei cuscinetti dell'albero motore.

9.7 - ALBERO MOTORE E BIELLA

9.7.1 - **Il peso dell'albero motore comprensivo di biella, rasamenti e gabbia a rulli e quello dell'eventuale contralbero devono rimanere come indicati nella scheda tecnica.**

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 ammessi unicamente cambi meccanici con un massimo di 6 marce.**

10.2.2 - I rapporti di trasmissione della primaria e del cambio devono essere quelli indicati nella scheda tecnica.

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, la pompa dell'acqua ed il circuito dell'acqua (qualora presenti) sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - GENERALITÀ

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

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

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

12.2.2 - È obbligatorio l'uso della centralina di controllo motore (ECU) Dell'Orto modello 14402 o 14404 marchiate con il logo della Federazione Motociclistica Italiana.

12.2.3 - Le suddette ECU devono rimanere inalterate sia nel hardware che nel software.

12.2.4 - **In qualunque momento dell'evento, il primo C.T. ha il diritto di richiedere la sostituzione della centralina montata sul motociclo. Il rifiuto di procedere alla sostituzione è equiparato ad un'irregolarità tecnica.**

12.3 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.3.1 - L'uso di dispositivi di acquisizione dati è ammesso 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.

12.3.2 - **Salvo quanto specificato negli articoli a seguire il numero di canali acquisiti, la tipologia e il modello di sensori, sono liberi.**

12.3.3 - **Il sensore di velocità anteriore non è ammesso.**

12.3.4 - **Le piattaforme inerziali di qualsiasi modello e sensori con funzionalità di misura multiple (es. sensori a doppia o tripla lettura), non sono ammessi.**

12.3.5 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è ammesso. **Il quick-shifter può essere connesso unicamente alla bobina, oltre che al positivo ed alla massa del cablaggio, per l'alimentazione.**

12.2.6 - Ad eccezione del quick-shifter ed della ECU nessun sensore o sistema aggiuntivo può essere connesso alle bobine al fine di implementare le strategie di controllo del motore.

12.3.7 - 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 ammesso.

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 (si veda anche art. 15), l'impianto di scarico è libero.

- 14.2 - L'uso di dispositivi mobili (valvole, paratie ecc.) atti a variare la lunghezza, la geometria o le sezioni di passaggio dei condotti di scarico, è vietato. Eventuali dispositivi di questo tipo presenti in origine sul condotto di scarico, devono essere rimossi.
- 14.3 - Il massimo livello 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:
- **Molle delle sospensioni.**
 - 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 ammesso unicamente per la bulloneria e per i componenti montati in origine sul motore e riportati sulla scheda tecnica.

REGOLAMENTO TECNICO PREMOTO3 4T (RT2PM3)

Fermo restando quanto stabilito 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 con motore monocilindrico, 4 tempi. Sono ammessi unicamente motori di produzione, ossia motori prodotti in serie ed in libera vendita, per i quali siano disponibili un catalogo ricambi ed un listino prezzi del produttore. I motori appartenenti a motocicli iscritti al Campionato Mondiale Moto3 a partire dall'anno 2012, non sono ammessi.

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. Il modello della scheda tecnica è scaricabile dal sito: www.civ.tv. La scheda deve essere compilata in ogni sua parte e depositata conformemente a quanto indicato nelle istruzioni ad essa allegate. Alle O.P. non vengono ammessi piloti (titolari o wild-card) che non abbiano depositato la scheda tecnica.

La scheda tecnica del motociclo viene depositata a nome del pilota per la stagione in corso e di norma non può essere cambiata durante la stagione. Il cambio della scheda durante la stagione viene accettato, ma è sanzionato con la partenza dall'ultimo posto in griglia nella gara successiva alla richiesta di cambio. La sanzione non viene applicata, solo una volta durante la stagione, unicamente nel caso in cui il pilota cambi di modello di motociclo o di team.

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 somma dei pesi del motociclo in ordine di marcia e del pilota in tenuta da gara deve essere uguale o superiore a Kg. 142.
- 1.2 - Alle O.P. ogni pilota ha l'obbligo di fare punzonare il motociclo (telaio) ed il motore (carter motore), la sostituzione del telaio o del motore durante l'evento è autorizzata solo in caso di gravi e provati problemi tecnici e deve essere preventivamente autorizzata dal 1° C.T.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - **Ad eccezione di quanto specificato nell'articolo 15, il telaio, il forcellone, il telaio reggisella ed il telaio porta strumenti sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.**

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire (si veda anche art. 15), la forcella anteriore, l'ammortizzatore e l'eventuale leveraggio della sospensione posteriore, sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 3.2 - **Gli elementi elastici (molle) delle sospensioni (anteriori e posteriori) devono essere di tipo elicoidale.**
- 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 (si veda anche art. 15), l'impianto frenante è libero, nei limiti di quanto stabilito nel 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 (si veda anche art. 15) anteriori e posteriori sono liberi, nei limiti di quanto specificato nel 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".

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - **Gli unici pneumatici ammessi sono quelli acquistati presso il racing service del Fornitore Ufficiale per il Campionato Italiano PreMoto3 4T, riconoscibili dalla presenza del contrassegno applicato dal racing service stesso prima della consegna.**
- 6.2 - Durante i turni di qualifica è ammesso utilizzare un massimo di 3 pneumatici, indifferentemente anteriori o posteriori, sui quali è obbligatorio applicare gli appositi sticker conformemente a quanto stabilito nel RTGS.

- 6.3 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di sticker.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

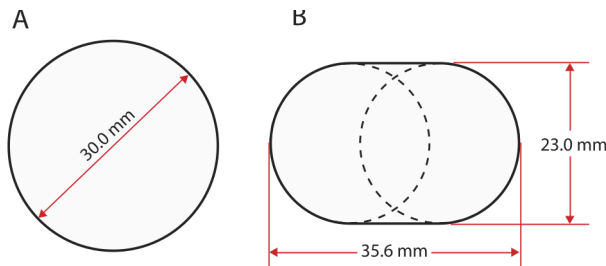
- 7.1 - Il serbatoio ed il circuito del carburante sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 7.2 - **L'unico carburante ammesso nel Campionato Italiano PreMoto3 4T è il Carburante CIV conforme a quanto specificato nel RTGS.**

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE
- 8.1.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire il sistema 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.
- 8.1.3 - **La massima pressione del carburante ammessa è di 5.0 Bar. 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.**
- 8.2 - MOTORI A CARBURATORE
- 8.2.1 - Il carburatore è libero, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 8.2.2 - **L'uso di sistemi d'iniezione meccanici o elettro-meccanici del carburante (es. iniettori, pompe di ripresa, power-jet, etc.) oltre alla eventuale pompa di ripresa meccanica montata in origine sul carburatore, è vietato.**
- 8.2.3 - **Sostituire il carburatore con un sistema di iniezione conforme a quanto specificate nell'articolo a seguire è consentito.**
- 8.3 - MOTORI AD INIEZIONE
- 8.3.1 - Sono ammessi unicamente sistemi mono-iniettore, il secondo iniettore eventualmente montato in origine, deve essere rimosso.
- 8.3.2 - **La valvola del gas del gas deve essere del tipo "a farfalla".**
- 8.4 - RIDE BY WIRE
- 8.4.1 - **I sistemi di controllo elettronici delle valvole a farfalla, noti anche come sistemi "ride by wire", non sono ammessi.**
- 8.5 - CASSA FILTRO E FILTRO ARIA
- 8.5.1 - 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.

- 8.5.2 - Il cornetto di aspirazione è libero, l'uso di condotti di ammissione a lunghezza variabile è vietato.
- 8.5.3 - 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.
- 8.6 - **RESTRITTORE IN AMMISSIONE**
- 8.6.1 - **Tutti i motori devono essere equipaggiati con un restrittore in lega di alluminio (boccola) amovibile, interposto tra il corpo farfallato e la testa. Tale boccola deve avere spessore minimo di mm. 8 ed un foro interno non smussato con di forma circolare (A) o ovale (B) con le misure massime indicate nella figura a seguire. Le misure del foro devono essere costanti per tutto lo spessore della boccola.**



Le tolleranze massime ammesse sono di -0.1mm sullo spessore della boccola e di +0.1mm sulle misure del foro.

- 8.6.2 - Il montaggio della boccola all'interno del condotto di ammissione deve essere effettuato in modo tale che tutta l'aria in ingresso al cilindro passi per il foro interno della flangia.
- 8.6.3 - L'uso di camere a volume variabile (es. polmoncini, soffiotti, compensatori, etc.) sul condotto di aspirazione a valle della flangia in ammissione, è vietato.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ MOTORE

- 9.1.1 - Salvo per quanto specificato negli articoli a seguire (si veda anche art. 15), il motore è libero nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 9.1.2 - **Sul motore è consentito eseguire lavorazioni per asportazione e/o riporto**

di materiale, nei limiti di quanto stabilito negli articoli a seguire.

- 9.1.3 - La massima cilindrata ammessa è di 250 cc. Sulla misura della cilindrata non è ammessa alcuna tolleranza.
- 9.1.4 - Il massimo rapporto di compressione ammesso è 13,0:1.
- 9.1.5 - **L'alesaggio del cilindro, la corsa del pistone e l'interasse della biella devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore del motore ed indicati nella scheda tecnica.**
- 9.1.6 - Le guarnizioni motore (inclusa la guarnizione di testa) sono libere.
- 9.2 - TESTA
- 9.2.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, la testa è libera.
- 9.2.1 - **Le fusioni originali della testa e del coperchio testa devono essere mantenute.**
- 9.2.2 - **Il numero ed il diametro delle valvole devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore del motore ed indicati nella scheda tecnica.**
- 9.2.3 - Una volta fissata sulla testa, nulla della candela deve sporgere nella parte interna della camera di combustione, ad esclusione degli elettrodi.
- 9.3 - DISTRIBUZIONE
- 9.3.1 - Il metodo di distribuzione originale deve essere mantenuto.
- 9.3.2 - **Le alzate degli alberi a camme devono rimanere come indicate nella scheda tecnica. 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.**
- 9.4 - CILINDRO
- 9.4.1 - La fusione del cilindro originale deve essere mantenuta.
- 9.5 - PISTONE
- 9.5.1 - Il pistone, le fasce di tenuta, lo spinotto ed i relativi fermi, sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 9.6 - CARTER
- 9.6.1 - Le fusioni originali dei carter motore e dei coperchi laterali devono essere mantenute.
- 9.7 - ALBERO MOTORE E BIELLA
- 9.7.1 - **Il peso dell'albero motore comprensivo di biella, rasamenti e bronzina e quello dell'eventuale contralbero devono rimanere come indicati nella scheda tecnica.**

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 ammessi unicamente cambi meccanici con un massimo di 6 marce.**

10.2.2 - I rapporti di trasmissione della primaria e del cambio devono essere quelli indicati nella scheda tecnica.

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 (ad aria o ad acqua o misto acqua/olio) deve rimanere come indicato nella scheda tecnica.

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

11.3 - Il radiatore dell'olio ed il circuito dell'olio (se presenti) sono liberi nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.

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

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

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - È obbligatorio l'uso delle seguenti centraline di controllo motore (ECU):

- Dell'Orto, modello 14402 o 14404, utilizzabile solo su motori a carburatore.
- GET **RX1CIV**, utilizzabile sia su motori a carburatore che ad iniezione.

12.2.2 - **Le suddette ECU devono avere una versione di firmware approvata dalla F.M.I. per il campionato PreMoto3 4T 2017 e devono rimanere inalterate sia nel hardware che nel software ed essere marchiate con il logo della Federazione Motociclistica Italiana.**

12.2.3 - Le ECU ammesse attivano la strategia di limitatore a 13.500 giri/min.

12.2.4 - Sulla ECU GET **RX1CIV** è ammesso modificare unicamente i parametri di calibrazione, ammessi dal programma fornito unitamente alla centralina.

12.2.5 - **In qualunque momento dell'evento, il primo C.T. ha il diritto di richiedere la sostituzione della centralina montata sul motociclo. Il rifiuto di procedere alla sostituzione è equiparato ad un'irregolarità tecnica.**

12.3 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.3.1 - L'uso di dispositivi di acquisizione dati è ammesso 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.

12.3.2 - **Salvo quanto specificato negli articoli a seguire il numero di canali acquisiti, la tipologia e il modello di sensori, sono liberi.**

12.3.3 - **Il sensore di velocità anteriore non è ammesso.**

12.3.4 - **Le piattaforme inerziali di qualsiasi modello e sensori con funzionalità di misura multiple (es. sensori a doppia o tripla lettura), non sono ammessi.**

12.3.5 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è ammesso. **Il quick-shifter può essere connesso unicamente alla bobina, oltre che al positivo ed alla massa del cablaggio, per l'alimentazione.**

12.2.6 - Ad eccezione del quick-shifter ed della ECU nessun sensore o sistema aggiuntivo può essere connesso alle bobine al fine di implementare le strategie di controllo del motore.

12.3.7 - 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 ammesso.

13.3 - Le selle portanti, ossia prive di telaietto 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 (si veda anche art. 15), l'impianto di scarico è libero.

- 14.2 - **L'uso di dispositivi mobili (valvole, paratie ecc.) atti a variare la lunghezza, la geometria o le sezioni di passaggio dei condotti di scarico, è vietato. Eventuali dispositivi di questo tipo presenti in origine sul condotto di scarico, devono essere rimossi.**
- 14.3 - Il massimo livello 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:
- **Molle delle sospensioni.**
 - 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 ammesso unicamente per la bulloneria (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 quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Moto3 Standard devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Sono ammessi alla classe Moto3 Standard, unicamente motocicli prototipo con motore, sistema di accensione e controllo motore e sistema di alimentazione equipaggianti in origine motocicli Honda NSF 250R Modello MR03.

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.

L'iscrizione di un pilota al Campionato Italiano Moto3 Standard è subordinata alla presentazione di una scheda tecnica contenente informazioni riguardo alcuni componenti vincolati dal presente regolamento. Il modello della scheda tecnica è scaricabile dal sito: www.civ.tv. La scheda deve essere compilata in ogni sua parte e depositata conformemente a quanto indicato nelle istruzioni ad essa allegate. Alle O.P. non vengono ammessi piloti (titolari o wild-card) che non abbiano depositato la scheda tecnica.

La scheda tecnica del motociclo viene depositata a nome del pilota per la stagione in corso e di norma non può essere cambiata durante la stagione. Il cambio della scheda durante la stagione viene accettato, ma è sanzionato con la partenza dall'ultimo posto in griglia nella gara successiva alla richiesta di cambio. La sanzione non viene applicata, solo una volta durante la stagione, unicamente nel caso in cui il pilota cambi di modello di motociclo o di team.

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 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 nel Campionato Italiano Moto3 Standard devono essere sigillati, conformemente a quanto specificato nell'articolo 1.6 del RTGS.
- 1.3 - 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.

- 1.4 - Per le modalità con cui vengono conteggiati i motori e le sanzioni previste per l'uso di motori oltre il numero massimo ammesso 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 nel 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 nel 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 nel RTGS.**
- 4.2 - **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, 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 acquistati presso il racing service del Fornitore Ufficiale per il Campionato Italiano Moto3 Standard, riconoscibili dalla presenza del contrassegno applicato dal racing service stesso prima della consegna.**
- 6.2 - Durante i turni di prove libere e qualifica è ammesso utilizzare un massimo di 6 pneumatici, indifferentemente anteriori o posteriori, sui quali è obbligatorio applicare gli appositi sticker conformemente a quanto stabilito nel RTGS.
- 6.3 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di sticker.
- 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 - **Il serbatoio ed il circuito carburante sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.**
- 7.2 - **L'unico carburante ammesso nel Campionato Italiano Moto3 Standard è il Carburante CIV conforme a quanto specificato nel RTGS.**

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 - **SISTEMA DI ALIMENTAZIONE**
- 8.1.1 - **Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il sistema di alimentazione come definito nel RTGS deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo Honda NSF 250R Modello MRO3.**
- 8.1.2 - **La massima pressione del carburante ammessa è di 5.0 Bar. 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.**
- 8.1.3 - **Il cornetto di aspirazione è libero, non sono ammessi condotti di ammissione a lunghezza variabile.**
- 8.1.4 - I sistemi di controllo elettronico della valvola farfalla "ride by wire" non sono ammessi.

8.2 - AIR-BOX

8.2.1 - **L'air-box è libero per materiale e tipologia, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.**

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ

9.1.1 - **Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il motore deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo Honda NSF 250R Modello MR03.**

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

9.1.3 - Il massimo rapporto di compressione ammesso è di 13:1.

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 venga rispettato il limite sul rapporto di compressione.

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. Lo spessoramento delle molle delle valvole è vietato.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - Il metodo di distribuzione deve rimanere originale.

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

9.3.3 - La catena di distribuzione ed il relativo tenditore, devono rimanere originali.

9.4 - CILINDRO

9.4.1 - Qualsiasi modifica al cilindro è vietata.

9.4.2 - È ammesso 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 al pistone, inclusi lucidatura ed alleggerimento, è vietata.

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

9.6 - BIELLE

9.6.1 - Qualsiasi modifica alla biella, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.

9.7 - ALBERO MOTORE

9.7.1 - L'albero motore deve rimanere come originale, qualsiasi modifica, inclusa la lucidatura, è vietata.

9.7.2 - Alleggerire o appesantire l'albero motore o qualsiasi elemento ad esso solidale (es. rotori del generatore, masse volaniche, ruote foniche, ingranaggi di primaria) è vietato.

9.8 - CARTER MOTORE

9.8.1 - I carter motore devono rimanere originali 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.

9.8.3 - Sostituire il coperchio del filtro olio motore originale allo scopo di montare un radiatore olio, è consentito. I restanti coperchi laterali dei carter motore devono rimanere originali.

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.

10.2.2 - I rapporti di trasmissione della primaria e del cambio devono essere quelli indicati nella scheda 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 nel 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 nel 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 nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il sistema di accensione e controllo motore, inclusi tutti i relativi sensori, devono rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo Honda NSF 250R Modello MR03.

12.2.2 - La centralina di controllo motore (ECU) deve essere mantenuta originale sia nell'hardware che nel software. È ammesso 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.

12.2.3 - La candela è libera. Una volta fissata sulla testa, nulla della candela, oltre agli elettrodi, può sporgere nella parte interna della camera di combustione.

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 di intervento del limitatore, inteso come media dei giri motore quando il limitatore è attivo in accelerazione, non deve essere superiore a 13.500 giri/min.

12.2.6 - Tutti i motocicli devono montare obbligatoriamente uno dei dispositivi per il controllo del regime massimo di rotazione motore (Acquisitore RPM), incluso nella lista pubblicata sul sito www.civ.tv.

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.

12.2.8 - Il pilota ha l'obbligo di verificare il corretto funzionamento dell'Acquisitore RPM prima di ogni ingresso in pista, durante le prove, il warm-up e la gara. La verificata assenza di una o più acquisizioni durante l'evento e quindi l'impossibilità di verificare il rispetto del limite sul regime massimo di rotazione, è equiparata ad una irregolarità tecnica.

12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.3.1 - Il generatore di corrente deve rimanere originale. Il circuito di ricarica della batteria non può essere disattivato.

12.3.2 - Il cruscotto è libero.

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 sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter), è ammesso. **Il quick-shifter può essere connesso unicamente alla ECU, oltre che al positivo ed alla massa del cablaggio, per l'alimentazione.**

12.4.3 - Ad eccezione della ECU e dell'acquisitore RPM nessun sensore o sistema aggiuntivo può essere connesso alla bobina.

12.4.4 - È ammesso 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.

12.4.5 - 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.

12.4.6 - La presenza di cavi, o componenti elettrici o elettronici non autorizzati o di natura indeterminata, è equiparata ad un'irregolarità tecnica.

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 ammesso.

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

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 nel RTGS.

