FMI '20

Velocità

Velocità

Approvato con deliberazione d'urgenza n. 313 del 21/01/2020
Pubblicato il 21/01/2020

GLOSSARIO SPORTIVO

ACCOMPAGNATORE chiunque sia al seguito di un pilota con pass anche se non tesserato FMI

ADDETTO/I AL PERCORSO fanno parte degli Addetti alle Manifestazioni Motociclistiche ed operano esclusivamente sotto la vigilanza del GUE - Gruppo Ufficiali Esecutivi, cui è demandata la formazione

AIUTANTE aiuto del pilota che non sia un meccanico, anche se non tesserato FMI

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

CASA ASSOCIATA azienda specializzata nella costruzione di motocicli affiliata alla FMI

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

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

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 FMI

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

INDUSTRIA azienda specializzata nella costruzione di motocicli ed accessori

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 disciplinato dal R.P. È un evento al quale partecipano piloti e motocicli a scopo competitivo e possono avere diverse tipologie di svolgimento: in base alle caratteristiche del percorso, in base ai motocicli ammessi. Ogni manifestazione può comprendere una o più gare o competizioni individuali o collettive, con caratteristiche e classifiche distinte. La manifestazione può comprendere prove ufficiali libere e cronometrate (qualifica), manches o batterie, finali che devono svolgersi nell'ambito della stessa manifestazione, una manifestazione inizia con le verifiche amministrative e tecniche e finisce alla scadenza dei termini di reclamo sull'ordine di arrivo

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 FMI
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 FMI
SPECIALITÀ settore di un'attività sportiva, ramo di una disciplina, regolata da norme specifiche che compongono un Regolamento
TEAM gruppo di persone che collabora nello svolgimento di un'attività sportiva, a cui viene rilasciata la Licenza di Concorrente dalla FMI
TIME TABLE è un documento ufficiale obbligatorio predisposto dall'organizzatore dopo l'approvazione del regolamento particolare per informare il pubblico sullo svolgimento della manifestazione
TROFEO MONOMARCA è un trofeo che può essere richiesto esclusivamente da industrie motociclistiche e di pneumatici, costruttori di moto e accessoristi riconosciuti dalla FMI
WILD CARD pilota non iscritto al campionato o trofeo che viene ammesso a partecipare ad un evento

ABBREVIAZIONI

1° CT Primo Commissario Tecnico
CT Commissario Tecnico
CD Commissario Delegato
CF Commissario Fonometrista
CIV Campionato Italiano Velocità
DdG Direttore di Gara
FIM Federazione Motociclistica Internazionale
FMI Federazione Motociclistica Italiana
OP Operazioni Preliminari
RMM Regolamento Manifestazioni Motociclistiche
RTGS Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza
STS Settore Tecnico-Sportivo
AP Addetto al percorso

GLOSSARIO TECNICO

2T motore a 2 tempi o motociclo con motore a 2 tempi. **4T** motore a 4 tempi o motociclo con motore a 4 tempi.
ABS Ssistema anti bloccaggio delle ruote in frenata.
ACG acronimo per alternatore o generatore di corrente alternata.
ACQUISIZIONE DATI insieme di dati forniti da sensori e centraline montati sulla moto (log), spesso utilizzato per indicare il sistema di acquisizione ossia l'insieme della centralina di acquisizione dati (logger), dei sensori montati sul motociclo e del relativo cablaggio di connessione.
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 controllare 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.
BLIP apertura e chiusura rapida delle valvole a farfalla (colpo di gas), controllata dalla ECU attraverso il ride by wire, allo scopo di permettere la scalata senza dovere aprire (tirare) la frizione.
BROWSER programma (software) per la visualizzazione e l'analisi dei dati registrati (acquisiti) nella centralina di acquisizione dati (logger).
CENTRALINA componente elettronico con funzioni di elaborazione assegnate.
CODINO (O CODONE) parte terminale della sella con funzione aerodinamica.
CORNETTI DI ASPIRAZIONE elemento