14.2 - Non sono ammessi impianti di scarico a lunghezza variabile.

14.3 - L'uso di dispositivi mobili (valvole, paratie ecc.) atti a variare la lunghezza, la geometria o le sezioni di passaggio dei condotti di scarico, è vietato. Eventuali dispositivi di questo tipo presenti in origine sul condotto di scarico, devono essere rimossi.

14.4 - Il massimo livello 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 MOTO3 (RTM3)

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

Sono ammessi alla classe Moto3, motocicli prototipi equipaggiati con motori aspirati, monocilindrici 4 tempi.

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.

Tutte le parti non menzionate nel presente regolamento sono libere nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

L'iscrizione di un pilota al Campionato Italiano Moto3 è subordinata alla presentazione di una scheda tecnica contenente informazioni riguardo alcuni componenti vincolati dal presente regolamento. Il modello della scheda tecnica è scaricabile dal sito: www.civ.tv. La scheda deve essere compilata in ogni sua parte e depositata conformemente a quanto indicato nelle istruzioni ad essa allegate. Alle O.P. non vengono ammessi piloti (titolari o wild-card) che non abbiano depositato la scheda tecnica.

La scheda tecnica del motociclo viene depositata a nome del pilota per la stagione in corso e di norma non può essere cambiata durante la stagione. Il cambio della scheda durante la stagione viene accettato, ma è sanzionato con la partenza dall'ultimo posto in griglia nella gara successiva alla richiesta di cambio. La sanzione non viene applicata, solo una volta durante la stagione, unicamente nel caso in cui il pilota cambi di modello di motociclo o di Team.

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 somma dei pesi del motociclo in ordine di marcia e del pilota in tenuta da gara deve essere uguale o superiore a Kg. 149.
- 1.2 - I motori utilizzati nella classe Moto3 del CIV devono essere sigillati, conformemente a quanto specificato nell'articolo 1.6 del RTGS.
- 1.3 - 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.

- 1.4 - 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 nel 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 nel 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 nel RTGS.
- 4.2 - 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 acquistati presso il racing service del Fornitore Ufficiale per il Campionato Italiano Moto3, riconoscibili dalla presenza del contrassegno applicato dal racing service stesso prima della consegna.
- 6.2 - Durante i turni di prove libere e qualifica è ammesso utilizzare un massimo di 6 pneumatici, indifferentemente anteriori o posteriori, sui quali è obbligatorio applicare gli appositi sticker conformemente a quanto stabilito nel RTGS.
- 6.3 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di sticker.
- 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 - Il serbatoio ed il circuito carburante sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 7.2 - CARBURANTE
- 7.2.1 - L'unico carburante ammesso nel Campionato Italiano Moto3 è il Carburante CIV conforme a quanto specificato nel RTGS.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE
- 8.1.1 - Fermo restando quanto specificato negli articoli e seguire, il sistema di alimentazione come definito nel RTGS, è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 8.1.2 - La massima pressione del carburante ammessa è di 5,0 Bar. 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.
- 8.1.3 - Non sono ammessi condotti di ammissione a lunghezza variabile.
- 8.1.4 - È consentita una sola valvola di parzializzazione dell'ammissione sul corpo farfallato, i sistemi di controllo elettronico della valvola farfalla "ride by wire" non sono ammessi.

- 8.1.5 - 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).
- 8.1.6 - Il controllo del by-pass d'aria può essere effettuato con una valvola a farfalla secondaria.
- 8.1.7 - La superficie totale del by-pass non può essere superiore a quella di un foro circolare del diametro di mm 12.
- 8.1.8 - 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.
- 8.1.9 - Sono ammessi massimo 2 iniettori comandati indipendentemente dalla centralina di controllo motore e posizionati a monte delle valvole di ammissione.
- 8.1.10 - 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 nel RTGS.

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 nel RTGS.
- 9.1.2 - Sono ammessi motori monocilindrici, 4 tempi, con cilindrata fino a 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 - Gli alberi a camme devono essere comandati mediante una catena di distribuzione, con l'eventuale interposizione di un ulteriore 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 - Il massimo alesaggio del cilindro ammesso 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 - Il dispositivo di selezione deve essere di tipo convenzionale, non sono ammessi sistemi di selezione manuale automatizzata tipo "Seamless" o similari.
- 10.2.2 - Non sono ammessi cambi automatici a variazione continua (CVT).
- 10.2.3 - L'uso di sistemi di attuazione del cambio elettro-meccanici o elettro-idraulici è vietato.

- 10.2.4 - Sono ammessi cambi con un massimo di 6 rapporti.
- 10.2.5 - I rapporti di trasmissione della primaria e del cambio devono essere scelti tra quelli indicati nella scheda 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 E LUBRIFICAZIONE

- 11.1 - Gli impianti di raffreddamento acqua e/o olio (radiatori, pompa e tubi) sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel 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 nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE
- 12.2.1 - L'accensione deve essere attuata da un unico dispositivo (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 regime di intervento del limitatore, inteso come media dei giri motore quando il limitatore è attivo in accelerazione, non deve essere superiore a 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 (Acquisitore RPM), incluso nella lista pubblicata sul sito www.civ.tv.
- 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.
- 12.2.6 - Il pilota ha l'obbligo di verificare il corretto funzionamento dell'Acquisitore RPM prima di ogni ingresso in pista, durante le prove, il warm-up e la gara. La verificata assenza di una o più acquisizioni durante l'evento e quindi l'impossibilità di verificare il rispetto del limite sul regime massimo di rotazione, è equiparata ad una irregolarità tecnica.
- 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 sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter), è ammesso. **Il quick-shifter può essere connesso unicamente alla ECU, oltre che al positivo ed alla massa del cablaggio, per l'alimentazione.**
- 12.4.3 - **Ad eccezione della ECU e dell'acquisitore RPM nessun sensore o sistema aggiuntivo può essere connesso alla bobina.**
- 12.4.4 - È ammesso 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.
- 12.4.5 - **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.**
- 12.4.6 - **La presenza di cavi, o componenti elettrici o elettronici non autorizzati o di natura indeterminata, è equiparata ad un'irregolarità tecnica.**

ART. 13 - CARROZZERIA

- 13.1 - La carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 13.2 - L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar come materiale costruttivo della carrozzeria è ammesso.
- 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 - **L'uso di dispositivi mobili (valvole, paratie ecc.) atti a variare la lunghezza, la geometria o le sezioni di passaggio dei condotti di scarico, è vietato. Eventuali dispositivi di questo tipo presenti in origine sul condotto di scarico, devono essere rimossi.**
- 14.4 - Il massimo livello 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 SUPERSPORT 300 (RTSS3)

Fermo restando quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Supersport 300 devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Il Campionato **Supersport 300** è aperto ai modelli di motociclo Derivati di 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 **Supersport 300**, è ammesso 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.

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

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Sono ammessi al Campionato **Supersport 300** 2017 i seguenti modelli di motociclo:
- 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 - **Il S.T.S. sentito il parere del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico può autorizzare fuori classifica la partecipazione di motocicli con prestazioni e caratteristiche compatibili con il Campionato, anche se non presenti nella lista dei motocicli ammessi.**
- 1.3 - Il peso minimo dei motocicli in ordine di marcia deve essere come riportato di seguito:
- | | |
|------------------------|-----------------|
| - Kawasaki Ninja 300 R | Kg. 140. |
| - Honda CBR 500 R | Kg. 158. |
| - Yamaha YZF-R3 | Kg. 140. |
| - KTM RC390 CUP | Kg. 136. |

- 1.4 - I motori utilizzati nella classe Supersport 300 del CIV devono essere sigillati, conformemente a quanto specificato nell'articolo 1.6 del RTGS.
- 1.5 - **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 ammesso far sigillare un massimo di 2 motori ad evento e non più di 3 durante la stagione.**

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 REGGISSELLA
- 2.2.1 - **Il telaietto reggisella può essere modificato o sostituito con altro realizzato con lo stesso tipo di materiale o con un materiale di peso specifico superiore all'originale.**
- 2.2.2 - **È ammesso aggiungere staffe al telaietto reggisella e/o rimuoverne parti protuberanti non sollecitate a condizione che questo non ne intacchi l'integrità strutturale. Eventuali accessori avvitati sul telaietto reggisella possono essere rimossi.**
- 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, il perno forcellone ed i registri tendicatena, devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

2.4.2 - **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, quella inferiore ed il canotto di sterzo, 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 ammesso 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.**

2.7 - PEDANE E COMANDI

2.7.1 - Le pedane poggia piedi ed i comandi a pedale possono essere modificati, riposizionati o sostituiti, 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 o sostituito.

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 - **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 - **L'uso di cartucce after-market, anche sigillate, è ammesso.**

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.

3.2.2 - **L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo dell'ammortizzatore di sterzo (ammortizzatore di sterzo elettronico) è ammesso solo se presente in origine sul motociclo omologato.**

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 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, devono essere uguali 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 - **Il disegno delle flange e della fascia di attrito sono liberi a condizione che vengano rispettati i criteri costruttivi indicati nell'articolo precedente. I dischi freno auto-ventilanti sono ammessi solo se presenti in origine sul motociclo omologato.**
- 4.1.4 - Non è permesso aggiungere condotti d'aria allo scopo di migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante.
- 4.2 - PINZE FRENO
- 4.2.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, 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.
- 4.3 - POMPE FRENO
- 4.3.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS le pompe dei freni anteriori e posteriori devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 4.3.2 - **L'uso di connettori rapidi (dry brake) sui tubi freno è vietato.**
- 4.4 - ELETTRONICA FRENI
- 4.4.1 - L'uso di sistemi antibloccaggio (ABS) è vietato.
- 4.4.2 - Ad eccezione del sensore e della ruota fonica per la misura della velocità posteriore, è obbligatorio rimuovere dal motociclo tutti i componenti del sistema antibloccaggio (ABS) eventualmente montati in origine sul motociclo omologato.

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 para-strappi della trasmissione, quest'ultimo deve rimanere originale.
- 5.3 - **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 purché il disegno del battistrada sia ottenuto mediante stampo.

- 6.2 - A parziale deroga a quanto stabilito nel RTGS, si autorizza unicamente l'uso di pneumatici (dry e rain) 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

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

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.
- 7.3 - CARBURANTE
- 7.3.1 - **L'unico carburante ammesso nel Campionato Italiano Supersport 300 è il Carburante CIV conforme a quanto specificato nel RTGS.**

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, **il sistema di alimentazione come definito nel RTGS**, deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato, nessuna modifica è ammessa.
- 8.1.2 - **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.

- 8.1.3 - Gli iniettori non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.
- 8.1.4 - **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.**
- 8.1.5 - **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 - **SCATOLA FILTRO E FILTRO ARIA**
- 8.3.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire e nel RTGS, la scatola filtro deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per il motociclo omologato.
- 8.3.2 - **È vietato fissare sulla scatola filtro schermi termici (pellicole adesive incluse) non presenti in origine sul motociclo omologato.**
- 8.3.3 - **Il filtro aria può essere modificato o sostituito, ma non eliminato né spostato rispetto alla sua posizione originale.**
- 8.3.4 - **I condotti dell'aria compresi fra la carenatura e la scatola filtro (snorkel) ed eventuali restrizioni, strozzature o paratie presenti all'interno della scatola filtro, possono essere modificati o rimossi compatibilmente a quanto indicato nelle fiches. 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.**
- 8.3.5 - **Griglie o reti presenti all'ingresso dei condotti di ammissione in scatola filtro possono essere rimosse.**

ART. 9 - MOTORE

- 9.1 - GENERALITÀ MOTORE
- 9.1.1 - Sono ammessi motocicli con motore 4 tempi, mono e bi-cilindrici con cilindrata fino a 500 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 - 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, 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 | 12,5:1 |
| - Honda 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 **ed il relativo tenditore**, devono rimanere originali.
- 9.4 - CILINDRI
- 9.4.1 - **È consentito alesare il cilindro fino alla massima maggiorazione ammessa dal costruttore.**
- 9.4.2 - Sottoporre le pareti interne dei cilindri ad un trattamento superficiale è ammesso, 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.
- 9.6 - 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 sistemi atti a ridurre la pressione interna ai carter motore, non presenti in origine sul modello omologato, è vietato. 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) 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).
- 10.1.3 - **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 nel RTGS.
- 10.3.2 - Il coperchio copri-pignone e la protezione copri-catena 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.
- 11.1.2 - **È ammesso montare un radiatore dell'acqua supplementare incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso, a condizione che le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non vengano alterate.**

11.2 - CIRCUITO ACQUA

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

11.3 - RADIATORE OLIO

- 11.3.1 - **Il radiatore dell'olio o lo scambiatore acqua-olio devono rimanere originali.**

11.4 - CIRCUITO OLIO

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

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

- 12.1.2 - **È consentito tagliare il cablaggio originale, al solo fine di rimuovere le parti non utilizzare e connettere i dispositivi autorizzati.**

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 può essere modificato utilizzando uno dei seguenti software e/o dispositivi eventualmente inclusi nel kit specifico per il motociclo:

- a) Centralina ECU originale, con firmware modificato approvato dal costruttore.
- b) Centralina ECU originale, con eventuale firmware modificato approvato dal costruttore, abbinata ad una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione (Power Commander o similari) inclusa nel kit specifico.
- c) Centralina di controllo motore sostitutiva.

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 - **L'uso di sistemi di controllo del motore (ECU) (originali o kit) e sistemi aggiuntivi che implementino le strategie incluse nell'elenco a seguire è vietato.**

- **Controllo di trazione (sia basato sul differenziale dalla velocità anteriore e posteriore e/o sulla andamento degli RPM).**
- **Controllo del motore in partenza (Launch Control)**
- **Anti-impennamento (Anti Wheelie)**
- **Controllo elettronico del freno motore (Closed Loop Engine Brake Control)**
- **Strategie di controllo motore basate sulla posizione del motociclo in pista.**

12.2.5 - **Gli unici sensori per il controllo del motore ammessi sono quelli montati in origine sul motociclo eventualmente inclusi nell'elenco a seguire:**

- **Sensore/i di posizione della valvola del gas (TPS).**
- **Sensore/i di pressione in ammissione (MAP e MAP Sync).**
- **Sensore/i di pressione e/o temperatura.**
- **Pick-up motore (albero motore e/o camme).**
- **Sensore/i posizione manopola del gas.**
- **Sensore della velocità posteriore (Il sensore di velocità anteriore non è ammesso).**
- **Sensore velocità di rotazione albero secondario della trasmissione.**

- **Sensore di posizione del cambio.**
- **Sensore temperatura acqua.**
- **Sensore di inclinazione del motociclo (solo interruttore senza funzioni di misura dell'angolo).**
- **Sensore di cambiata (cella di carico o interruttore).**

12.2.6 - **A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS si stabilisce che tutti sensori nel suddetto elenco devono essere mantenuti originali.**

12.2.7 - **Eventuali sensori, centraline di controllo motore, venduti dal costruttore del motociclo come optional, non sono considerati originali.**

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

12.2.9 - **Il regime di intervento del limitatore non può essere superiore ai valori indicati di seguito:**

- Kawasaki Ninja 300 R 13'000 giri/min.
- Honda CBR 500 R 10'000 giri/min.
- Yamaha YZF-R3 13'000 giri/min.
- KTM RC390 11'000 giri/min.

Con regime di intervento del limitatore si intende la media dei giri motore quando il limitatore è attivo in accelerazione.

12.2.10 - **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.civ.tv.**

12.2.11 - **Il pilota ha l'obbligo di verificare il corretto funzionamento del suddetto dispositivo prima di ogni ingresso in pista, durante le prove, il warm-up e la gara. L'impossibilità di verificare il rispetto del limite sul regime massimo di rotazione, è equiparata ad una irregolarità tecnica.**

12.2.12 - **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 - **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. Le staffe di supporto della batteria possono essere modificate o rimosse.

- 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 - È consentito riposizionare i vari componenti dell'impianto elettrico, purché il loro fissaggio sia stabile e sicuro.
- 12.3.5 - 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 - **Il cruscotto è libero.**
- 12.4.3 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter), è ammesso. **Il quick-shifter può essere connesso unicamente alla ECU, oltre che al positivo ed alla massa del cablaggio, per l'alimentazione.**
- 12.4.4 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi (traguardi elettronici), è ammesso.
- 12.4.5 - **È ammesso montare un sistema di acquisizione dati che includa, oltre alla centralina di acquisizione (Logger), un cablaggio di acquisizione ed un massimo di 4 sensori aggiuntivi (ossia non montati in origine sul motociclo omologato), inclusi nell'elenco a seguire.**
- **Posizione forcella e ammortizzatore.**
 - **Posizione leva freno anteriore.**
 - **Traguardo elettronico.**
 - **Posizione e velocità (mediante segnale GPS).**
 - **Velocità posteriore.**
- 12.4.6 - **È ammesso connettere la centralina di acquisizione alla ECU via CAN (o altri protocolli di trasmissione come k-line, lin etc.). Il numero e la tipologia dei canali acquisti via CAN (o altri protocolli) dalla ECU è libero.**
- 12.4.7 - **Eventuali sensori originali non inclusi negli liste dei sensori ammessi (art. 12.2.5 e 12.4.5) devono essere rimossi dal motociclo.**

12.4.8 - La presenza di cavi, sensori, strumenti o componenti elettronici non autorizzati o di natura indeterminata è equiparata ad una irregolarità tecnica.

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 - CARENATURA
- 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 - Sono ammesse piccole modifiche alla carenatura 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.**

13.2.4 - **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:**

- **I collettori e il tubo di scarico siano realizzati con un materiale con peso specifico uguale o superiore a quello degli originali.**
- **Il numero e la posizione (intesa come l'uscita a destra o sinistra) dei silenziatori rimangano come per il modello omologato.**

14.3 - L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar è consentito come materiale costruttivo per i silenziatori e per le relative staffe di fissaggio.

14.4 - 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.

14.5 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di **107 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 esplicitamente autorizzato negli articoli precedenti, 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 **Supersport 300** 2017.

16.2 - DEROGHE KAWASAKI NINJA 300 R
SOSPENSIONI

16.2.1- È consentito sostituire il leveraggio originale con quello incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE

16.2.2 - Modificare la cassa filtro come indicato nelle fiches, è ammesso.
MOTORE

16.2.3 - Eliminare il contralbero di bilanciamento, è ammesso.

16.2.4 - Modificare i passaggi olio nel carter, è ammesso.

16.2.5- Alleggerire e bilanciare l'albero motore entro i limiti specificati nella fiches, è ammesso.

TRASMISSIONE

16.2.6 - Sostituire l'ingranaggio della sesta marcia con quello incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso, è ammesso.

IMPIANTO ELETTRICO

16.2.7 - Sostituire il cablaggio principale con quello incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso, è ammesso.

16.3 - DEROGHE KTM RC 390 CUP

16.3.1 - Sostituire il disco freno anteriore originale con quello maggiorato incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso e interporre dei distanziali tra la pinza del freno ed i piedini della forcella per permettere l'uso del disco kit, è ammesso.

REGOLAMENTO TECNICO SUPERSPORT 600 (RTSS)

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

Sono ammessi alla classe Supersport 600 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 specificato nell'Allegato "Documentazione e Master".

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. Salvo quando diversamente specificato nel RTGS, 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 Kg 12 e non può essere inferiore a Kg 161.
- 1.3 - I motori utilizzati nella classe Supersport 600 del CIV devono essere sigillati, conformemente a quanto specificato nell'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.
- 1.5 - Per le modalità con cui vengono conteggiati i motori e le sanzioni previste per l'uso di motori oltre il numero massimo ammesso fa riferimento quanto stabilito nell'articolo 1.7 del RTGS.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - TELAIIO
- 2.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il telaio deve rimanere

come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

- 2.1.2 - Forare il telaio è ammesso 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 può essere modificato o sostituito con altro realizzato con lo stesso tipo di materiale o con un materiale di peso specifico superiore all'originale.**
- 2.2.2 - È ammesso aggiungere staffe al telaietto reggisella e/o rimuoverne parti protuberanti non sollecitate a condizione che questo non ne intacchi l'integrità strutturale. Eventuali accessori avvitati sul telaietto reggisella possono essere rimossi.
- 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, quella inferiore ed il canotto di sterzo

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 ammesso 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.

2.7 - PEDANE E COMANDI

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

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

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 ammesso.

- 3.1.3 - L'uso di cartucce after-market, anche sigillate, è ammesso.

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.

- 3.2.2 - **L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo dell'ammortizzatore di sterzo (ammortizzatore di sterzo elettronico) è ammesso solo se presente in origine sul motociclo omologato.**

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

- 3.3.1- Sostituire o modificare l'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) originale è ammesso a condizione che venga mantenuto lo schema della sospensione posteriore del motociclo omologato.

- 3.3.2 - I registri e gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

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

3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI

- 3.4.1 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni è ammesso 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 - **Il disegno delle flange e della fascia di attrito sono liberi a condizione che vengano rispettati i criteri costruttivi indicati nell'articolo precedente.**

I dischi freno auto-ventilanti sono ammessi solo se presenti in origine sul motociclo omologato.

- 4.1.3 - Sui dischi sostitutivi, gli elementi di connessione tra flangia e pista frenate (es. nottolini, lamierini, etc.) sono liberi per tipologia e numero.
- 4.1.4 - Non è ammesso aggiungere condotti d'aria allo scopo di migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante.
- 4.2 - PINZE FRENO
 - 4.2.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, 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 - È ammesso 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.
- 4.3 - POMPE FRENO
 - 4.3.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS le pompe dei freni anteriori e posteriori devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
 - 4.3.2 - L'uso di connettori rapidi (dry brake) sui tubi freno è ammesso.
- 4.4 - ELETTRONICA FRENI
 - 4.4.1 - L'uso di sistemi antibloccaggio (ABS) è vietato.
 - 4.4.2 - Ad eccezione del sensore e della ruota fonica per la misura della velocità posteriore, è obbligatorio rimuovere dal motociclo tutti i componenti del sistema antibloccaggio (ABS) eventualmente montati in origine sul motociclo omologato.

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 ammesso montare tali cerchi sulla versione di motociclo più recente. L'operazione inversa, che consiste nell'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 para-strappi 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 previsti dal Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Supersport 600 per l'evento. La lista (modello misura e mescole) degli pneumatici ammessi è comunicata con dovuto anticipo dal suddetto Fornitore Ufficiale attraverso i propri canali di comunicazione e affissa presso racing service presente sui campi gara.**
- 6.2 - **Prima dell'inizio del Warm-Up, il pilota ha l'obbligo di acquistare presso il racing service del Fornitore Ufficiale almeno una coppia (1 anteriore e 1 posteriore) di pneumatici. Il mancato rispetto del presente articolo è equiparato ad una irregolarità tecnica.**
- 6.3 - Durante i turni di prove libere e qualifica è ammesso utilizzare un massimo di 6 pneumatici, indifferentemente anteriori o posteriori, sui quali è obbligatorio applicare gli appositi sticker, conformemente a quanto stabilito nel RTGS.
- 6.4 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di sticker.
- 6.5 - Il cambio degli pneumatici, l'uso di termocoperte e generatori di corrente sulla griglia di partenza è ammesso.

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 carburante è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 7.3 - CARBURANTE
- 7.3.1 - **L'unico carburante ammesso nel Campionato Italiano Supersport 600 è il Carburante CIV conforme a quanto specificato nel RTGS.**

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

- 8.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, **il sistema di alimentazione come definito nel RTGS**, deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato, nessuna modifica è ammessa.
- 8.1.2 - 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.
- 8.1.3 - Gli iniettori non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.
- 8.1.4 - 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.
- 8.1.5 - 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 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire e nel RTGS, 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 - Il filtro aria può essere modificato o sostituito, ma non eliminato.
- 8.3.4 - 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 di 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.
- 8.3.5 - 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 motore 4T, aspirato con le seguenti cilindrata:
- 4 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 400 cc fino a 600 cc.
 - 3 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 500 cc fino a 675 cc.
 - 2 cilindri, 4 tempi e cilindrata oltre 600 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 della classe.
- 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 omologato.

9.3.2 - **Modificare (riprofilare) o sostituire gli alberi a camme al fine di variare il diagramma della distribuzione è ammesso a condizione che l'alzata massima delle camme venga mantenuta come sull'originale.**

9.3.3 - La fase degli alberi a camme è libera. È ammesso 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 **ed il relativo tenditore**, devono rimanere originali.

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 omologato ogni modifica, inclusa la lucidatura, è vietata.

9.7.2 - Alleggerire o appesantire l'albero motore o qualsiasi elemento ad esso solidale (es. rotori del generatore, masse volaniche, ruote foniche, ingranaggi di primaria) è vietato.

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, non presenti in origine sul modello omologato, è vietato. 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 nel 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 ammesso montare 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.

11.2 - CIRCUITO ACQUA

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

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 ammesso a condizione che le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non vengano alterate.

11.4 - CIRCUITO OLIO

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

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

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

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 ammesso 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 - Salvo per quanto stabilito 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 sensori aggiuntivi. Qualora presente in origine sul motociclo omologato, la piattaforma inerziale deve essere mantenuta originale.

12.4.8 - **È ammesso connettere la centralina di acquisizione alla ECU via CAN (o altri protocolli di trasmissione come k-line, lin etc.). Il numero e la tipologia dei canali acquisti via CAN (o altri protocolli) dalla ECU è libero.**

- 12.4.9 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata è ammesso. 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.
- 12.4.10 - I sistemi aggiuntivi per la rilevazione dei tempi sul giro (traguardi elettronici), sono ammessi.
- 12.4.11 - 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
- 12.4.12 - 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 - CARENATURA

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

- 13.2.2 - Sono ammesse piccole modifiche alla carenatura 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.
- 13.2.3 - 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.
- 13.2.4 - L'uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso d'aria al radiatore è ammesso, 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 o sinistra) dei silenziatori rimangano come per il modello omologato.**
- 14.3 - L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar come materiali costruttivi per l'impianto di scarico è ammesso.
- 14.4 - 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.
- 14.5 - Il massimo livello 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 nel 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 ammesso, nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

REGOLAMENTO TECNICO SUPERBIKE (RTSBK)

Fermo restando quanto stabilito 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 unicamente 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 specificato nell' Allegato "Documentazione e Master".

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. Salvo quando diversamente specificato nel RTGS, 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 Kg. 170.
- 1.3 - I motori utilizzati nella classe Superbike del CIV devono essere sigillati, conformemente a quanto specificato 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 ammesso fa riferimento quanto stabilito nell'articolo 1.7 del RTGS.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - TELAIO
- 2.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il telaio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

- 2.1.2 - Forare il telaio è ammesso 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 telaio reggisella può essere modificato o sostituito con altro realizzato con lo stesso tipo di materiale o con un materiale di peso specifico superiore all'originale.**
- 2.2.2 - È ammesso aggiungere staffe al telaio reggisella e/o rimuoverne parti protuberanti non sollecitate a condizione che questo non ne intacchi l'integrità strutturale. Eventuali accessori avvitati sul telaio reggisella possono essere rimossi.
- 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 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, quella inferiore ed il canotto di sterzo

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

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 ammesso.
- 3.1.3 - L'uso di cartucce after-market, anche sigillate, è ammesso.
- 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.
- 3.2.2 - **L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo**

dell'ammortizzatore di sterzo (ammortizzatore di sterzo elettronico) è ammesso solo se presente in origine sul motociclo omologato.

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

3.3.1- Sostituire o modificare l'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) originale è ammesso condizione che venga mantenuto lo schema della sospensione posteriore del motociclo omologato.

3.3.2 - I registri e gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

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

3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI

3.4.1 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni è ammesso 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 - **Il disegno delle flange e della fascia di attrito sono liberi a condizione che vengano rispettati i criteri costruttivi indicati nell'articolo precedente. I dischi freno auto-ventilanti sono ammessi solo se presenti in origine sul motociclo omologato.**

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

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

4.2 - PINZE FRENO

4.2.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, 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 - È ammesso 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.

4.3 - POMPE FRENO

4.3.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS le pompe dei freni anteriori e posteriori devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.

4.3.2 - L'uso di connettori rapidi (dry brake) sui tubi freno è ammesso.

4.4 - ELETTRONICA FRENI

4.4.1 - L'uso di sistemi antibloccaggio (ABS) è vietato.

4.4.2 - Disabilitare un sistema ABS montato in origine sul motociclo omologato, è ammesso. Nel caso il sistema ABS venga disabilitato è ammesso 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 ammesso montare tali cerchi sulla versione di motociclo più recente. L'operazione inversa, che

consiste nell'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 para-strappi 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 ammesso utilizzare un massimo di 6 pneumatici, indifferentemente anteriori o posteriori, sui quali è obbligatorio applicare gli appositi sticker, conformemente a quanto stabilito nel RTGS.
- 6.3 - **I piloti che non abbiano effettuato almeno 3 giri (giro di lancio, almeno un giro completo e giro di rientro) durante il turno di prove libere, devono rendere al Primo C.T. 2 dei 6 sticker consegnati alle O.P., entro l'inizio del primo turno di prove cronometrate. Il mancato rispetto del presente articolo è equiparato ad una irregolarità tecnica e comporta la cancellazione dei tempi ottenuti durante il primo turno di prove cronometrate.**
- 6.4 - **Al piloti che effettuino le O.P. dopo il turno di prove libere vengono consegnati unicamente 4 sticker.**
- 6.5 - **Gli articoli 6.3 e 6.4 si applicano solo in caso il turno di prove libere, o parte di esso, sia dichiarato asciutto.**
- 6.6 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di sticker.
- 6.7 - Il cambio degli pneumatici, l'uso di termocoperte e generatori di corrente sulla griglia di partenza è ammesso.

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 carburante è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 7.3 - CARBURANTE
- 7.3.1 - **L'unico carburante ammesso nel Campionato Italiano Superbike è il Carburante CIV conforme a quanto specificato nel RTGS.**

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE
- 8.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, **il sistema di alimentazione come definito nel RTGS** deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato, nessuna modifica è ammessa.
- 8.1.2 - 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.
- 8.1.3 - Gli iniettori non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.
- 8.1.4 - 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.
- 8.1.5 - 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 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire e nel RTGS, 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 - Il filtro aria può essere modificato o sostituito, ma non spostato o eliminato.

8.3.4 - 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 di 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.

8.3.5 - 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 motore 4T, aspirato con le seguenti cilindrate:

- 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 della classe.

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 semi-coni 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 ammesso 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 **ed il relativo tenditore**, devono rimanere originali.

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, inclusa la lucidatura, è vietata.

9.7.2 - Alleggerire o appesantire l'albero motore o qualsiasi elemento ad esso solidale (es. rotori del generatore, masse volaniche, ruote foniche, ingranaggi di primaria) è vietato.

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, non presenti in origine sul modello omologato, è vietato. 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 nel 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 ammesso montare 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.

11.2 - CIRCUITO ACQUA

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

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 ammesso a condizione che le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non vengano alterate.

11.4 - CIRCUITO OLIO

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

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.1.1 - Il **"taglio" del cablaggio originale, inteso come rimozione delle parti non utilizzare e/o la suddivisione del cablaggio in più parti, è ammesso.**

12.1.2 - 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 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 ammesso 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 - Salvo per quanto stabilito 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

sensori aggiuntivi. Qualora presente in origine sul motociclo omologato, la piattaforma inerziale deve essere mantenuta originale.

- 12.4.7 - **È ammesso connettere la centralina di acquisizione alla ECU via CAN (o altri protocolli di trasmissione come k-line, lin etc.). Il numero e la tipologia dei canali acquisti via CAN (o altri protocolli) dalla ECU è libero.**
- 12.4.8 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata è ammesso.
- 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 ed 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 bianchi e le tabelle porta-numero rosse.
- 13.2 - **CARENATURA**
- 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 ammesso accorciare il plexi fino ad un massimo di mm 25, per fare spazio al casco del pilota.
- 13.2.2 - Sulle dimensioni della carrozzeria è ammessa una tolleranza di +/- 10mm rispetto agli originali. La larghezza totale della parte frontale della carrozzeria può essere aumentata per un massimo di mm. 10. Non è ammessa l'aggiunta o la soppressione di elementi rispetto all'originale.
- 13.2.3 - Sono ammesse piccole modifiche alla carenatura 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 ammesso, 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 o sinistra) dei silenziatori rimangano come per il modello omologato.
- 14.3 - L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar come materiali costruttivi per l'impianto di scarico è ammesso.
- 14.4 - 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.
- 14.5 - Il massimo livello 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 purché conformi a quanto stabilito nel RTGS.
- 15.2 - Salvo quanto autorizzato negli articoli precedenti, 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 MINIMOTO (RTMMT)

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano a questo campionato devono conformarsi ai seguenti articoli.

Sono ammessi al Campionato Italiano Minimoto, motocicli in miniatura con motore a scoppio.

Come prescritto dalle Norme Sportive, il Campionato Italiano Minimoto è suddiviso nelle categorie Junior A, Junior B, **Junior C**, Open A, Open B, Open C e Gentlemen. Alle suddette categorie corrispondono diverse tipologie di motociclo e motorizzazione, conformemente a quanto stabilito dal presente regolamento.

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 aventi lo scopo di ridurre o aumentare le prestazioni e/o la sicurezza dei motocicli. Tali variazioni potranno interessare il peso minimo e le dimensioni delle flange in aspirazione e scarico. La decisione in merito all'applicazione di tali variazioni spetta al **Settore Tecnico - Sportivo (S.T.S.)**, una volta sentito il parere del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia per le categorie Junior è di kg. 22 per le minimoto con motore 2T, e kg. 24 per quelle con motore 4T. Nelle categorie Open e Gentlemen il peso del motociclo è libero. Sulla misura del peso dei motocicli non è ammessa nessuna tolleranza.
- 1.2 - In qualsiasi momento dell'evento, ogni pilota può avere un solo motociclo (telaio) punzonato a suo nome, lo stesso motociclo non può essere punzonato contemporaneamente a nome di due o più piloti.
- 1.3 - La sostituzione del motociclo punzonato è concessa solo in caso di provati motivi tecnici e deve essere preventivamente concordata con il 1° C.T.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, la ciclistica è libera nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

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

	Min.	Max.
Interasse motociclo:		730 mm
Lunghezza motociclo:		1060 mm
Altezza del centro sella:		460 mm
Altezza del motociclo:		620 mm
Lunghezza pedane:	40 mm	
Diametro pneumatici:	240 mm	280 mm

La lunghezza del motociclo viene misurata come il massimo ingombro longitudinale, le altezze vengono misurate da terra, la lunghezza delle pedane viene misurata tra i due estremi di ogni pedana. Sulle dimensioni sopra indicate è ammessa una tolleranza del 5%.

- 2.3 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS si stabilisce che nella classe Minimoto le pedane poggiapiedi devono essere obbligatoriamente di tipo fisso, le pedane di tipo "ribaltabile" sono vietate.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - I motocicli partecipanti a questo campionato non possono essere dotati di sospensioni.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - In tutte le categorie, i motocicli devono disporre di un freno anteriore ed uno posteriore, **entrambi funzionanti** ed azionabili separatamente mediante comando meccanico o idraulico.
- 4.2 - Nel caso vengano utilizzati freni a disco, questi devono essere realizzati in lega di ferro.
- 4.3 - È obbligatorio montare un coperchio di protezione del disco anteriore (qualora presente). L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questa applicazione, è vietato.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, per tutte le categorie, i cerchi anteriore e posteriore sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

- 5.2 - Sono ammessi unicamente cerchi che abbiano una larghezza del canale inferiore o uguale a mm 100.
- 5.3 - I cerchi ruota devono rimanere come forniti dal costruttore. Qualsiasi modifica tendente ad alterarne la geometria o ridurne il peso, è vietata.
- 5.4 - In tutte le categorie della classe Minimoto, a parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, l'accoppiamento cerchio/pneumatici può non rispettare la normativa ETRTO.

ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - PNEUMATICI CATEGORIE JUNIOR

- 6.1.1 - Nelle categorie Junior, gli pneumatici sono liberi, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS. L'uso degli pneumatici da kart è vietato.
- 6.1.2 - Durante i turni di qualifica e le gare è consentito utilizzare un massimo di 2 set di pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori), sui quali è obbligatorio applicare gli appositi sticker conformemente a quanto stabilito nel RTGS..
- 6.1.3 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di stickers.

6.2 - PNEUMATICI GATEGORIE OPEN E GENTLEMEN

- 6.2.1 - Nelle categorie Open e Gentlemen, fermo restando quanto stabilito nel RTGS, gli pneumatici sono liberi per marca, modello e numero. L'uso degli pneumatici da kart è vietato.
- 6.3 - DEROGHE
- 6.3.1 - L'articolo 6.1.2 non viene applicato nella Coppa Interregionale FMI.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - A parziale deroga di quanto stabilito dal RTGS, si stabilisce che:
- I serbatoi del carburante delle minimoto possono essere realizzati in vetroresina, per tali serbatoi non è richiesto né l'uso del sacco benzina interno, né di superare le prove di omologazione come previsto nel RTGS e nei regolamenti F.I.M.
 - È consentito fissare il serbatoio a parti non strutturali del motociclo, anche mediante attacchi rapidi.
 - Il tappo del serbatoio può sporgere dalla sagoma del serbatoio.

- È raccomandato, ma non obbligatorio, riempire il serbatoio con materiale ignifugo spugnoso (tipo "explosafe®").
- 7.2 - Il circuito del carburante è libero nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 7.3 - CARBURANTE
- 7.3.1 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - CARBURATORE

- 8.1.1 - È obbligatorio l'uso di motori a carburatore. L'uso di carburatori a depressione o membrana e di sistemi d'iniezione carburante, è vietato. Le pompe di ripresa ad azionamento meccanico sono ammesse unicamente per i motocicli a 4T, nelle categorie Open e Gentlemen.
- 8.1.2 - Nelle categorie Junior è obbligatorio l'uso del carburatore Dell'Orto PHBG con diametro diffusore come specificato nella tabella a seguire. Nelle categorie Open e Gentlemen il carburatore è libero nei vincoli dei limiti dell'articolo precedente.

CATEGORIA	CARBURATORE	MOTORE	MODELLO/DIAMETRO
Junior A	Dell'Orto	2T e 4T	PHBG/15
Junior B	Dell'Orto	2T	PHBG/15
Junior B	Dell'Orto	4T	PHBG/18
Junior C	Dell'Orto	2T	PHBG/15
Junior C	Dell'Orto	4T	PHBG/18
Open A, B e C	Libero	2T e 4T	Libero
Gentlemen	Libero	2T e 4T	Libero

- 8.1.3 - Nelle categorie Junior, le sole modifiche consentite al carburatore sono la sostituzione degli elementi costituenti la modifica della carburazione. L'uso di getti variabili è vietato.
- 8.2 - FLANGIA IN AMMISSIONE
- 8.2.1 - I soli motori 4 tempi delle categorie Junior A e Junior B, devono essere equipaggiati con una flangia interposta tra il carburatore e la testa. Tale flangia deve avere spessore assegnato di mm 15 ed un foro interno perfettamente cilindrico e non smussato con diametro massimo come indicato nella tabella a seguire.