connesso direttamente a monte del corpo farfallato o carburatore.
DISTRIBUZIONE l'insieme degli organi meccanici predisposti al controllo dei gas che entrano ed escono nei cilindri.
ECU sistema o centralina di controllo (elettrico o elettronico) 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 dal costruttore.
GPS sistema per la geo localizzazione funzionante per mezzo di segnali satellitari.
HARDWARE componente o assieme di componenti elettronici con funzioni 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.
LIMITATORE strategia o dispositivo di controllo motore atti ad impedire che il regime di rotazione del motore superi un valore predeterminato, anche utilizzato per definire il regime di intervento del limitatore.
LOG insieme di dati forniti da sensori e centraline montati sulla moto (acquisizione dati).
LOGGER centralina di acquisizione dati (dedicata alla registrazione dei dati acquisiti dai sensori montati sulla moto).
NAKED motociclo sprovvisto di carenature laterali che coprano totalmente o parzialmente la vista del motore.
OPTIONAL componenti aggiuntivi o sostitutivi, non montati in origine sul motociclo omologato.
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.
PUNTERIA insieme degli elementi meccanici interposti tra l'albero a camme e le valvole.
QUICK-SHIFTER dispositivo elettrico od elettronico di assistenza alla cambiata.
RAM AIR dispositivo (prese dinamica e condotti) mediante il quale è possibile aumentare la pressione dell’aria in ammissione alla cassa filtro oltre alla pressione atmosferica sfruttando il movimento del motociclo.
REGIME DI INTERVENTO DEL LIMITATORE media dei giri motore quando il limitatore è attivo in accelerazione.
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 spesso usato come abbreviazione di impianto di scarico, ossia insieme dei dispositivi atti a veicolare e controllare i gas di scarico fuori dal motore.
SCATOLA FILTRO o AIR-BOX contenitore (scatola o cassa) con funzione di gestione dell'aria in ingresso al sistema d'alimentazione, che di norma contiene il filtro dell'aria.
SCOOTER particolare tipologia di motociclo, provvisto di pedana poggiapiedi (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 che permette la modifica di alcuni parametri di elaborazione 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 in movimento.

versione al 21 gennaio 2020

INDICE

Capitolo I - Parte Generale

Articolo 1 - Generalità ..... pag. 10
Articolo 2 - Manifestazione-Gara-Partecipazione pilota ..... pag. 10
Articolo 3 - Impianti ..... pag. 10
Articolo 4 - Piloti ammessi ..... pag. 11
Articolo 5 - Segnali ufficiali ..... pag. 11
Articolo 6 - Prove Ufficiali ..... pag. 15
Articolo 7 - Carenza di iscritti o di partenti ..... pag. 16
Articolo 8 - Briefing ..... pag. 16
Articolo 9 - Ammissione alla partenza ..... pag. 17
Articolo 10 - Sistemi ed ordini di partenza ..... pag. 18
Articolo 11 - Procedura di partenza ..... pag. 19
Articolo 12 - Arresto di una gara e nuova partenza - Procedura Safety Code .. pag. 24
Articolo 13 - Condotta di gara - Manovre consentite ..... pag. 31
Articolo 14 - Infrazione di taglio variante ..... pag. 32
Articolo 15 - Infrazioni per cui è prevista ammenda o penalità ..... pag. 33
Articolo 16 - Infrazioni per cui è prevista l'esclusione ..... pag. 35
Articolo 17 - Divieti e Servizi di Giustizia ..... pag. 38
Articolo 18 - Ride Through ..... pag. 38
Articolo 19 - Parco Chiuso ..... pag. 39
Articolo 20 - Classifiche ..... pag. 41
Articolo 21 - Punteggi per Campionati e Trofei ..... pag. 42
Articolo 22 - Giuria ..... pag. 44
Articolo 23 - Comitato Tecnico ..... pag. 48

Capitolo II Specialità

Articolo 1 - Campionato Italiano Velocità - CIV ..... pag. 49
Articolo 2 - Campionato Italiano Velocità Junior - CIV Junior ..... pag. 51
Articolo 3 - Campionato Italiano Minimoto ..... pag. 53
Articolo 4 - Campionato Italiano Velocità in Salita - CIVS ..... pag. 55
Articolo 5 - Trofei di Promotori e di Moto club - Coppa Italia e Coppa FMI .. pag. 64
Articolo 6 - Trofei Promozionali - Coppa FMI ..... pag. 65
Articolo 7 - Coppa Interregionale Minimoto ..... pag. 66
Articolo 8 - Trofeo Climber Racing - Regolarità ..... pag. 67
Articolo 9 - Prove Libere e Prove Libere Cronometrate ..... pag. 77
Articolo 10 - Attività Territoriale ..... pag. 78