CATEGORIA	TIPOLOGIA MOTORE	DIAMETRO MASSIMO FORO
Junior A, B e C	2T	Nessuna Flangia
Junior A	4T	12mm
Junior B	4T	15mm
Junior C	4T	Nessuna Flangia
Open A, B e C	2T e 4T	Nessuna Flangia
Gentlemen	2T e 4T	Nessuna Flangia

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

8.3 - MONTAGGIO DI CARBURATORE E FLANGIA

8.3.1 - Nelle categorie in cui è prevista una limitazione sul carburatore o una flangia in aspirazione, il carburatore, il collettore e l'eventuale flangia devono essere montati in modo che tutta l'aria in ingresso al cilindro passi per la bocca di ammissione del carburatore **e per il foro interno della flangia**. A questo scopo, le coppie di serraggio utilizzate per il fissaggio dell'ammissione devono essere tali da garantire la tenuta del sistema durante l'uso.

ART. 9 - MOTORE

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

9.2 - Sono ammessi motori monocilindrici a 2 tempi o 4 tempi, monoalbero a due valvole, con avviamento a strappo e fune auto-avvolgente.

9.3 - La massima cilindrata ammessa dipende dalla tipologia del motore (2T o 4T) e dalla categoria di appartenenza, come indicato nella tabella a seguire.

CATEGORIA	TIPOLOGIA	CILINDRATA MASSIMA
Junior A, B e C	2T	40cc
Junior A, B e C	4T	90cc
Open A, B e C	2T	50cc
Open A, B e C	4T	110cc
Gentlemen	2T	50cc
Gentlemen	4T	110cc

A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, sulla misura della cilindrata è ammessa una tolleranza di 0,60cc.

9.4 - I tubi di sfiato motore, qualora presenti, devono terminare in un serbatoio di raccolta montato in una posizione facilmente accessibile e ben fissato al motociclo. Tale serbatoio deve essere controllato ed eventualmente svuotato totalmente prima dell'inizio di qualunque prova e gara.

9.5 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che il volume minimo del suddetto serbatoio deve essere di 100 cc.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

10.1.1 - La frizione deve essere calettata sull'albero motore.

10.1.2 - Sono ammesse solo frizioni a secco ad azionamento centrifugo, le frizioni in bagno d'olio sono vietate.

10.2 - CAMBIO

10.2.1 - Sono ammessi unicamente motori mono marcia.

10.2.2 - Qualsiasi dispositivo atto a variare il rapporto di trasmissione (es. variatore) è vietato.

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

10.3.3 - Un copricatena deve essere adottato allo scopo di evitare contatti tra la catena ed il piede del pilota.

10.3.4 - 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 E LUBRIFICAZIONE

11.1 - Nelle categorie Junior sono ammessi unicamente motori raffreddati ad aria, nelle categorie Open e Gentlemen sono ammessi motori raffreddati ad aria e/o acqua.

11.2 - Il radiatore dell'olio è ammesso unicamente nelle categorie Open e Gentlemen.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO**12.1 - ACCENSIONE CATEGORIE JUNIOR**

12.1.1 - Nelle categorie Junior A, Junior B e **Junior C**, tutti i motocicli devono utilizzare il kit di accensione omologato per il Campionato Italiano Minimoto venduto da Selettra Srl (tel: +39.051.8654611 fax: +39.051.861295 mail: info@selettra-ignitioncoil.it).

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 di accensione, inclusa l'aggiunta anche temporanea di particolari non previsti in origine nel suddetto 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 di accensione montati sul motociclo, il rifiuto di procedere alla sostituzione è equiparato ad una irregolarità tecnica.

12.2 - ACCENSIONE CATEGORIE OPEN E GENTLEMEN

12.2.1 - Tutti i motocicli delle categorie Open e Gentlemen devono utilizzare un accensione analogica (induttiva o capacitiva) in cui la massima variazione di anticipo ammessa tra 5.000 e 14.000 giri/min è di 5°.

12.2.2 - L'uso di accensioni e/o di sistemi atti a variare l'anticipo dell'accensione in funzione del regime di rotazione dell'albero motore oltre il limite indicato nel precedente articolo, è vietato.

12.3 - CANDELA

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

12.4 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.4.1 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, si stabilisce che è obbligatorio posizionare l'interruttore o il pulsante di spegnimento motore (kill-switch) sul lato sinistro del manubrio o sul semi-manubrio sinistro. Il kill-switch deve essere ben visibile e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.

12.5 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.5.1 - Salvo per quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire, nessun sensore, centralina o sistema di qualunque genere può essere aggiunto. Qualsiasi sistema di acquisizione dati e di telemetria è vietato.

12.5.2 - In tutte le categorie è ammesso montare uno strumento le cui uniche funzioni siano quelle di conta-giri e conta-ore.

12.5.3 - Nelle categorie Open e Gentlemen è ammesso montare uno strumento per la visualizzazione della temperatura dell'acqua o (in alternativa) della temperatura dell'olio eventualmente integrato allo strumento di cui all'articolo precedente.

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

ART. 13 - CARROZZERIA**13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA**

13.1.1 - In tutte le categorie la carrozzeria è libera nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

13.1.2 - A parziale deroga di quanto riportato nel RTGS si stabilisce che sulle Minimoto:

- Sono ammessi vetri del cupolino (plexi) non trasparenti.
- La vasca di contenimento, prevista per i motocicli 4 tempi, deve avere una capienza pari alla metà del volume totale dei liquidi contenuti nel motore e nell'impianto di raffreddamento e comunque non inferiore a lt 0,5. Non esistono vincoli sull'altezza di detta vasca. Sul fondo della vasca di contenimento deve essere obbligatoriamente apposto del materiale assorbente e ignifugo.

13.2 - TABELLE PORTA-NUMERO E NUMERI DI GARA

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

- I motocicli devono essere dotati di 3 tabelle porta-numero, 2 esposte su entrambi i lati del codone ed 1 nella parte frontale del motociclo. Le tabelle porta-numero devono essere posizionate in modo da essere ben visibili, anche quando il pilota è sul motociclo.
- I numeri devono avere un'altezza minima di mm 120 per i numeri frontali e mm 60 per i numeri laterali.

13.2.2 - Le tabelle porta-numero e i numeri di gara devono avere i seguenti colori:

CATEGORIA	TABELLA	NUMERO
Junior A	Blu	Bianco
Junior B	Rossa	Bianco
Junior C	Gialla	Rosso
Open A	Marrone	Bianco
Open B	Verde	Bianco
Open C	Nera	Giallo
Gentlemen	Nera	Bianco

13.2.3 - In caso di contestazioni concernenti la leggibilità delle tabelle portanumero, la decisione del C.T. è inappellabile.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - GENERALITÀ IMPIANTO DI SCARICO

14.1.1 - L'impianto di scarico è libero purché:

- Rispetti il limite fonometrico, come indicato di seguito.
- Abbia la parte posteriore del silenziatore esente da bordi taglienti.
- Non sporga di oltre mm 50 dall'estremità finale del codone, fermo restando il rispetto di quanto specificato nell'art. 2.2.

14.1.2 - È vietato l'uso di valvole di parzializzazione nel condotto di scarico o di sistemi atti a variare i volumi nei condotti di ammissione, scarico o nel motore.

14.2 - FLANGIA ALLO SCARICO

14.2.1 - I soli motori 2 tempi delle categorie Junior A e Junior B devono essere equipaggiati con una flangia realizzata in lega di ferro interposta tra cilindro e collettore di scarico. Tale flangia deve avere spessore di mm 3 assegnato ed il foro perfettamente cilindrico e non smussato, con diametro massimo come indicato nella tabella a seguire.

CATEGORIA	TIPOLOGIA MOTORE	DIAMETRO MASSIMO FORO
Junior A	2T	12mm
Junior B	2T	15mm
Junior C	2T	Nessuna Flangia
Junior A, B e C	4T	Nessuna Flangia
Open A, B e C	2T e 4T	Nessuna Flangia
Gentlemen	2T e 4T	Nessuna Flangia

DISEGNO ESEMPLIFICATIVO FLANGIA SCARICO CATEGORIA JUNIOR A 2T E JUNIOR B 2T

SPESSORE FLANGIA mm 3 +/- 0,3
GUARNIZIONI E COPPIE DI SERRAGGIO
TALI DA IMPEDIRE SFIATI DEI GAS DI
SCARICO



Il disegno rappresenta un esempio, non vincola la forma della flangia o il numero di fori per i prigionieri, nei limiti dei vincoli di tutti gli articoli riguardanti la flangia.

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

14.3 - MONTAGGIO DELLO SCARICO E DELLA FLANGIA DI SCARICO

14.3.1 - Nelle categorie in cui è prevista una flangia di scarico, il montaggio della stessa deve essere effettuato in modo tale che i gas di scarico passino unicamente attraverso il foro interno della flangia. A questo scopo:

- Le superfici di accoppiamento tra cilindro e flangia e tra flangia e collettore di scarico devono essere piane.
- La tenuta dei suddetti accoppiamenti deve essere assicurata da guarnizioni resistenti alla temperatura.
- Le guarnizioni di tenuta devono essere mantenute integre per tutta la durata della manifestazione.

14.4 - LIMITE FONOMETRICO

14.4.1 - Il limite fonometrico stabilito per tutte le categorie è di 98 dB/A.

14.4.2 - Il rilevamento viene effettuato con trasmissione finale disinserita e frizione regolarmente montata, a 8000 giri/min per i motori 2 tempi e 6000 giri/min per i motori 4 tempi.

ART. 15 - MATERIALI

15.1 - È vietato l'uso dei seguenti materiali:

- Titanio e leghe leggere per la bulloneria del motore e del telaio.
- Titanio, magnesio e fibra di carbonio e/o kevlar come materiali costruttivi per il motociclo.

15.2 - Fanno eccezione al precedente articolo, i petali del pacco lamellare ed il materiale d'attrito di frizione e freni.

ART. 16 - EQUIPAGGIAMENTO OBBLIGATORIO DEI PILOTI

16.1 - L'equipaggiamento dei piloti deve essere composto dai seguenti capi protettivi:

- Casco integrale omologato.
- Tuta con protezione sui gomiti e ginocchia realizzate in materiale non metallico.
- Protezione para-schiena.
- Guanti.
- Stivali o scarpe che coprano le caviglie.

16.2 - Tuta, guanti e stivali devono essere realizzati in pelle e/o materiale resistente all'abrasione.

- 16.3 - I capi protettivi devono essere in buone condizioni, i Commissari di Gara hanno facoltà di respingere i piloti con equipaggiamento protettivo giudicato non idoneo.

REGOLAMENTO TECNICO OHVALE GP-0 (RTOHV)

Fermo restando quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGS i motocicli che partecipano al Campionato Italiano Ohvale GP-0 devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento. Come stabilito dalle Norme Sportive, il presente Campionato è suddiviso nelle categorie:

- GP-0 110 4Speed.
- GP-0 160 4Speed.
- GP-0 190 Daytona.

Alle suddette categorie corrispondono diverse tipologie di motociclo e motorizzazione, conformemente a quanto stabilito dal presente regolamento.

Qualora richiesto, il costruttore (o il distributore per lui) è tenuto a consegnare alla F.M.I. il materiale e/o la documentazione relativi ai motocicli omologati, come specificato nell'Allegato "Documentazione e Master".

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

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

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Se non altrimenti specificato, le viste anteriore, laterali e posteriore dei motocicli devono essere conformi all'aspetto del modello come originariamente prodotto dal costruttore. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa norma.
- 1.2 - Il peso del motociclo in ordine di marcia non deve essere inferiore ai valori indicati di seguito:
- | | |
|--------------------|---------|
| - GP-0 110 4Speed | Kg. 64. |
| - GP-0 160 4Speed | Kg. 65. |
| - GP-0 190 Daytona | Kg. 68. |
- 1.3 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS:
- I motori utilizzati nel Campionato devono essere sigillati dal servizio tecnico incaricato dal costruttore (servizio tecnico OHVALE).
 - Per i motori delle categorie GP-0 110 4Speed e GP-0 160 4Speed, la sigillatura consiste nell'applicazione di un sigillo sulle viti di fissaggio del coperchio della testa.

- Per i motori della categoria GP-0 190 Daytona, la sigillatura consiste nell'applicazione di un sigillo sul lato sinistro che colleghi la testa ed il cilindro ad una vite del carter motore.
- 1.4 - Durante l'intera 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 ammesso fa riferimento quanto stabilito nell'articolo 1.7 del RTGS.

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - TELAIO

- 2.1.1 - Il telaio deve essere mantenuto originale. La verniciatura del telaio è libera ma la sua lucidatura è vietata.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

- 2.2.1 - Il telaietto reggisella deve essere mantenuto originale. La verniciatura del telaietto reggisella è libera ma la sua lucidatura è vietata.

2.3 - TELAIETTO PORTASTRUMENTI

- 2.3.1 - Il telaietto portastrumenti deve essere mantenuto originale. La verniciatura del telaietto portastrumenti è libera ma la sua lucidatura è vietata.

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 - La piastra di sterzo superiore, quella inferiore ed il canotto di sterzo devono essere mantenuti originali.

- 2.5.2 - Il canotto di sterzo deve rimanere nella posizione originale.

2.6 - MANUBRI E COMANDI

- 2.6.1 - I manubri ed i comandi manuali possono essere riposizionati.
- 2.6.2 - I comandi manuali (leve, freno e frizione) e comando acceleratore devono rimanere originali.
- 2.6.3 - I comandi elettrici sul manubrio possono essere riposizionati, ma non sostituiti o rimossi.
- 2.6.4 - È obbligatorio mantenere l'interruttore di spegnimento del motore, montato sul manubrio.

- 2.6.5 - I terminali manubrio devono essere mantenuti originali.

2.7 - PEDANE E COMANDI

- 2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere riposizionati unicamente utilizzando le regolazioni previste in origine dal costruttore.

- 2.7.2 - Il pedale ed il relativo leveraggio del cambio può essere sostituito per utilizzarne uno del tipo "rovesciato".

2.8 - LEVA AVVIAMENTO

- 2.8.1 - La leva dell'avviamento motore deve rimanere montata e funzionante ed essere dotata di un sistema che ne impedisca l'apertura accidentale (esempio: elastico).

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE

- 3.1.1 - La forcella deve essere mantenuta originale, è consentito montare il sistema precarico molla e/o le cartucce facenti parte del kit specifico previsto dal costruttore per il modello di motociclo in uso.

- 3.1.2 - La posizione dei registri idraulici, il K (coefficiente elastico) ed il precarico delle molle principali sono liberi.

3.2 - SOSPENSIONE POSTERIORE

- 3.2.1 - I registri e gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone, devono essere mantenuti originali.

- 3.2.2 - È consentito sostituire l'ammortizzatore originale con quello facente parte del kit specifico previsto dal costruttore per il modello di motociclo in uso.

- 3.2.3 - La posizione dei registri idraulici, il K (coefficiente elastico) ed il precarico della molla principale dell'ammortizzatore sono liberi.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - DISCHI FRENO

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

4.2 - PINZE FRENO

- 4.2.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e nell'articolo a seguire 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 obbligatorio montare pastiglie freno originali o, in alternativa, quelle facenti parte del kit specifico previsto dal costruttore per il modello di motociclo in uso.

4.3 - POMPE FRENO

4.3.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS le pompe dei freni (anteriori e posteriori) e le relative tubazioni devono essere mantenute originali.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - I cerchi ruota ed i relativi perni devono essere mantenuti originali. In tutte le categorie le dimensioni dei cerchi ruota devono essere come indicate di seguito:

	Larghezza canale	Diametro canale
Cerchio ruota anteriore	2.50"	10"
Cerchio ruota posteriore	3.00"	10"

ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - Gli unici pneumatici ammessi al campionato sono esclusivamente gli pneumatici di marca PMT, resi riconoscibili dalla presenza di un punzone applicato dal costruttore degli pneumatici, nelle misure e mescole indicate di seguito:

- Pneumatico Anteriore PMT Slick 100/ 85-10 nelle mescole M, S, SS
- Pneumatico Posteriore PMT Slick 120/ 80-10 nelle mescole M, S, SS

Nel caso le prove o la gara siano dichiarate "bagnate" è consentito utilizzare gli pneumatici rain nelle misure e mescole indicate di seguito:

- Pneumatico Anteriore PMT Rain 100/ 85-10
- Pneumatico Posteriore PMT Rain 120/ 80-10

6.2 - Durante l'intera durata dell'evento è consentito utilizzare un massimo di 2 set di pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori)

6.3 - Sugli pneumatici è obbligatorio applicare gli appositi sticker conformemente a quanto stabilito nel RTGS.

6.4 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di sticker.

6.5 - L'uso di termocoperte sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

7.1 - SERBATOIO

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

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

7.2.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il circuito del carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo. La sostituzione del rubinetto benzina è consentita.

7.2.2 - L'aggiunta di filtri carburante è consentita.

7.2.3 - L'utilizzo di connettori rapidi per i tubi carburante, è consentito.

7.3 - CARBURANTE

7.3.1 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - GENERALITÀ ALIMENTAZIONE

8.1.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire l'impianto di alimentazione deve essere mantenuto originale.

8.2 - CARBURATORE

8.2.1 - È obbligatorio l'uso dei carburatori indicati di seguito:

- Categoria GP-0 110 4Speed Mikuni VM 24
- Categoria GP-0 160 4Speed KF PZ 27 o KF PE 28 o KEIHIN PE 28
- Categoria GP-0 190 Daytona KEIHIN PE 28

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 pompe di ripresa o power-jet non è ammesso.

8.3 - CASSA FILTRO E FILTRO ARIA

8.3.1 - Il filtro dell'aria deve essere mantenuto. Per il filtro aria può essere utilizzato unicamente materiale spugnoso distribuito da Ohvale o in alternativa il filtro racing metallico facente parte del kit specifico previsto dal costruttore per il modello di motociclo in uso.

8.3.2 - L'uso di sistemi atti ad aumentare la pressione all'interno della cassa filtro utilizzando la pressione dinamica dell'aria quando il motociclo è in movimento è vietato.

Art. 9 - MOTORE:**9.1 - GENERALITÀ MOTORE**

9.1.1 - Salvo per quanto esplicitamente consentito negli articoli a seguire, il motore deve rimanere completamente originale. Gli unici motori ammessi sono quelli indicati di seguito.

- Categoria GP-0 110 4Speed ZONGSHEN W110G
- Categoria GP-0 160 4Speed ZONGSHEN W155
- Categoria GP-0 190 Daytona DAYTONA ANIMA FDX 190

9.1.2 - La corsa e l'alesaggio devono rimanere originali.

9.1.3 - Conformemente a quanto stabilito nel RTGS è obbligatorio l'utilizzo della protezione del carter motore lato destro, inclusa nel kit fornito dal costruttore.

9.2 - TESTA

9.2.1 - Qualsiasi tipo di lavorazione per asportazione di materiale (incluso lucidatura) e riporto di materiale (incluso trattamento superficiale) è vietata. È consentito unicamente rettificare il piano della testa per ripristinare le superfici.

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 solo la normale manutenzione eventualmente 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 e l'altezza di squish non devono essere superiori a ai valori indicati di seguito:

	Rapp. Comp.	Squish (mm.)
- Categoria GP-0 110 4Speed	11,5:1	1,00
- Categoria GP-0 160 4Speed	11,5:1	0,80
- Categoria GP-0 190 Daytona	12,1:1	1,25

9.2.6 - 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 all'albero a camme è vietata.

9.3.2 - Unicamente nella categoria GP-0 110 4Speed è consentito sostituire la catena di distribuzione originale con quella del kit specifico previsto dal costruttore. Nelle rimanenti categorie la catena di distribuzione deve rimanere originale.

9.3.3 - Gli ingranaggi della distribuzione devono rimanere originali. Non sono ammessi asolatura o aumento del diametro dei fori di fissaggio.

9.4 - CILINDRO

9.4.1 - Il cilindro deve rimanere originale.

9.4.2 - È vietato qualsiasi tipo di trattamento superficiale della parete interna del cilindro.

9.5 - PISTONE

9.5.1 - Qualsiasi modifica al pistone, inclusi lucidatura e alleggerimento, è vietata.