Capitolo III Regolamenti Tecnici

Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) ..... pag. 79
Regolamento Tecnico PreMoto3 (RTPM3) ..... pag. 130
Regolamento Tecnico Moto3 - Motorizzazione 250 (RT250M3) ..... pag. 143
Regolamento Tecnico Moto3 - Motorizzazione 450 (RT450M3) ..... pag. 150
Regolamento Tecnico Supersport 300 (RTSS3) ..... pag. 160
Regolamento Tecnico Supersport 600 (RTSS6) ..... pag. 177
Regolamento Tecnico Superbike (RTSBK) ..... pag. 195
Regolamento Tecnico Minimoto (RTMMT) ..... pag. 215
Regolamento Tecnico Ohvale GP-0 (RTOHV) ..... pag. 232
Regolamento Tecnico MiniGP (RTMGP) ..... pag. 247
Regolamento Tecnico Aprilia Sport Production (RTASP) ..... pag. 258

Regolamento Tecnico Stock (RTSTK).....pag. 273
Regolamento Tecnico Open 2T (RTOP2T) .....pag. 287
Regolamento Tecnico Open (RTOPN).....pag. 290
Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) .....pag. 294
Regolamento Tecnico Motocicli Salita (RTSAL).....pag. 298
Regolamento Tecnico Crono Climber - Regolarità (RTCLR) .....pag. 304
Regolamento Tecnico Motocicli Naked (RTNKD) .....pag. 311
Regolamento Tecnico Scooter (RTSCT) .....pag. 316
Regolamento Tecnico Miniopen (RTMOPN) .....pag. 322
Regolamento Tecnico Sidecar (RTSDE) .....pag. 325
Regolamento Tecnico Quad (RTQUAD) .....pag. 331

Allegato 1 - Tabelle Porta Numero e Numeri.....pag. 340
Allegato 2 - Pesi Minimi, Motocicli, Pneumatici e Motori Punz./Sigill. .....pag. 342
Allegato 3 - Controlli Fonometrici Gare di Velocità .....pag. 343
Allegato 4 - Accoppiamento Cerchio/Pneumatico ETRTO .....pag. 350
Allegato 5 - Dimensioni Motociclo - Sidecar.....pag. 351
Allegato 6 - DPI .....pag. 353
Allegato 7 - Carburanti.....pag. 354
Allegato 8 - Cilindrate .....pag. 360
Allegato 9 - Documentazione e Master.....pag. 361
Allegato 10 - Tolleranze Applicate.....pag. 362
Allegato 11 - Cilindrata e Rapporto di Compressione .....pag. 363
Allegato 12 - Altezza di Squish .....pag. 365
Allegato 13 - Adeguamento Normativa Internazionale FIM .....pag. 367
Allegato 14 - Dispositivi di Protezione Quad.....pag. 368

versione al 21 gennaio 2020

Disposizioni generali

Art. 1 - IL REGOLAMENTO VELOCITÀ

Ai sensi di quanto predisposto dall'art. 3 comma 2 dello Statuto Federale, rientra tra gli scopi istituzionali della Federazione Motociclistica Italiana - FMI - quello di promuovere e disciplinare l'attività sportiva motociclistica esercitando i poteri sportivi che le derivano dal Comitato Olimpico Nazionale Italiano - CONI - e dalla Federazione Internazionale Motociclistica - FIM.

La FMI riconosce a livello statutario quali specialità motociclistiche la velocità.

In base a quanto disciplinato dal Regolamento Organico Federale -ROF- la FMI svolge la propria attività attraverso i Comitati Sportivi di Specialità, istituiti dal Consiglio Federale, titolari dell'esercizio e della gestione sportiva in piena autonomia normativa, regolamentare, secondo le disposizioni stabilite dai Regolamenti Sportivi, annualmente approvati dal Consiglio Federale.

Le definizioni e le caratteristiche della Specialità Velocità sono disciplinate dalla presente normativa sportiva e tecnica, annualmente deliberata dal Consiglio Federale della FMI, su proposta del Comitato Velocità - di cui al successivo art. 2 del presente Regolamento - e pubblicata sul sito istituzionale - www.federmoto.it - nella sezione appositamente dedicata.

Il Comitato Velocità si riserva di proporre al Settore Tecnico Sportivo eventuali ed ulteriori modifiche e/o integrazioni al presente Regolamento anche durante lo svolgimento della stagione sportiva in corso, provvedendo, nella ipotesi di intervenuta approvazione da parte del Consiglio Federale, alla relativa pubblicazione nella apposita sezione del sito istituzionale.

Per tutto quanto non esplicitamente previsto dal presente Regolamento, si rimanda alle norme dello Statuto della FMI, del Codice Etico ed a tutta la normativa endo-federale approvata dal Consiglio Federale, e specificatamente al Regolamento di Giustizia, al Regolamento Organico Federale, alla Circolare Sportiva ed alla Circolare FMI. La mancata conoscenza dei citati Regolamenti non può essere invocata a nessun effetto.