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

9.6 - BIELLA

9.6.1 - Qualsiasi modifica alla biella, 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.

9.8 - CARTER MOTORE

9.8.1 - I carter motore ed i coperchi dei carter motore devono rimanere originali, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale. È consentito unicamente praticare dei fori sul coperchio del volano al fine di favorire il raffreddamento degli organi interni, conformemente a quanto riportato nelle fiches di omologazione.

9.8.2 - È vietato riparare i carter ed i coperchi motore mediante riporto di materiale.

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

10.1.1 - La frizione, inclusi le molle, i dischi condotti, i dischi conduttori ed il comando frizione devono rimanere originali.

10.2 - CAMBIO

10.2.1 - Il numero delle marce, la disposizione degli ingranaggi, il sistema di selezione delle marce e di azionamento delle forchette del cambio devono rimanere originali. È vietato qualsiasi tipo di trattamento superficiale per la riduzione degli attriti (incluso lucidatura e superfinishing).

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - Per la trasmissione finale (pignone, corona e catena) è obbligatorio l'uso di componenti distribuiti da Ohvale conformi al RTGS.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - RADIATORE OLIO

11.1.1 - Il radiatore dell'olio deve rimanere originale.

11.2 - CIRCUITO OLIO

11.2.1 - Le tubazioni dell'olio che connettono il motore al radiatore olio devono rimanere originali.

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

11.2.3 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, gli sfianti motore devono essere fatti confluire in un serbatoio con un volume minimo di 250cc.

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, ma non rimuovere, i comandi elettrici sul manubrio.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - Per tutti i motocicli è obbligatorio l'utilizzo dell'accensione originale. Qualunque modifica è vietata.

12.3 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

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

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

12.3.3 - È ammesso montare uno o più sistemi per la visualizzazione dei seguenti parametri:

- Giri motore
- Temperatura dell'olio
- Tempo sul giro
- Conta-ore motore

12.3.4 - L'uso di cruscotti integrati con funzione di traguardo elettronico, geolocalizzazione e acquisizione dati, è ammesso. L'acquisizione dati deve limitarsi ai soli canali elencati di seguito:

- Giri motore
- Temperatura dell'olio
- Tempo sul giro
- Ore motore
- Posizione e velocità (mediante segnale GPS).

12.3.5 - Tutti i motocicli devono essere equipaggiati con una luce posteriore conformemente a quanto stabilito nel RTGS.

12.3.6 - L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shifter", è vietato.

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

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA

13.1.1 - Salvo per quanto autorizzato negli articoli a seguire la carenatura, la sella, il parafango anteriore e posteriore e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono essere mantenute originali. Il colore e la grafica sono liberi.

13.1.2 - L'uso di componenti in fibra di carbonio non è ammesso.

13.2 - CARENATURA

13.2.1 - Il vetrino (plexi) del cupolino deve rimanere originale. A parziale deroga da quanto stabilito dal RTGS il vetrino del cupolino può essere colorato e non trasparente al fine di ospitare la tabella ed il numero di gara anteriore.

13.2.2 - La seduta della sella può essere modificata.

13.2.3 - La dimensione e la forma dei fori di raffreddamento del radiatore olio sono libere.

13.3 - PARAFANGHI

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

13.3.2 - Il parafango posteriore deve essere mantenuto originale.

13.4 - TABELLE PORTA-NUMERO E NUMERI DI GARA

13.4.1 - I colori delle tabelle e numeri di gara devono essere:

	Tabella	Numero
- Categoria GP-0 110 4Speed	Nera	Giallo
- Categoria GP-0 160 4Speed	Nera	Rosso
- Categoria GP-0 190 Daytona	Nera	Bianco

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire in tutte le categoria l'impianto di scarico deve rimanere originale.
- 14.2 - Nella categoria GP-0 190 Daytona è obbligatorio sostituire il silenziatore dei motocicli prodotti tra il 2015 ed il 2016 con quello equipaggiante i origine i motocicli prodotti nel 2017.
- 14.3 - In tutte le categorie il massimo livello fonometrico ammesso è di 97 dB/A ad un regime di 5500 giri/min.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - È vietato l'uso di bulloneria in titanio o alluminio e di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar, se non presenti in origine sul motociclo o facenti parte del kit specifico previsto dal costruttore.
- 15.2 - La bulloneria del motore non può essere oggetto di nessuna lavorazione o variazione di misura rispetto alla bulloneria originale. È consentito il ripristino delle filettature a mezzo helicoil.
- 15.3 - Gli attacchi della carenatura possono essere sostituiti con attacchi di fissaggio rapido.

REGOLAMENTO TECNICO PREMINIGP (RTPMGP)

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

Il Campionato PreMiniGP è aperto ai motocicli con cerchi ruota da 12" e motori monocilindrici 2T, per i quali il costruttore del motore abbia ottenuto dalla F.M.I. l'approvazione a partecipare al campionato depositando presso la F.M.I. una coppia di semicarter come master per le verifiche tecniche. Lista dei motori approvati è pubblicata sul sito: www.civ.tv.

L'iscrizione di un pilota al Campionato Italiano PreMiniGP è subordinata alla presentazione di una scheda tecnica contenente informazioni riguardo alcuni componenti del motociclo vincolati dal presente regolamento. Il modello della scheda tecnica è scaricabile dal sito www.civ.tv. La scheda deve essere compilata in ogni sua parte e depositata conformemente a quanto indicato nelle istruzioni ad essa allegate. Alle O.P. non vengono ammessi piloti (titolari o wild-card) che non abbiano depositato la scheda tecnica.

La scheda tecnica del motociclo viene depositata a nome del pilota per la stagione in corso e di norma non può essere cambiata durante la stagione, pena la partenza dall'ultimo posto in griglia nella gara successiva alla richiesta di cambio. La sanzione non viene applicata, solo una volta durante la stagione, unicamente nel caso in cui il pilota cambi di modello di motociclo o di team.

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 possono essere punzonati contemporaneamente a nome di più piloti.

ART. 2 - CICLISTICA

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

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Ad esclusione di quanto specificato negli articoli a seguire le sospensioni sono libere, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 3.2 - È obbligatorio l'uso di forcelle anteriori con elementi smorzanti a cartuccia aperta.
- 3.3 - Gli elementi elastici (molle) delle sospensioni (anteriori e posteriori) devono essere di tipo elicoidale.
- 3.4 - 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 (si veda anche art. 15), l'impianto frenante è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 4.2 - L'impianto frenante anteriore può essere a tamburo o mono disco, con una pista frenante di diametro non superiore a mm. 250.
- 4.3 - L'impianto frenante posteriore può essere a tamburo o a disco, con una pista frenante di diametro non superiore a mm. 220.
- 4.4 - 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 (si veda anche art. 15), i cerchi anteriore e posteriore sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 5.2 - I cerchi ruota devono avere un canale di diametro 12" ed una larghezza massima di 3,0" per l'anteriore e di 3,5" per il posteriore.
- 5.3 - Il peso dei cerchi completi di cuscinetti, distanziali, valvola e, dove previsti, di mozzo porta-corona (senza corona) e di gommini parastrappi, deve essere superiore a 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 acquistati presso il racing service del Fornitore Ufficiale per il Campionato Italiano PreMiniGP, riconoscibili dalla presenza del contrassegno applicato dal racing service stesso prima della consegna.
- 6.2 - Fanno eccezione all'articolo precedente gli pneumatici rain, per i quali non vige l'obbligo di acquisto presso il racing service a condizione che la marca ed il modello degli pneumatici siano quelli indicati dal Fornitore Ufficiale.
- 6.3 - Durante l'intera durata dell'evento è ammesso utilizzare un massimo di:
 - 2 set di pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori), per gli eventi con 1 gara.
 - 3 set di pneumatici (3 anteriori e 3 posteriori), per gli eventi a doppia gara.
- 6.4 - Sugli pneumatici è obbligatorio applicare gli appositi sticker conformemente a quanto stabilito nel RTGS.
- 6.5 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di sticker.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - Il serbatoio carburante ed il circuito del carburante sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. Il C.T. ha facoltà di non accettare motocicli con serbatoi ritenuti non sicuri.
- 7.2 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

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, come specificato negli articoli a seguire.
- 8.2 - CARBURATORE
- 8.2.1 - È obbligatorio l'uso del carburatore Dell'Orto PHBG con diametro del diffusore da 15mm.

- 8.2.2 -** Le sole modifiche consentite sul carburatore sono la sostituzione degli elementi costituenti la modifica della carburazione. L'uso di getti variabili è vietato. L'uso di inserti, per modificare la sezione del diffusore a monte ed a valle della valvola del gas, è vietato.
- 8.2.3 -** Il carburatore, il collettore di aspirazione e l'eventuale pacco lamellare devono essere montati in modo che tutta la miscela di aria, carburante e olio in ingresso al cilindro passi per la sezione di cui all'articolo precedente. A questo scopo, tutte le superfici di contatto e le coppie di serraggio devono essere tali da garantire la tenuta del sistema durante l'uso.
- 8.2.4 -** L'uso di sistemi d'iniezione meccanici o elettro-meccanici del carburante (es. iniettori, pompe di ripresa, power-jet, etc.) e di camere a volume variabile (es. polmoncini, soffiotti, compensatori, etc.) sul condotto di aspirazione a valle del carburatore è vietato.
- 8.3 - CASSA FILTRO E FILTRO ARIA**
- 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 alla cassa filtro è vietato.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ MOTORE

- 9.1.1 -** La massima cilindrata ammessa è di 50 cc, sulla misura della cilindrata non è ammessa alcuna tolleranza.
- 9.1.2 -** Il rapporto di compressione non deve essere superiore a 13.5:1.
- 9.1.3 -** L'alesaggio del cilindro, la corsa del pistone e l'interasse delle biella devono rimanere come indicati nella scheda tecnica.
- 9.1.4 -** Sul motore è consentito eseguire lavorazioni per asportazione e/o riporto di materiale unicamente per saldatura, nei limiti di quanto stabilito negli articoli a seguire.
- 9.1.5 -** I riporti di materiale effettuati con resine bi-componenti o epossidiche di qualsiasi tipo, sono vietati.
- 9.1.6 -** Le guarnizioni motore (inclusa la guarnizione di testa) sono libere.

9.2 - TESTA

- 9.2.1 -** Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, la testa è libera.
- 9.2.2 -** Una volta fissata sulla testa, nulla della candela deve sporgere nella parte interna della camera di combustione, ad esclusione degli elettrodi.
- 9.2.3 -** Sulla testa è consentito montare un anello anti-detonazione di qualunque materiale.

9.3 - DISTRIBUZIONE

- 9.3.1 -** Sono ammessi unicamente motori con distribuzione a valvola lamellare.
- 9.3.2 -** Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire il pacco lamellare è libero.
- 9.3.3 -** L'uso di pacchi lamellari tali da modificare la forma del condotto di ammissione sui carter motore, è vietato.

9.4 - CILINDRO

- 9.4.1 -** Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, il cilindro è libero.
- 9.4.2 -** Il condotto di scarico sul cilindro deve avere una sezione cilindrica con diametro minimo di mm. 26 e lunghezza minima di mm. 10 misurata a partire dal piano di flangiatura dello scarico, verso l'interno del cilindro. Sulla suddetta sezione è ammessa una tolleranza di mm. 0,1.
- 9.4.3 -** Montare nel condotto di scarico sul cilindro un inserto forato conforme a quanto specificato nell'articolo precedente, è ammesso.

9.5 - CARTER

- 9.5.1 -** Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire i carter motore devono rimanere come prodotti in origine dal costruttore, è vietata qualunque lavorazione per asportazione o riporto di materiale. In sede di verifica tecnica, i master depositati dal costruttore vengono utilizzati come riferimento per determinare la conformità dei carter.
- 9.5.2 -** L'unica lavorazione ammessa è la raccordatura dei travasi del carter motore con il cilindro, tale lavorazione ha come limite il perimetro esterno della camera di manovella, che deve rimanere originale.
- 9.5.3 -** Calettare boccole di alluminio o bronzo, di forma cilindrica e diametro esterno massimo di mm 70, al fine di ripristinare le sedi dei cuscinetti dell'albero motore sui carter motore, è consentito. Montare ulteriori inserti, condotti o paratie amovibili nei carter motore è vietato, a prescindere dal materiale costruttivo.

9.6 - PISTONE

- 9.6.1 -** Il pistone, le fasce di tenuta, lo spinotto ed i relativi fermi, sono liberi nei

limiti di quanto stabilito nel RTGS.

9.7 - ALBERO MOTORE E BIELLA

9.7.1 - Il peso dell'albero motore comprensivo di biella, rasamenti e gabbia a rulli e quello dell'eventuale contralbero devono rimanere come indicati nella scheda tecnica.

9.7.2 - Il valore minimo ammesso per il peso dell'albero motore comprensivo di biella, rasamenti e gabbia a rulli è di 1600 grammi.

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 - I dispositivi di controllo della coppia negativa (anti-saltellamento) di qualsiasi natura, sono vietati.

10.2 - CAMBIO

10.2.1 - Sono ammessi unicamente cambi meccanici con un massimo di 6 marce.

10.2.2 - I rapporti di trasmissione della primaria e del cambio devono essere quelli indicati nella scheda tecnica.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

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

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, la pompa dell'acqua ed il circuito dell'acqua (qualora presenti) sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel 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 PreMiniGP. Tale kit è composto da un rotore, uno statore ed una centralina di accensione analogica, resa riconoscibile dalla presenza del logo della F.M.I.

12.1.2 - L'uso di sistemi atti a variare l'anticipo dell'accensione del kit di cui all'articolo precedente, 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 primo C.T. 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 consentito effettuare lavorazioni sulla candela. Una volta fissata la candela sulla testa, nulla di quest'ultima, oltre agli elettrodi, può sporgere nella parte interna della camera di combustione.

12.2 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.2.1 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, si stabilisce che l'interruttore o il pulsante di spegnimento motore (kill-switch) può essere posizionato sul lato sinistro del manubrio o sul semi-manubrio sinistro. Il kill-switch deve essere ben visibile e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.

12.2.2 - Tutti i motocicli devono essere equipaggiati con una luce posteriore conformemente a quanto stabilito nel RTGS.

12.3 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

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

12.3.2 - L'uso di sistemi per la rilevazione dei tempi sul giro (traguardi elettronici) con tecnologia infrarossi o radio, è consentito.

12.3.3 - I sistemi rilevazione (traguardi elettronici, cruscotti etc.) che si avvalgono di tecnologia GPS, sono vietati.

12.3.4 - È ammesso montare uno o più sistemi per la visualizzazione dei seguenti parametri:

- Giri motore.
- Temperatura dell'acqua.
- Tempo sul giro.

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

12.3.6 - La presenza di cavi, sensori, strumenti o componenti elettronici non autorizzati o 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 nel 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 rossi e le tabelle porta-numero bianche.

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 nel RTGS.

14.1.2 - L'uso di dispositivi mobili (valvole, paratie ecc.) atti a variare la lunghezza, la geometria o le sezioni di passaggio dei condotti di scarico, è vietato. Eventuali dispositivi di questo tipo presenti in origine sul condotto di scarico, devono essere rimossi.

14.2 - RESTRITTORE CONDOTTO DI SCARICO

14.2.1 - Tutti i motori devono essere equipaggiati con un restrittore del condotto di scarico (flangia) interposto tra il cilindro ed il tubo di scarico. Tale flangia può essere interposta tra il cilindro ed il collettore (o bocchettone) di scarico o fare parte di quest'ultimo.

14.2.2 - La flangia deve avere spessore minimo di mm. 6 ed un foro interno perfettamente cilindrico e non smussato con un diametro massimo di mm. 19. La tolleranza prevista sulle misure della flangia è di mm. 0,1.

14.2.3 - La flangia deve essere montata in modo che tutti i gas di scarico passino per il suo foro interno. A questo scopo, tutte le superfici di contatto devono essere perfettamente piane, la tenuta degli accoppiamenti assicurata da guarnizioni e/o paste siliconiche e le coppie di serraggio tali da garantire la tenuta del sistema durante l'uso.

14.2.4 - Salvo quanto previsto nell'articolo 9.4.3, non sono ammessi elementi di raccordo nel condotto di scarico a monte del restrittore.

14.3 - LIMITE FONOMETRICO

14.3.1 - Il massimo livello 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:

- Molle delle sospensioni.
- Piste frenanti dei dischi freno.
- Albero motore, biella, ingranaggi interni, 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.

versione al 17 gennaio 2017

REGOLAMENTO TECNICO MINIGP (RTMGP)

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

Il Campionato MiniGP è aperto ai motocicli con cerchi ruota da 12" e motori monocilindrici 2T, alimentati a carburatore con ammissione lamellare.

L'iscrizione di un pilota al Campionato Italiano MiniGP è subordinata alla presentazione di una scheda tecnica contenente informazioni riguardo alcuni componenti del motociclo vincolati dal presente regolamento. Il modello della scheda tecnica è scaricabile dal sito www.civ.tv. La scheda deve essere compilata in ogni sua parte e depositata conformemente a quanto indicato nelle istruzioni ad essa allegate. Alle O.P. non vengono ammessi piloti (titolari o wild-card) che non abbiano depositato la scheda tecnica.

La scheda tecnica del motociclo viene depositata a nome del pilota per la stagione in corso e di norma non può essere cambiata durante la stagione, pena la partenza dall'ultimo posto in griglia nella gara successiva alla richiesta di cambio. La sanzione non viene applicata, solo una volta durante la stagione, unicamente nel caso in cui il pilota cambi di modello di motociclo o di team.

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 possono essere punzonati contemporaneamente a nome di più piloti.

ART. 2 - CICLISTICA

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

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Ad esclusione di quanto specificato negli articoli a seguire le sospensioni sono libere, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 3.2 - È obbligatorio l'uso di forcelle anteriori con elementi smorzanti a cartuccia aperta.
- 3.3 - **Gli elementi elastici (molle) delle sospensioni (anteriori e posteriori) devono essere di tipo elicoidale.**
- 3.4 - 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 (si veda anche art. 15), l'impianto frenante è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 4.2 - L'impianto frenante anteriore può essere a tamburo o mono disco, con una pista frenante di diametro non superiore a **mm. 250**.
- 4.3 - L'impianto frenante posteriore può essere a tamburo o a disco, con una pista frenante di diametro non superiore a **mm. 220**.
- 4.4 - 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 (si veda anche art. 15), i cerchi anteriore e posteriore sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 5.2 - I cerchi ruota devono avere un canale di diametro 12" ed una larghezza massima di 3,0" per l'anteriore e di 3,5" per il posteriore.
- 5.3 - Il peso dei cerchi completi di cuscinetti, distanziali, valvola e, dove previsti, di mozzo porta-corona (senza corona) e di gommini parastrappi, deve essere superiore a 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 acquistati presso il racing service del Fornitore Ufficiale per il Campionato Italiano MiniGP, riconoscibili dalla presenza del contrassegno applicato dal racing service stesso prima della consegna.
- 6.2 - Fanno eccezione all'articolo precedente gli pneumatici rain, per i quali non vige l'obbligo di acquisto presso il racing service a condizione che la marca ed il modello degli pneumatici siano quelli indicati dal Fornitore Ufficiale.
- 6.3 - Durante l'intera durata dell'evento è ammesso utilizzare un massimo di:
- 2 set di pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori), per gli eventi con 1 gara.
 - 3 set di pneumatici (3 anteriori e 3 posteriori), per gli eventi a doppia gara.
- 6.4 - Sugli pneumatici è obbligatorio applicare gli appositi sticker conformemente a quanto stabilito nel RTGS.
- 6.5 - Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è prevista l'applicazione di sticker.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - Il serbatoio carburante ed il circuito del carburante sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. Il C.T. ha facoltà di non accettare motocicli con serbatoi ritenuti non sicuri.
- 7.2 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

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 nel RTGS.
- 8.1.2 - Sono ammessi motori aspirati alimentati mediante carburatore, come specificato negli articoli a seguire.
- 8.2 - CARBURATORE
- 8.2.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire il carburatore è libero per marca e modello.