Art. 2 - IL COMITATO VELOCITÀ

Ai sensi di quanto prescritto dal ROF, il Consiglio Federale istituisce, per il raggiungimento dei propri scopi statutari, di cui all'art. 3 comma 2, il Comitato Velocità.

Il Comitato Velocità è coordinato da un Coordinatore, nominato con apposito provvedimento del Consiglio Federale, su proposta del Presidente del Settore Tecnico Sportivo - STS.

Il Coordinatore del Comitato Velocità propone al Consiglio Federale la nomina di membri e responsabili delle singole attività che verranno poste in essere in ragione della finalizzazione dei programmi definiti ad inizio di ciascun quadriennio.

Tutti i membri del Comitato Velocità sono nominati con apposito provvedimento di Consiglio Federale, che ne stabilisce il numero complessivo.

Il Coordinatore del Comitato Velocità ed i membri del Comitato durano in carica un quadriennio, in corrispondenza del ciclo olimpico, salva diversa limitazione temporale appositamente indicata nel provvedimento di nomina assunto dal Consiglio Federale.

Tutti i componenti del Comitato Velocità, per l'esercizio del proprio incarico federale, devono essere in regola con il requisito del tesseramento, valido per l'anno in corso.

La funzione di Coordinatore, nel caso di dimissioni, di impedimento definitivo, o nel caso di revoca dell'incarico da parte del Consiglio Federale, verrà gestita ***ad interim*** da parte del Presidente del Settore Tecnico Sportivo, sino alla nomina del nuovo Coordinatore da parte del Consiglio Federale, da effettuarsi entro tre mesi dalla data dell'evento che ha dato luogo all'istituto dell'***interim.***

Il Comitato Velocità si occupa di:

- programmare, coordinare e promuovere sul territorio nazionale l'attività motociclistica agonistica della velocità, intendendo con tale accezione quella determinata dalla partecipazione a manifestazioni agonistiche ufficiali della FMI
- programmare e coordinare le relative attività di promozione della specialità velocità
- elaborare le proposte normative - regolamenti sportivi e tecnici -

circolari sportive - calendari - indizione di Campionati e Trofei - della specialità velocità, da sottoporre annualmente all'approvazione del Consiglio Federale
- programmare l'organizzazione di Campionati e Trofei per ogni categoria e classe.

Art. 3 - LE MANIFESTAZIONI DI VELOCITÀ: IL REGOLAMENTO PARTICOLARE

Ogni manifestazione di velocità è disciplinata secondo quanto previsto dal presente Regolamento e dallo specifico Regolamento Particolare - RP - che regola e disciplina lo svolgimento di ogni singola manifestazione, secondo quanto previsto dal Regolamento Manifestazioni Motociclistiche - RMM - approvato dal Consiglio Federale.

Le manifestazioni di Velocità vengono approvate, conformemente alle norme contenute nel RMM:
- se a carattere nazionale - da parte del SETTORE TECNICO - SPORTIVO (S.T.S) AREA SPORTIVA - Comitato Velocità;
- se a carattere territoriale - da parte del Comitato Regionale territorialmente competente.

Il RP è il documento ufficiale, propedeutico e obbligatorio per il rilascio del Nulla Osta di una manifestazione motociclistica di velocità, che sancisce l'impegno dell'Organizzatore alla rispondenza delle modalità di svolgimento della manifestazione alle norme tecnico-sportive emanate dalla Federazione ed alle norme di legge applicabili.

Il Regolamento Particolare - RP - una volta approvato dalla Struttura Federale competente, non può essere modificato, se non per causa di forza maggiore, appositamente documentata da parte del Direttore di Gara.

CAPITOLO I
PARTE GENERALE

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - 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 (FIM).

ART. 2 - MANIFESTAZIONE - GARA - PARTECIPAZIONE PILOTA

2.1 - Le manifestazioni sono un insieme di gare di tipo agonistico e non agonistico, disciplinato da un Regolamento Particolare (R.P.).

2.2 - La gara è una competizione con propri risultati e può comprendere prove libere ufficiali, prove cronometrate ufficiali (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 DdG 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 - RTGS.

2.7 - Nei Trofei un pilota che cambi motociclo entro il termine delle Operazioni Preliminari (nei casi non previsti ed autorizzati nel Capitolo III - RTGS, nei regolamenti tecnici di Classe e di Trofeo), deve provvedere ad effettuare rinuncia alla manifestazione (con

conseguente perdita dei risultati ottenuti) e nuova contestuale iscrizione alla stessa, anche nella stessa classe. Tale procedura può avvenire una sola volta durante la manifestazione.