- 8.2.2 - A valle della valvola del gas, il diffusore del carburatore deve avere una sezione cilindrica con un diametro massimo di mm. 15 ed una lunghezza minima di mm. 5.
- 8.2.3 - Il carburatore, il collettore di aspirazione e l'eventuale pacco lamellare devono essere montati in modo che tutta la miscela di aria, carburante e olio in ingresso al cilindro passi per la sezione di cui all'articolo precedente. A questo scopo, tutte le superfici di contatto e le coppie di serraggio devono essere tali da garantire la tenuta del sistema durante l'uso.
- 8.2.4 - L'uso di sistemi d'iniezione meccanici o elettro-meccanici del carburante (es. iniettori, pompe di ripresa, power-jet, etc.) e di camere a volume variabile (es. polmoncini, soffiotti, compensatori, etc.) sul condotto di aspirazione a valle del carburatore è vietato.
- 8.3 - CASSA FILTRO E FILTRO ARIA
- 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 alla cassa filtro è vietato.

ART. 9 - MOTORE

- 9.1 - GENERALITÀ MOTORE
- 9.1.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire il motore è libero nei limiti stabiliti nel RTGS.
- 9.1.2 - La massima cilindrata ammessa è di 50 cc. Sulla misura della cilindrata non è ammessa alcuna tolleranza.
- 9.1.3 - Il rapporto di compressione non deve essere superiore a 13.5:1.
- 9.1.4 - L'alesaggio del cilindro, la corsa del pistone e l'interasse delle biella devono rimanere come indicati nella scheda tecnica.
- 9.1.5 - Sul motore è consentito eseguire lavorazioni per asportazione e/o riporto di materiale unicamente per saldatura, nei limiti di quanto stabilito negli articoli a seguire.
- 9.1.6 - I riporti di materiale effettuati con resine bi-componenti o epossidiche di qualsiasi tipo, sono vietati.

- 9.1.8 - Le guarnizioni motore (inclusa la guarnizione di testa) sono libere.
- 9.2 - TESTA
- 9.2.1 - La testa è libera.
- 9.2.2 - Sulla testa è consentito montare un anello anti-detonazione di qualsiasi materiale.
- 9.2.3 - Una volta fissata sulla testa, nulla della candela deve sporgere nella parte interna della camera di combustione, ad esclusione degli elettrodi.
- 9.3 - DISTRIBUZIONE
- 9.3.1 - **Sono ammessi unicamente motori con distribuzione lamellare.**
- 9.3.2 - **Modificare o sostituire il pacco lamellare è ammesso.**
- 9.4 - CILINDRO
- 9.4.1 - **Il cilindro è libero.**
- 9.5 - PISTONE
- 9.5.1 - **Il pistone, le fasce di tenuta, lo spinotto ed i relativi fermi, sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.**
- 9.6 - CARTER
- 9.6.1 - **I carter motore sono liberi.**
- 9.6.2 - Sui carter motore è consentito calettare boccole di alluminio o bronzo, di forma cilindrica e diametro esterno massimo di mm 70, al fine di ripristinare le sedi dei cuscinetti dell'albero motore. **Montare ulteriori inserti, condotti o paratie amovibili nei carter motore, è vietato a prescindere dal materiale costruttivo.**
- 9.7 - ALBERO MOTORE E BIELLA
- 9.7.1 - **Il peso dell'albero motore comprensivo di biella, rasamenti e gabbia a rulli e quello dell'eventuale contralbero devono rimanere come indicati nella scheda tecnica.**
- 9.7.2 - **Il valore minimo ammesso per il peso dell'albero motore comprensivo di biella, rasamenti e gabbia a rulli è di 1600 grammi.**

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 - **I dispositivi di controllo della coppia negativa (anti-saltellamento) di qualsiasi natura, sono vietati.**

- 10.2 - CAMBIO
- 10.2.1 - **Sono ammessi unicamente cambi meccanici con un massimo di 6 marce.**
- 10.2.2 - I rapporti di trasmissione della primaria e del cambio devono essere quelli indicati nella scheda tecnica.
- 10.3 - TRASMISSIONE FINALE
- 10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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, la pompa dell'acqua ed il circuito dell'acqua (qualora presenti) sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel 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, resa riconoscibile dalla presenza del logo della F.M.I.
- 12.1.2 - L'uso di sistemi atti a variare l'anticipo dell'accensione del kit di cui all'articolo precedente, 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 primo C.T. 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 consentito effettuare lavorazioni sulla candela. Una volta fissata la candela sulla testa, nulla di quest'ultima, oltre agli elettrodi, può sporgere nella parte interna della camera di combustione.**
- 12.2 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI
- 12.2.1 - **A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, si stabilisce che l'interruttore o il pulsante di spegnimento motore (Kill-switch) può essere**

posizionato sul lato sinistro del manubrio o sul semi-manubrio sinistro. Il kill-switch deve essere ben visibile e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.

- 12.2.2 - Tutti i motocicli devono essere equipaggiati con una luce posteriore conformemente a quanto stabilito nel RTGS.
- 12.3 - **EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO**
- 12.3.1 - Salvo per quanto espressamente autorizzato negli articoli a seguire, qualsiasi sistema aggiuntivo o strumento di rilevazione, di acquisizione dati e di telemetria, è vietato.
- 12.3.2 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
- 12.3.3 - È ammesso montare uno o più sistemi per la visualizzazione dei seguenti parametri:
- Giri motore.
 - Temperatura dell'acqua.
 - Tempo sul giro.
- 12.3.4 - L'uso di cruscotti integrati con funzione di traguardo elettronico, geolocalizzazione e acquisizione dati, è ammesso. L'acquisizione dati deve limitarsi ai soli canali elencati di seguito:
- Giri motore.
 - Temperatura acqua.
 - Tempo sul giro.
 - Posizione e velocità (mediante segnale GPS).
- 12.3.5 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è vietato.
- 12.3.6 - La presenza di cavi, sensori, strumenti o componenti elettronici non autorizzati o 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 nel 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 nel RTGS.
- 14.1.2 - **L'uso di dispositivi mobili (valvole, paratie ecc.) atti a variare la lunghezza, la geometria o le sezioni di passaggio dei condotti di scarico, è vietato. Eventuali dispositivi di questo tipo presenti in origine sul condotto di scarico, devono essere rimossi.**
- 14.2 - LIMITE FONOMETRICO
- 14.2.1 - Il massimo livello 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:
- **Molle delle sospensioni.**
 - **Piste frenanti dei dischi freno.**
 - **Albero motore, biella, ingranaggi interni, 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 STOCK (RTSTK)

Fermo restando quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Stock devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Sono ammessi alla classe Stock 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 deve essere:
- Classe Stock 600: Kg. 161.
 - Classe **Stock 1000**: Kg. 170.

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - TELAIO

- 2.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il telaio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.1.2 - Forare il telaio è ammesso 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 può essere modificato o sostituito con altro realizzato con lo stesso tipo di materiale o con un materiale di peso specifico superiore all'originale.**

- 2.2.2 - È ammesso aggiungere staffe al telaietto reggisella e/o rimuoverne parti protuberanti non sollecitate a condizione che questo non ne intacchi l'integrità strutturale. Eventuali accessori avvitati sul telaietto reggisella possono essere rimossi.

- 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, quella inferiore ed il canotto di sterzo 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 ammesso 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.
- 2.7 - PEDANE E COMANDI
- 2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere modificati, riposizionati o sostituiti, a condizione che vengano utilizzati i punti originali di fissaggio al telaio.
- 2.7.2 - Il leveraggio del comando cambio può essere “invertito”, modificato o sostituito.

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 ammesso.
- 3.1.3 - L'uso di cartucce after-market, anche sigillate, è ammesso.

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.
- 3.2.2 - **L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo dell'ammortizzatore di sterzo (ammortizzatore di sterzo elettronico) è ammesso solo se presente in origine sul motociclo omologato.**

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

- 3.3.1 - Sostituire o modificare l'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) originale è ammesso a condizione che venga mantenuto lo schema della sospensione posteriore del motociclo omologato.
- 3.3.2 - I registri e gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 3.3.3 - Il leveraggio della sospensione posteriore, se presente, deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI

- 3.4.1 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni

è ammesso 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 - **Il disegno delle flange e della fascia di attrito sono liberi a condizione che vengano rispettati i criteri costruttivi indicati nell'articolo precedente. I dischi freno auto-ventilanti sono ammessi solo se presenti in origine sul motociclo omologato.**

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

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

4.2 - PINZE FRENO

- 4.2.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, 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 - È ammesso 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.
- 4.3 - POMPE FRENO
- 4.3.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS le pompe dei freni anteriori e posteriori devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 4.3.2 - L'uso di connettori rapidi (dry brake) sui tubi freno è ammesso.
- 4.4 - ELETTRONICA FRENI
- 4.4.1 - L'uso di sistemi antibloccaggio (ABS) è vietato.
- 4.4.2 - Disabilitare un sistema ABS montato in origine sul motociclo omologato, è ammesso. Nel caso il sistema ABS venga disabilitato è ammesso rimuovere (integralmente o parzialmente) dal motociclo i relativi componenti (centraline, attuatori, sensori e ruote foniche).

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - **Sostituire i cerchi ed i perni ruota originali con altri conformi a quanto specificato nel RTGS, è ammesso.**

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 ammesso.

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 carburante è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 7.2.2 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".
- 8.1 - **SISTEMA DI ALIMENTAZIONE**
- 8.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, **il sistema di alimentazione come definito nel RTGS** deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato, nessuna modifica è ammessa.
- 8.1.2 - 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.
- 8.1.3 - Gli iniettori non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.
- 8.1.4 - 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.
- 8.1.5 - 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 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire e nel RTGS, 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 - **Il filtro aria può essere spostato, modificato o sostituito, ma non eliminato.**

- 8.3.4 - 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 di 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.
- 8.3.5 - 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 motore 4T, aspirato con le seguenti cilindrata:

Classe Stock 600:

- 4 cilindri: oltre 400 cc fino a 600 cc
- 3 cilindri: oltre 500 cc fino a 675 cc
- 2 cilindri: oltre 600 cc fino a 750 cc

Classe Stock 1000:

- 3 e 4 cilindri: oltre 750 cc fino a 1000 cc.
- 2 cilindri: 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 di cilindrata della classe.

- 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 omologato.

- 9.3.2 - Modificare (riprofilare) o sostituire gli alberi a camme al fine di variare il diagramma della distribuzione è ammesso a condizione che l'alzata massima delle camme venga mantenuta come sull'originale.

- 9.3.3 - La fase degli alberi a camme è libera. È ammesso 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 **ed il relativo tenditore**, devono rimanere originali.

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 omologato ogni modifica, inclusa la lucidatura, è vietata.

- 9.7.2 - Alleggerire o appesantire l'albero motore o qualsiasi elemento ad esso solidale (es. rotor del generatore, masse volaniche, ruote foniche, ingranaggi di primaria) è vietato.

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, non presenti in origine sul modello omologato, è vietato. 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 nel 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 ammesso montare 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.

11.2 - CIRCUITO ACQUA

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

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 ammesso a condizione che le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non vengano alterate.

11.4 - CIRCUITO OLIO

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

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

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

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:
- Centralina ECU originale, con il firmware modificato.
 - Centralina ECU originale (eventualmente con firmware modificato) abbinata ad una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione (Power Commander o similari).
 - 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 ammesso 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 ammesso.
- 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 - CARENATURA

- 13.2.1 - Il vetrino della carenatura superiore (plexi) è libero purché conforme a quanto specificato nel RTGS.
- 13.2.2 - Sono ammesse piccole modifiche alla carenatura 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.
- 13.2.3 - 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.

- 13.2.4 - L'uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso d'aria al radiatore è ammesso, 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) dei silenziatori rimangano come per il modello omologato.**
- 14.3 - L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar come materiali costruttivi per l'impianto di scarico, è ammesso.
- 14.4 - 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.
- 14.2 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 107 dB/A. I regimi i quali viene effettuata la misura sono quelli indicati di seguito:

Classe Stock 600:

4 cilindri:	7000 giri/min.
3 cilindri:	6500 giri/min.
2 cilindri:	5500 giri/min.

Classe Stock 1000:

4 cilindri:	5500 giri/min.
2 e 3 cilindri:	5000 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 purché conformi a quanto stabilito nel RTGS.
- 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 OPEN 2T (RTOP2T)

Fermo restando quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Open 2T devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento. Sono ammessi alla classe Open 2t motocicli Derivati di Serie o prototipi conformi al presente regolamento.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere:
- 125 Open 2T: 70 Kg.
 - 250 Open 2T: 100 Kg.

ART. 2 - CICLISTICA

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

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Le sospensioni (anteriore e posteriore) sono libere, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - I cerchi ruota sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. L'uso degli pneumatici slick è ammesso.
- 6.2 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte e generatori sulla griglia di partenza è ammesso.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

- 7.1 - La forma, il criterio costruttivo e la capacità del serbatoio, sono liberi nei

limiti di quanto stabilito nel RTGS. Il C.T. ha facoltà di non accettare motocicli con serbatoi ritenuti non sicuri.

- 7.2 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

ART. 8 - MOTORE

- 8.1 - Il motore è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 8.2 - Sono ammessi motori 2T, aspirati, come descritti di seguito:
- Classe 125 Open 2T: monocilindrico con cilindrata massima fino a 125 cc.
 - Classe 250 Open 2T: monocilindrico e bicilindrico con cilindrata oltre 125 cc fino a 250cc.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

- 9.1 - L'impianto di alimentazione è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 9.2 - Qualunque forma di sovralimentazione è vietata.

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 nel RTGS.
- 10.2.2 - Non sono ammessi cambi automatici a variazione continua (CVT).
- 10.2.3 - Sono ammessi cambi con un massimo di 6 rapporti.

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 nel RTGS.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 11.1 - Gli impianti di raffreddamento (radiatori, pompa e tubi) sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - La strumentazione, le centralina di controllo motore (ECU), il cablaggio ed i comandi sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

- 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 nel 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 nel 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 nel RTGS.

- 14.2 - Il massimo 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 nel RTGS.

REGOLAMENTO TECNICO OPEN (RTOPN)

Fermo restando quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Open devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Sono ammessi alla classe Open motocicli Derivati di Serie prodotti a partire dall'anno 2000.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere:
- **Classe Open 300: 132 Kg. per i motocicli con motore monocilindrico**
136 Kg. per i motocicli con motore bi-cilindrico
 - Classe Open 600: 151 Kg.
 - Classe Open 1000: 158 kg.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Il telaio deve rimanere come prodotto dal costruttore del motociclo.
- 2.2 - Forare il telaio è ammesso 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 nel RTGS.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Le sospensioni (anteriore e posteriore) sono libere, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti di quanto stabilito nel 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.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. L'uso degli pneumatici slick è ammesso.
- 6.2 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte e generatori sulla griglia di partenza è ammesso.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

- 7.1 - La forma, il criterio costruttivo e la capacità del serbatoio, sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
- 7.2 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

ART. 8 - MOTORE

- 8.1 - Sono ammessi alla classe Open motocicli con motori, 4 tempi, aspirati, con le seguenti cilindrata:

Classe Open 300:

- **2 cilindri: oltre i 250cc fino a 350 cc.**
- **Monocilindrici: oltre i 250cc fino a 400 cc.**

Classe Open 600:

- 4 cilindri: oltre 400 cc fino a 636 cc.
- 3 cilindri: oltre 400 cc fino a 675 cc.
- 2 cilindri: oltre 400 cc fino a 850 cc.

Classe Open 1000:

- 2,3 e 4 cilindri: oltre 850 cc fino a 1300 cc.

- 8.2 - Le fusioni del motore devono essere quelle del motore equipaggiante in origine il motociclo omologato per uso stradale.
- 8.3 - Fermo restando quanto stabilito negli articoli 8.1 e 8.2, la preparazione del motore è libera, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

- 9.1 - L'impianto di alimentazione è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 9.2 - Qualunque forma di sovralimentazione è vietata.

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 nel 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 nel 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 nel RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - La strumentazione, le centralina di controllo motore (ECU), il cablaggio ed i comandi sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

12.2 - L'uso del dispositivo di assistenza alla cambiata "quick-shifter" è ammesso.

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

12.4 - L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione è ammesso.

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - La carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

13.2 - L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar è ammesso.

13.3 - I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito nel 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 nel RTGS.

14.2 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 107 dB/A. I regimi i quali viene effettuata la misura sono quelli indicati di seguito:

Classe Open 300:

2 cilindri: 7000 giri/min.

Monocilindrici: 5500 giri/min.

Classe Open 600:

4 cilindri: 7000 giri/min.

3 cilindri: 6500 giri/min.

2 cilindri: 5500 giri/min.

Classe Open 1000:

4 cilindri: 5500 giri/min.

2 e 3 cilindri: 5000 giri/min.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

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

REGOLAMENTO TECNICO SUPEROPEN (RTSOPN)

Fermo restando quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe SuperOpen devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere:

- SuperOpen 250: 80 Kg
- SuperOpen 600: 141 Kg.
- SuperOpen 1000: 151 kg.

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - Il telaio, il forcellone e tutte le infrastrutture del motociclo, sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.2 - Il telaio deve essere un telaio prototipo, intendendo per "prototipo" un telaio prodotto in serie ridotta per un motociclo non omologato per uso stradale. È considerato prototipo anche un telaio ottenuto modificando un telaio appartenente in origine ad un motociclo omologato per uso stradale.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - Le sospensioni (anteriore e posteriore) sono libere, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti di quanto stabilito nel 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.

ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - Gli pneumatici sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. L'uso degli pneumatici slick è ammesso.

6.2 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte e generatori sulla griglia di partenza è ammesso.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

7.1 - La forma, il criterio costruttivo e la capacità del serbatoio, sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

7.2 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - L'impianto di alimentazione è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

8.2 - Qualunque forma di sovralimentazione è vietata.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - Sono ammessi alla classe SuperOpen 250 motocicli con motori (prototipo ed di produzione), 4 tempi, aspirati, monocilindrici con cilindrata fino a 250 cc.

9.2 - Sono ammessi alla classe SuperOpen 600 e 1000, motocicli con motori omologati per uso stradale, 4 tempi, aspirati, delle seguenti cilindrata:

Classe SuperOpen 600:

- 4 cilindri, con cilindrata oltre 400 cc fino a 636 cc.
- 3 cilindri, con cilindrata oltre 400 cc fino a 675 cc.
- 2 cilindri, con cilindrata oltre 400 cc fino a 850 cc.

Classe SuperOpen 1000:

- 2,3 e 4 cilindri, con cilindrata oltre 850 cc fino a 1300 cc

9.3 - Nelle classi SuperOpen 600 e 1000, le fusioni del motore devono essere quelle del motore equipaggiante in origine il motociclo omologato per uso stradale.

9.4 - Fermo restando quanto stabilito negli articoli 8.1, 8.2 e 8.3, la preparazione del motore è libera, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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 nel 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 nel 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 nel RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - La strumentazione, le centralina di controllo motore (ECU), il cablaggio ed i comandi sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

12.2 - L'uso del dispositivo di assistenza alla cambiata "quick-shifter" è ammesso.

12.3 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (Infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è ammesso.

12.4 - L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione è ammesso.

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - La carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

13.2 - L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar è ammesso.

13.3 - I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito nel 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 nel RTGS.

14.2 - Il massimo limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A. I regimi i quali viene effettuata la misura sono quelli indicati di seguito:

SuperOpen 250: 5.500 giri/min

SuperOpen 600:

4 cilindri: 7000 giri/min.

3 cilindri: 6500 giri/min.

2 cilindri: 5500 giri/min.

SuperOpen 1000:

4 cilindri: 5500 giri/min.

2 e 3 cilindri: 5000 giri/min.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

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

versione al 17 gennaio 2017

versione al 17 gennaio 2017

REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI SALITA (RTSAL)

Fermo restando quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano a questo campionato devono conformarsi ai seguenti articoli.

ART. 1 - CLASSI

- 1.1 - GENERALITÀ
- 1.1.1 - Alle gare su strada in salita sono ammessi motocicli prototipi e Derivati di Serie, suddivisi nelle seguenti classi:
- Moto d'Epoca (si veda N.S. Moto d'Epoca).
 - Scooter automatico con cilindrata fino a 70 cc.
 - Pit Bike/Ohvale
 - **125 Open 2T**
 - **Supersport 300**
 - **250 Open 2T**
 - Moto3
 - Stock 600
 - Naked 650
 - Open 600
 - **Supermoto, con cilindrata fino a 450cc per i motori 4T e fino a 300cc per i motori 2T**
 - **Supermoto Open, con cilindrata oltre 450cc per i motori 4T e oltre 300cc per i motori 2T**
 - Open 1000
 - Sidecar con cilindrata fino 1.100 cc.
- 1.1.2 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire per tutte le classi fa riferimento il regolamento tecnico di classe.
- 1.2 - **Classe Supersport 300**
- 1.2.1 - **Sono ammessi alla classe Supersport 300 motocicli conformi al RTOPN 300 (regolamento tecnico Open 300) e motocicli prototipo con motori 4T e cilindrata fino a 125cc conformi a quanto stabilito RTGS. Per tutti i motocicli il massimo livello fonometrico è quello stabilito dal RTOPN 300.**
- 1.3 - Classe Moto3
- 1.3.1 - **Sono ammessi alla classe Moto3 motocicli conformi al RTSOPN 250 (regolamento tecnico SuperOpen 250)**

- 1.4 - Classe Stock 600
- 1.4.1 - A parziale deroga di quanto stabilito nel **RTSTK**, a questa classe sono ammessi modelli di motociclo provvisti di Omologazione F.I.M. a partire dall'anno 2000. Sono inoltre da considerarsi derogati, pertanto non applicabili, tutti gli articoli riguardanti l'aspetto del motociclo.
- 1.5 - Classe Open 600
- 1.5.1 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTOPN si stabilisce che sono ammessi 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 delle classi sidecar, **125 Open 2T**, Moto3, **Supermoto**, **Supermoto Open** e **Pit Bike/Ohvale**, gli pneumatici slick o marchiati NHS (Not for Highway Use) sono vietati.
- 2.3 - Nelle classi **Supermoto** e **Supermoto Open** sono autorizzati pneumatici slick con intagli e scanalature, purché di profondità non superiore ai fori per il controllo dell'usura presenti in origine sulla superficie dello pneumatico.
- 2.4 - Ad eccezione della classe **125 Open 2T** e Moto3, gli pneumatici rain possono essere usati solo se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal D.d.G.

ART. 3 - CARENATURA

- 3.1 - I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito dal RTGS. **L'assegnazione dei numeri, il colore dei numeri e delle tabelle sono indicati nelle norme sportive.**

REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI NAKED (RTNKD)

Fermo restando quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Naked devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

Sono ammessi alla classe Naked, Derivati di Serie, 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 - **Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere:**
- Naked 650: 151 Kg
 - Naked 1000: 158 Kg

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Il telaio deve rimanere come prodotto dal costruttore del motociclo.
- 2.2 - Forare il telaio è ammesso 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 nel RTGS.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Le sospensioni (anteriore e posteriore) sono libere, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti di quanto stabilito nel 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.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. L'uso degli pneumatici slick è ammesso.

ART. 7 - SERBATOIO 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 carburante è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 7.2.2 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 - L'impianto di alimentazione è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 8.2 - Qualunque forma di sovralimentazione è vietata.

ART. 9 - MOTORE

- 9.1 - Sono ammessi motori 4T, con le seguenti cilindrata:
- Naked 650:
- 4 cilindri: oltre 400 cc a 650 cc.
 - 3 cilindri: oltre 500 cc a 700 cc.
 - 2 cilindri: oltre 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 - **Il motore deve essere il modello equipaggiante in origine il motociclo.**
- 9.3 - **Fermo restando quanto stabilito negli articoli 8.1 e 8.2, la preparazione del motore è libera, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.**

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 nel 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 nel 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 nel RTGS.**

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - **La strumentazione, le centralina di controllo motore (ECU), il cablaggio ed i comandi sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.**
- 12.2 - **L'uso del dispositivo di assistenza alla cambiata "quick-shifter" è ammesso.**
- 12.3 - **L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (Infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è ammesso.**
- 12.4 - **L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione è ammesso.**

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 ammesso 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 ammesso 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 nel 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) dei silenziatori rimangano come per il modello omologato.
- 14.3 - L'uso del titanio e della fibra di carbonio e/o kevlar come materiali costruttivi per l'impianto di scarico, è ammesso.
- 14.4 - 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.
- 14.5 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 107 dB/A. I regimi ai quali viene effettuata la misura sono quelli indicati di seguito:

Naked 650:

4 cilindri:	7000 giri/min.
3 cilindri:	6500 giri/min.
2 cilindri:	5500 giri/min.

Naked 1000:

4 cilindri: 5500 giri/min.

2 e 3 cilindri: 5000 giri/min.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

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

REGOLAMENTO TECNICO SCOOTER (RTSCT)

Fermo restando quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGS, gli scooter che partecipano alla classe Scooter devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Sono ammessi alla classe Scooter 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 dello scooter, utilizzati in sostituzione degli originali, devono essere prodotti in serie ed essere in libera vendita presso i punti vendita dell'azienda costruttrice. Con il termine "azienda" si intende una ditta individuale o una società registrata alla Camera di Commercio.
- 1.4 - Il peso minimo ammesso per gli scooter in ordine di marcia è di Kg. 55 per gli scooter raffreddati a aria e di Kg. 65 per gli scooter raffreddati a liquido.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Salvo per quanto specificato negli articoli a seguire, il telaio deve rimanere originale 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 per gli snodi dove possono essere montati sistemi di articolazione differenti.
- 2.3 - È ammesso 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, atta ad evitare che il pilota possa rimanere agganciato allo scooter in caso di caduta.
- 2.4 - Modificare le staffe fissaggio della sella, è ammesso.

- 2.5 - **Modificare o sostituire il manubrio originale, è ammesso.**
- 2.6 - È ammesso aggiungere delle pedaline poggipiedi a condizione che: abbiano le estremità arrotondate, siano di tipo ribaltabile in modo da ripiegarsi in caso di caduta. 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 e dell'eventuale ammortizzatore anteriore, è ammessa.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - Salvo quanto stabilito negli articoli a seguire, l'impianto frenante, a disco o a tamburo, è libero nei limiti stabiliti nel RTGS.
- 4.2 - Sugli scooter dotati di impianto a disco, il freno anteriore deve essere monodisco, e le pinze (anteriore e posteriore) possono avere un massimo di due pistoni contrapposti.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS i cerchi ruota ed i mozzi devono rimanere originali.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Sono ammessi unicamente pneumatici per uso stradale, delle misure omologate dal costruttore dello scooter, presenti nel catalogo di vendita del costruttore degli pneumatici.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - Il serbatoio carburante deve rimanere come omologato.
- 7.2 - La modifica o sostituzione del rubinetto o del sistema di chiusura del carburante, è ammessa.
- 7.3 - Il circuito del carburante è libero nei limiti di quanto specificato nel RTGS.
- 7.4 - **L'uso di filtri benzina e connettori rapidi, è ammesso. L'uso di connettori rapidi con sistema di chiusura automatico (dry-break), è ammesso oltre che raccomandato.**

- 7.5 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

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, come specificato negli articoli a seguire.
- 8.2 - CARBURATORE
- 8.2.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire il carburatore è libero per marca e modello.
- 8.2.2 - **A valle della valvola del gas, il diffusore del carburatore deve avere una sezione cilindrica con un diametro massimo di mm. 19 ed una lunghezza minima di mm. 5.**
- 8.2.3 - **Il carburatore, il collettore di aspirazione e l'eventuale pacco lamellare devono essere montati in modo che tutta la miscela di aria, carburante e olio in ingresso al cilindro passi per la sezione di cui all'articolo precedente. A questo scopo, tutte le superfici di contatto e le coppie di serraggio devono essere tali da garantire la tenuta del sistema durante l'uso.**
- 8.2.4 - **L'uso di sistemi d'iniezione meccanici o elettro-meccanici del carburante (es. iniettori, pompe di ripresa, power-jet, etc.) e di camere a volume variabile (es. polmoncini, soffiotti, compensatori, etc.) sul condotto di aspirazione a valle del carburatore è vietato.**
- 8.3 - CASSA FILTRO E FILTRO
- 8.3.1 - La cassa filtro è libera nei limiti di quanto stabilito dal RTGS.
- 8.3.2 - Il cornetto di aspirazione è libero.
- 8.3.3 - **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.**

ART. 9 - MOTORE

- 9.1 - GENERALITÀ MOTORE

- 9.1.1 - Sono ammessi motori monocilindrici 2T, aspirati con cilindrata massima di 70 cc.
- 9.1.2 - **Fermo restando quanto stabilito nel presente regolamento, la preparazione del motore è libera, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.**
- 9.1.3 - **Sul motore è consentito eseguire lavorazioni per asportazione e/o riporto di materiale unicamente per saldatura, nei limiti di quanto stabilito negli articoli a seguire.**
- 9.1.4 - **I riporti di materiale effettuati con resine bi-componenti o epossidiche di qualsiasi tipo, sono vietati.**
- 9.1.5 - Le guarnizioni motore (inclusa la guarnizione di testa) sono libere.
- 9.2 - TESTA
- 9.2.1 - La testa è libera.
- 9.2.2 - Sulla testa è consentito montare un anello anti-detonazione di qualsiasi materiale.
- 9.3 - DISTRIBUZIONE
- 9.3.1 - **Modificare o sostituire il pacco lamellare è ammesso. Aggiungere condotti di ammissione non presenti in origine sullo scooter (doppia ammissione) è vietato.**
- 9.4 - CILINDRO
- 9.4.1 - Il cilindro è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 9.5 - PISTONE
- 9.5.1 - Il pistone, le fasce di tenuta, lo spinotto ed i relativi fermi, sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 9.6 - CARTER
- 9.6.1 - **Le fusioni dei carter devono essere quelle originali dello scooter.**
- 9.6.2 - Sui carter motore è consentito calettare boccole di alluminio o bronzo, di forma cilindrica e diametro esterno massimo di mm 70, al fine di ripristinare le sedi dei cuscinetti dell'albero motore.
- 9.6.3 - Sostituire i coperchi del variatore e della frizione originali, è vietato. Sono ammesse unicamente modifiche per asportazione di materiale (foratura), allo scopo di favorire il raffreddamento degli organi interni, a condizione l'integrità strutturale e l'affidabilità del pezzo siano mantenute inalterate.
- 9.6.4 - Il coperchio del generatore può essere modificato o sostituito ma non rimosso.
- 9.6.5 - I coperchi di cui all'articolo precedente devono essere fissati con tutte le viti previste dal costruito dello scooter.

- 9.7 - ALBERO MOTORE E BIELLA
- 9.7.1 - **Salvo quanto specificato negli articoli a seguire l'albero motore, la biella sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.**

ART. 10 - TRASMISSIONE

- 10.1 - La frizione deve essere di tipo automatico ad azionamento centrifugo.
- 10.2 - La campana della frizione deve essere rinforzata (mediante "cerchiatura") con un anello in lega di ferro privo di saldature (ricavato da un tubo), dello spessore minimo di mm. 3 ed un larghezza minima mm. 20, saldato esternamente alla campana stessa.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 11.1 - Il tipo di raffreddamento (aria o acqua) deve essere mantenuto originale.
- 11.2 - Il radiatore, la pompa dell'acqua ed il circuito dell'acqua (qualora presenti) sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - **Il cablaggio, gli interruttori, ed il sistema di accensione (generatore, pick-up, centralina), sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.**
- 12.2 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è ammesso.
- 12.3 - La strumentazione può essere rimossa o sostituita con altri strumenti purché resti all'interno del coperchio del manubrio.

ART. 13 - CARROZZERIA

- 13.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la carenatura, la sella e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria dello scooter, devono apparire come originariamente prodotti dal costruttore per il modello omologato.
- 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 è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate.
- 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 - Modificare il coperchio del manubrio al fine di sostituire il comando del gas e la strumentazione, è ammesso.
- 13.3 - Tutti gli scooter devono avere un'apertura di cm.15x15 posizionata davanti al gruppo termico.
- 13.4 - È ammesso praticare fori per il raffreddamento del radiatore a condizione che abbiano un diametro massimo di mm. 12.
- 13.5 - Il parafango anteriore può essere modificato o sostituito a condizione che vengano utilizzati gli attacchi originali.
- 13.6 - **Modificare o sostituire la sella originale, è ammesso. La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto. Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.**
- 13.7 - I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito nel 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 massimo livello 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 sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

REGOLAMENTO TECNICO PIT BIKE (RTPB)

Fermo restando quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Pit Bike devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

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 nel 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 da terra della sella, 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 il motociclo a terra in assenza di carico.
- 2.4 - Il manubrio deve avere una larghezza compresa tra mm. 600 e mm. 850.
- 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 nel 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 di quanto stabilito nel 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 nel RTGS.
- 5.2 - Sono ammessi cerchi ruota con diametro massimo di 12".

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS, l'uso di pneumatici slick è ammesso.

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 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 - L'impianto di alimentazione è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 8.2 - 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.
- 8.3 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

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 nel 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 nel 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 nel RTGS.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 11.1 - L'impianto di raffreddamento è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - La strumentazione, le centralina di controllo motore (ECU), il cablaggio ed i comandi sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 12.2 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi, è vietato.
- 12.3 - 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 nel 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 nel RTGS. I colori dei numeri di gara e delle tabelle portanumero sono liberi.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - L'impianto di scarico è libero, nei limiti di quanto stabilito nel 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.
- 14.4 - Il massimo livello 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 nel RTGS.

REGOLAMENTO TECNICO SIDECAR (RTSDE)

Fermo restando quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano alla classe Sidecar devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento.

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 Kg. 385.
- 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 Kg. 60 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 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS si stabilisce che per i sidecar:
- L'angolo minimo di rotazione del manubrio da ambedue le parti della linea mediana, deve essere di almeno 20°.
 - La larghezza dei manubri intesa come distanza tra i bordi esterni delle manopole, non deve essere inferiore a mm. 450.
 - Le estremità esposte del manubrio devono essere protette otturando i fori con materiale solido o ricoprendole in gomma.
- 2.4 - 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.
- 2.5 - 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 un freno funzionante per ruota comandati mediante 2 leve separate. I sidecar per corse su strada devono essere dotati di un freno funzionante sulla ruota del carrozino.
- 4.2 - Tutti i sidecar 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.
- 5.2 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

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 montata una protezione solida ed efficace tra il pilota ed il motore, tale da impedire che il propagarsi di eventuali fiamme o perdite di olio e/o carburante possa investire il pilota stesso.
- 6.4 - È obbligatorio montare un sottocoppa di materiale rigido (lamiera o vetroresina) con bordi alti minimo mm. 50 fissato 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 (rottura o in caso di perdita).
- 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. dichiarati la prova o la gara bagnata.
- 8.4 - Tale luce deve avere una superficie luminosa compresa tra 50cm² e 70cm², con una potenza compresa tra 10 e 15 Watt per le lampade ad incandescenza e tra 0,6 e 1,8 watt per le lampade a led 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.
- 9.7 - La carrozzeria per i sidecar impiegati per i tentativi di record è libera.
- 9.8 - I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito nel 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 carrozzone. Gli scarichi posti dal lato del carrozzone 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.
- 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 massimo livello 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).

ALLEGATO 1

TABELLE PORTA NUMERO E NUMERI

Campionato Italiano Velocità

Classe	Numeri	Tablette
PreMoto3 2T	Gialli	Rosse
PreMoto3 4T	Bianchi	Nere
Moto3 Standard	Bianchi	Nere
Moto3	Neri	Bianche
Supersport 300	Neri	Bianche
Supersport 600	Gialli	Rosse
Superbike	Bianchi	Rosse

Minimoto

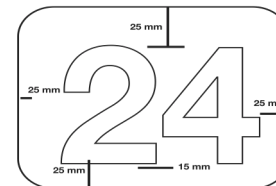
Categoria	Numeri	Tablette
Junior A	Bianchi	Blu
Junior B	Bianchi	Rosse
Junior C	Rosso	Gialle
Open A	Bianchi	Marroni
Open B	Bianchi	Verdi
Open C	Gialli	Nere
Gentlemen	Bianchi	Nere

MiniGP

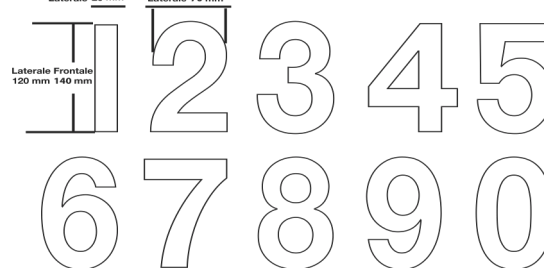
Classe	Numeri	Tablette
<i>Ohvale</i> GP-0 110 4Speed	Gialli	Nere
<i>Ohvale</i> GP-0 160 4Speed	Rossi	
<i>Ohvale</i> GP-0 190 Daytona	Bianchi	
PreMiniGP	Rossi	Bianche
MiniGP	Bianchi	Rosse

Altezza: "Frontale mm 140 / Laterale mm 120"
 Larghezza: "Frontale mm 80 / Laterale mm 70"
 Distanza tra i numeri: "mm 10"

versione al 17 gennaio 2017



Distanza tra numeri: mm 10
 Frontale 25 mm Laterale 20 mm Frontale 80 mm Laterale 70 mm



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

versione al 17 gennaio 2017

ALLEGATO 2

PESI MINIMI, MOTOCICLI, PNEUMATICI E MOTORI PUNZONABILI / SIGILLABILI

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	137 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 300	140 Kg (Kawasaki) 158 Kg (Honda) 140 Kg (Yamaha) 136 Kg (KTM)		Non Previsto	3 (Sigillati)	3	Qualifiche
Supersport 600	Peso a Secco -12Kg Min. 161 Kg					
Superbike	Peso a Secco -8% Min. 170 Kg	Non Previsto	3 (Sigillati)	6	Libere e Qualifiche	

Campionato Italiano Minimoto						
Categoria	Peso Minimo	Telai x Evento	Motori x Evento	Motori x Stagione	Pneumatici punzonabili (rain escluse)	Obbligo di punzonatura Pneumatici
Junior A / B / C	22 Kg (2T) 24 Kg (4T)	1 (Punzonato)	Non Previsto		2 Set (2A+2P)	Qualifiche e gare
Open A / B / C Gentlemen	Non Previsto					

Campionato Italiano MiniGP						
Classe	Peso Minimo	Telai x Evento	Motori x Evento	Motori x Stagione	Pneumatici punzonabili (rain escluse)	Obbligo di punzonatura Pneumatici
Ohvale	64 kg (GP-0 110 4Speed) 65 kg (GP-0 160 4Speed) 68 kg (GP-0 190 Daytona)	1 (Punzonato)	Non Previsto	3 (Sigillati)	2 Set (2A+2P)	Evento cpl.
PreMiniGP	64 Kg		1 (Punzonato)	Non Previsto	2 Set (2A+2P)	Evento cpl. (1 gara)
MiniGP			1 (Punzonato)		2 Set (2A+2P) 3 Set (3A+3P)	Evento cpl. (2 gare) Evento cpl. (1 gara) 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
Stock	161 Kg (600) 170 Kg (1000)	1 (Punzonato)			Non Previsto	
Open	136 Kg (300 / 2 Cil.) 132 Kg (300 / 1 Cil.) 151 Kg (600) 158 Kg (1000)					
SuperOpen	80 Kg (250) 141 Kg (600) 151 Kg (1000)					
Naked	151 Kg (650) 158 Kg (1000)					
Open 2T	70 Kg (125) 100 Kg (250)					
Scooter	55 Kg (Arnia) 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

1) STRUMENTAZIONE:

- 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.
- 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:

- 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.
- In caso di pioggia le rilevazioni fonometriche non possono essere effettuate.
- 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:

- 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.
- 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).

- versione al 17 gennaio 2017
- 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 specificato nell'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 specificato nell'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

versione al 17 gennaio 2017

- 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 specificato nell'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 specificato nell'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 compresa tra gli 0° ed i 10° centigradi, alla tolleranza relativa al tipo di strumento (di cui sopra) deve essere aggiunta un'ulteriore tolleranza di 1 dB/A. Per temperature ambientali inferiori a 0° centigradi, alla tolleranza relativa al tipo di strumento (di cui sopra), deve essere aggiunta un'ulteriore tolleranza di 2 dB/A.
 - 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	115	5500 RPM	
Moto3			
Supersport 300	107	6500 RPM (Kawasaki) 5000 RPM (Honda) 7500 RPM (Yamaha) 5500 RPM (KTM)	
600 Supersport		7000 RPM (4 Cil.) 6500 RPM (3 Cil.) 5500 RPM (2 Cil.)	
Superbike		5500 RPM (4 Cil.) 5000 RPM (2 e 3 Cil.)	

Minimoto			
Classe	Limite (dB/A)	Modalità Misura	Tolleranza fine gara (dB/A)
Minimoto (Tutte)	98	8000 RPM (2T) 6000 RPM (4T)	3

MiniGP			
Classe	Limite (dB/A)	Modalità Misura	Tolleranza fine gara (dB/A)
Ohvale	97	5500 RPM	3
PreMiniGP		8000 RPM	3
MiniGP			

Trofei*				
Classe	Limite (dB/A)	Modalità Misura	Tolleranza fine gara (dB/A)	
SuperOpen 250	107	5500 RPM	3	
Open 300		7000 RPM (2 Cil.) 5500 RPM (1 Cil.)		
Stock 600 Open 600		7000 RPM (4 Cil.) 6500 RPM (3 Cil.) 5500 RPM (2 Cil.)		
SuperOpen 600 Naked 650		5500 RPM (4 Cil.) 5000 RPM (2 e 3 Cil.)		
Stock 1000 Open 1000				
SuperOpen 1000 Naked 1000				
Open 2T		100		7000 RPM
Scooter		97		8000 RPM
Sidecar		105		13 m/s (2T) 11 m/s (4T)
Pit Bike		97		8000 RPM (2T) 6000 RPM (4T)
TROFEI MONOMARCA	100	13 m/s (2T) 11 m/s (4T)		

* Se non diversamente specificato nei Regolamenti di Trofeo

TABELLA REGIME DI VERIFICA FONOMETRICA IN FUNZIONE DELLA CORSA PISTONE					
Velocità media pist. (m/s)	13	11	Velocità media pist. (m/s)	13	11
Corsa (mm)	RPM (2T)	RPM (4T)	Corsa (mm)	RPM (2T)	RPM (4T)
30	13000	11000	60	6500	5500
31	12500	10500	61	6500	5500
32	12000	10500	62	6500	5500
33	12000	10000	63	6000	5000
34	11500	9500	64	6000	5000
35	11000	9500	65	6000	5000
36	11000	9000	66	6000	5000
37	10500	9000	67	6000	5000
38	10500	8500	68	5500	5000
39	10000	8500	69	5500	5000
40	10000	8500	70	5500	4500
41	9500	8000	71	5500	4500
42	9500	8000	72	5500	4500
43	9000	7500	73	5500	4500
44	9000	7500	74	5500	4500
45	8500	7500	75	5000	4500
46	8500	7000	76	5000	4500
47	8500	7000	77	5000	4500
48	8000	7000	78	5000	4000
49	8000	6500	79	5000	4000
50	8000	6500	80	5000	4000
51	7500	6500	81	5000	4000
52	7500	6500	82	5000	4000
53	7500	6000	83	4500	4000
54	7000	6000	84	4500	4000
55	7000	6000	85	4500	4000
56	7000	6000	86	4500	4000
57	7000	6000	87	4500	4000
58	6500	5500	88	4500	4000
59	6500	5500	89	4500	3500

Il regime di rotazione N corrispondente alla velocità media del pistone Vm dipende dalla corsa del pistone secondo la formula:

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

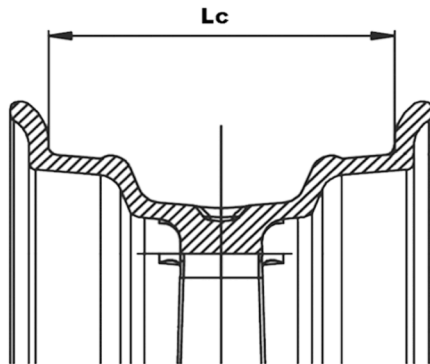
Valore arrotondato al più vicino multiplo di 500 RPM

Dove:
N = num. di giri/min
Vm = Vel. Media pistone 13 m/s (2T), 11 m/s (4T)
C = corsa pistone in mm

ALLEGATO 4

ACCOPIAMENTO CERCHIO / PNEUMATICO ETRTO

Larghezza battistrada [mm]	Lc Larghezza canale utilizzabile [pollici]	Larghezza battistrada [mm]	Lc Larghezza canale utilizzabile [pollici]
	/30		/60 , /65 , /70
330	11.00 11.50 12.00 12.50	80	2.15 2.50
360	12.00 12.50 13.00 13.50	100	2.75 3.00
	/35	110	3.00 3.50
280	9.50 10.00 10.50	120	3.50 3.75
300	10.00 10.50 11.00	130	3.50 3.75 4.00
	/40	140	3.75 4.00 4.25 4.50
210	7.00 7.50 8.00	150	4.00 4.25 4.50
240	8.00 8.50 9.00	160	4.25 4.50 5.00
250	8.50 9.00 9.50	170	4.25 4.50 5.00 5.50
260	8.50 9.00 9.50	180	5.00 5.50
280	9.00 10.00 10.50	190	5.00 5.50 6.00
300	10.00 10.50 11.00	200	5.50 6.00 6.25
	/50 e /55	210	6.00 6.25 6.50
150	4.50 5.00	230	6.25 6.50 7.00
170	5.00 5.50		/80 , /90 , 100
180	5.50 6.00	60	1.50 1.60
190	5.50 6.00	70	1.60 1.85
200	6.00 6.25 6.50	80	1.85 2.15
210	6.25 6.50 7.00	90	2.15 2.50
240	7.00 7.50 8.00	100	2.50 2.75
		110	2.50 2.75 3.00
		120	2.75 3.00
		130	3.00 3.50
		140	3.50 3.75
		150	3.50 3.75 4.00 4.25
		160	3.75 4.00 4.25 4.50
		170	4.00 4.25 4.50



ALLEGATO 5

DIMENSIONI MOTOCICLO

Figura 1

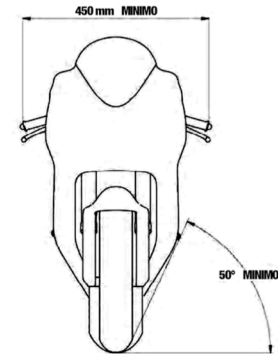


Figura 2

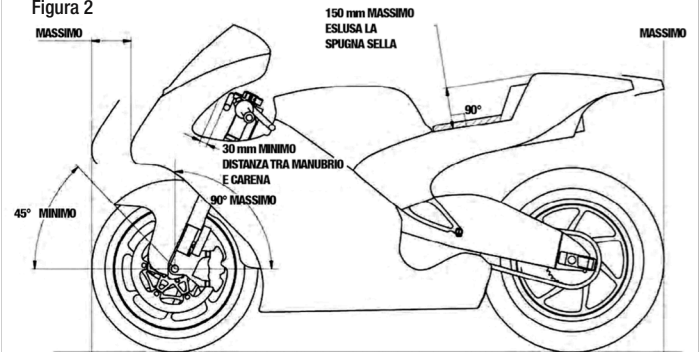
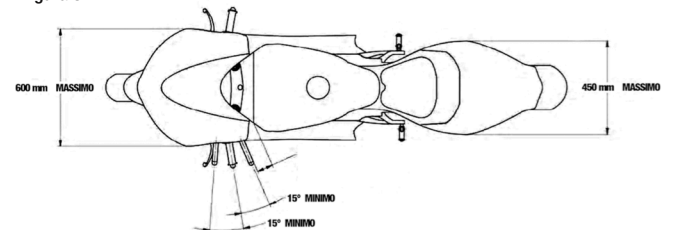
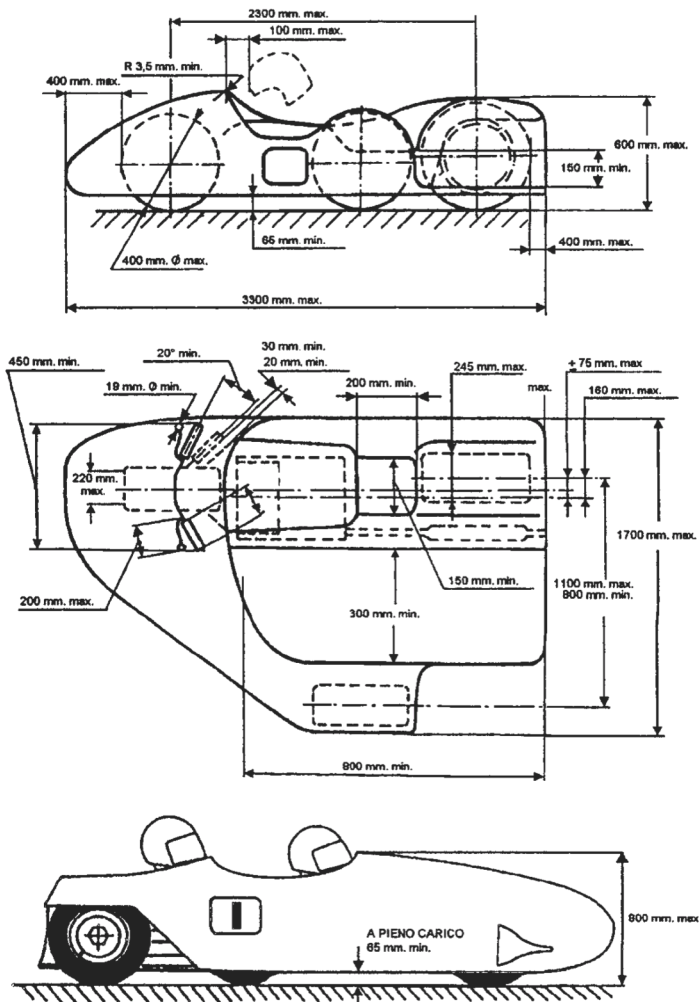


Figura 3



DIMENSIONI SIDECAR



ALLEGATO 6

CASCHI

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 - Assicurarsi 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 - Assicurarsi che la visiera possa essere aperta anche indossando guanti.
- 9 - Assicurarsi che la parte posteriore del casco abbia forma tale da proteggere la nuca.
- 10 - Acquistare sempre il miglior casco possibile.

ALLEGATO 7

CARBURANTI

SPECIFICHE CARBURANTI PER MOTORI 4T

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
Manganese	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
Diolefine Totali	% (V/V)		1.0	GC-MS o HPLC
Ossigenati:				EN ISO 22854* o EN 13132
Metanolo	% (V/V)		3.0	
Etanolo***	% (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****	% (V/V)		15.0	

versione al 17 gennaio 2017

OMOLOGAZIONE INTERNAZIONALE DEI CASCHI - STANDARD RICONOSCIUTI

ECE 22 - 05 (P)

The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.

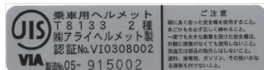
E1 for Germany, E2 for France, E3 for Italy, E4, for Netherlands, E5 for Sweden, E6 for Belgium, E7 for Hungary, E8 for Czech Republic, E9 for Spain, E10 (- vacant), E11 for UK, E12 for Austria, E13 for Luxembourg, E14 for Switzerland, E15 (- vacant), E16 for Norway, E17 for Finland, E18 for Denmark, E19 for Romania, 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 Belarus, E29 for Estonia, E30 (-vacant), E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Latvia, E34 for Bulgaria, E37 for Turkey, E40 for Macedonia, E43 for Japan, E44 (-vacant), E45 for Australia, E46 for Ukraine, E47 for South Africa, E48 for 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).

051406/J-1952

a = 8 mm min.



JIS T 8133:2007 (valida fino al 31.12.2019)

JIS T 8133:2015



SNELL M2010 (valida fino al 31.12.2019)



SNELL M2015

versione al 17 gennaio 2017

SPECIFICHE CARBURANTI PER MOTORI 2T (MISCELE)

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
Manganese	mg/L		2.0	ICP-OES o AAS
Densità a 15 °C**	kg/m3	720.0	775.0	EN ISO 12185
Zolfo**	mg/kg		10.0	EN ISO 20846* o 20884
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	
Olefine**	% (V/V)		18.0	EN ISO 22854
Aromatici**	% (V/V)		35.0	EN ISO 22854
Ossigenati:**				EN ISO 22854* o EN 13132
Metanolo	% (V/V)		3.0	
Etanolo***	% (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 ****	% (V/V)		15.0	

* Metodo preferito

** Analisi da eseguire sul raccolto della distillazione

*** L'etanolo deve essere miscelato secondo quanto specificato nel EN 15376.

**** Metodi GC-MS possono essere applicati per tracciare la presenza di GC.

La tolleranza di errore di ogni singola analisi è compresa nei valori min/max riportati nelle tabelle.

La totalità dei singoli componenti idrocarburici presenti in concentrazioni inferiori al 5% massa, devono essere almeno il 30% massa del carburante.

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	0	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.

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-osopropil 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 assume l'incarico di svolgere le operazioni di campionamento delle benzine. I campionamenti possono essere effettuati prima, durante o alla fine delle prove libere e di qualifica, del warm-up e delle gare. Le moto selezionate per il campionamento possono essere 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 del pilota. Il pilota ha facoltà di delegare persona facente parte del proprio Team e/o della propria squadra. Qualora il pilota sia minorenne, la sottoscrizione andrà apposta da un esercente la potestà genitoriale o, in mancanza, dalla persona alla quale il minore sia stato da questi affidato.

Il rifiuto di sottoporsi al campionamento benzina è equiparato ad irregolarità tecnica.

Il primo campione "A" sarà analizzato immediatamente con una apposita strumentazione o inviato presso uno dei laboratori accreditati. Il risultato delle analisi sul campione "A" sarà comunicato al pilota soggetto al campionamento entro 90 giorni dalla data del prelievo.

Il secondo campione "B" sarà trattenuto da un rappresentante del S.T.S. per eventuali controanalisi. Le controanalisi potranno essere richieste dal S.T.S. o dal pilota soggetto al campionamento entro 5 giorni dalla data di comunicazione del risultato delle prime analisi. Il campione delle controanalisi sarà aperto alla presenza del Commissario Tecnico e del pilota (o suo delegato) che hanno apposto le firme sull'etichetta del contenitore, ai quali sarà dato avviso a mezzo posta elettronica del giorno, ora e luogo delle operazioni, nonché del fatto che la loro presenza non sarà necessaria al fine del compimento delle relative attività. In ogni caso il riconoscimento del campione e la sua integrità saranno verificate dal Commissario Tecnico che ne darà atto con verbale di fede privilegiata ex art. 70.8 R.M.M.

In caso di richiesta di controanalisi da parte del pilota i costi degli esami di laboratorio, dei trasferimenti verso e dal laboratorio e tutti gli eventuali costi accessori sono a carico del pilota.

In caso di esito contrastante tra il risultato delle prime analisi e quello delle controanalisi, farà fede il risultato delle controanalisi.

Il laboratorio accreditato, per tutte le analisi e controanalisi sarà scelto dalla F.M.I.

ALLEGATO 8

CILINDRATE

Campionato Italiano Velocità			
Classe	Cilindrata	Cilindri	Marce
PreMoto3 2T	fino a 125cc (2T)	1	come da scheda
PreMoto3 4T	fino a 250cc (4T)		
Moto3 Standard	fino a 250 (4T)	1	
Moto3			
Supersport 300	fino a 500cc (4T)	1 e 2	come da fiches
Supersport 600	oltre 400cc fino a 600cc (4T)	4	
	oltre 500cc fino a 675cc (4T)	3	
	oltre 600cc fino a 750cc (4T)	2	
Superbike	oltre 750cc fino a 1000cc (4T)	3 e 4	
	oltre 850cc fino a 1200cc (4T)	2	

Minimoto			
Categoria	Cilindrata	Cilindri	Marce
Junior A, B e C	fino a 40cc (2T)	1	1
	fino a 90cc (4T)		
Open A, B e C Gentlemen	fino a 50cc (2T)	1	1
	fino a 110cc (4T)		

MiniGP			
Classe	Cilindrata	Cilindri	Marce
Ohavle	come da fiches	1	come da fiches
PreMiniGP	fino a 50cc	1	Come da scheda
MiniGP 50			

Trofei*			
Classe	Cilindrata	Cilindri	Marce
SuperOpen 250	fino a 250cc (4T)	1	fino a 6
	oltre 250cc fino a 350cc (4T)	2	
Open 300	oltre 250cc fino a 400cc (4T)	1	
	oltre 400cc fino a 600cc (4T)	4	come da fiches
Stock 600	oltre 500cc fino a 675cc (4T)	3	
	oltre 600cc fino a 750cc (4T)	2	
Open 600	oltre 400cc fino a 636cc (4T)	4	fino a 6
	oltre 400cc fino a 675cc (4T)	3	
SuperOpen 600	oltre 400cc fino a 850cc (4T)	2	
	oltre 400cc fino a 650cc (4T)	4	
Naked 650	oltre 500cc fino a 700cc (4T)	3	
	oltre 600cc fino a 850cc (4T)	2	
Stock 1000	oltre 750cc fino a 1000cc (4T)	3 e 4	come da fiches
	oltre 850cc fino a 1200cc (4T)	2	
Open 1000	oltre 850cc fino a 1300cc (4T)	fino a 4	fino a 6
SuperOpen 1000			
Naked 1000	oltre 650cc fino a 1000cc (4T)	4	
	oltre 700cc fino a 1150cc (4T)	3	
	oltre 850cc fino a 1200cc (4T)	2	
Open 2T	fino a 125cc (125)	1	
	oltre 125cc fino a 250cc (250)	1 e 2	
Scooter	fino a 70cc (2T)	1	1
Pit Bike	fino a 87cc (2T)	1	fino a 6
	fino a 150 cc (4T)		
Sidecar	fino a 750cc (2T)	fino a 4	
	fino a 1100cc (4T)		

* Se non diversamente specificato nei Regolamenti di Trofeo

ALLEGATO 9

DOCUMENTAZIONE E MASTER

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 trattenuti 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 10

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_0 è dato dalla formula:

$$R_0 = (V_0 / N + V_{cc}) / V_{cc}$$

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:

$$V_{mm} = V_{cm} + V_{fc}$$

Sul volume minimo di miscela (V_{mm}) viene ammessa una tolleranza di 0,1 cc per i motocicli con cilindrata fino a 100,0 cc e di 0,2 cc per i motocicli con cilindrata superiore a 100,0 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

ALLEGATO 11

MISURA DELLA POTENZA MASSIMA SU BANCO A RULLI F.M.I.

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} .

versione al 17 gennaio 2017

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.

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%