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 FIM se l'impianto deve ospitare gare internazionali, dalla FMI per mezzo dell'atto di omologa rilasciato dal Comitato Impianti per le gare nazionali. Per le caratteristiche tecniche dei circuiti (nel caso di Velocità in Salita si parla di percorsi) si rimanda allo specifico Regolamento di Specialità - Normativa Omologazione Impianti

ART. 4 - PILOTI AMMESSI

4.1 - Per il numero dei piloti ammessi sugli impianti italiani vedere la Normativa Omologazione Impianti della FMI

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 DdG 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 DdG o dai posti di sorveglianza (su impianti che ne siano in possesso) solo su diretta indicazione del DdG:

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 DdG 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 DdG 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 DdG 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 in 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 sopraggiungendo un pilota più veloce.

Bandiera nera con disco arancione: (di diametro 40 cm.): deve essere esposta, esclusivamente su precisa indicazione del DdG, 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 cm.10 e cm.13

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 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 DdG, 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".

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 “luce posteriore”: forma rettangolare, dimensioni cm. 70x100 ca. con scritta “luce posteriore e/o light on”, scritta nera su fondo bianco.

5.3.7 Pannello “numeratore”: nero di forma rettangolare, dimensioni cm. 70x50 ca. sul quale esporre il numero del pilota; numeri bianchi con spessore minimo di cm. 4 e altezza minima di cm. 30.

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 e della Coppa Italia.

6.2 - Il DdG 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 DdG e sarà segnalata da un apposito cartello con la dicitura “PROVA PARTENZA”. Il mancato rispetto delle indicazioni del DdG 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, del CIV Junior e Trofei abbinati, del Campionato Italiano Minimoto (si calcolano 7 giorni dall'inizio manifestazione, come da R.P., primo giorno della manifestazione escluso) è vietato effettuare prove **sulla stessa pista per piloti partecipanti alla gara.**

6.6 - Sono permesse prove libere, per le classi del CIV il giovedì della settimana delle manifestazioni, per le classi del CIV Junior e Trofei abbinati il sabato della settimana delle manifestazioni, per le classi del Campionato Italiano Minimoto il venerdì ed il sabato della settimana delle manifestazioni, se organizzate dal Promotore del CIV, dagli Autodromi o dai Moto Club 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 tal caso 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. In alternativa il DdG, in accordo con il Commissario 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 DdG 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 DdG prevede il briefing in "forma scritta", dovrà realizzare una brochure con una prima parte fornita dalla FMI ed una seconda parte personalizzata per il singolo circuito e/o manifestazione.

8.3.1 - I piloti, al ritiro della busta con i pass ed il cartellino delle operazioni preliminari, 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 DdG ed al C.G.D.

8.3.2 - Il DdG 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

9.1.1 - 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 manifestazione. Se l'irregolarità verrà accertata dopo la fine della gara, il pilota sarà escluso dalla classifica.

9.1.2 - 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.

9.1.3 - 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 uffuciali cronometrate 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 (qualifica); nel caso in cui un pilota avesse solo un tempo ottenuto nelle prove libere ufficiali cronometrate e tale tempo rientrasse nel tempo di qualifica, il pilota andrà ad occupare l'ultimo posto in griglia.

9.1.4 - 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%.

9.1.5 - 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 al **Regolamento Omologazione Impianti Sportivi - Sezione Velocità.** 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 al Regolamento Tecnico Omologazione Impianti Sportivi - Sezione Velocità. Lo spazio tra la zona di posizionamento dei piloti e la zona di posizionamento della moto 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

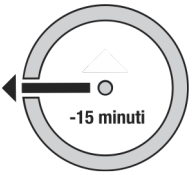
In caso di partenze scaglionate, sia individuali che a gruppi, il segnale di partenza è dato ad intervalli successivi a ciascun pilota o gruppo, dalla linea di partenza o dalla posizione d'arresto indicata in prossimità della linea di partenza.

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.



- i piloti hanno tempo 5 minuti per entrare in pista al fine di 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 **AP**, 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'**AP** preposto alla gestione della corsia box
- incaricati del DdG 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 DdG 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), si può esporre anche il pannello "luce posteriore e/o light on"; 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
- **gli unici motori ammessi in griglia di partenza, all'infuori di quelli equipaggianti i motocicli ed i mezzi della Direzione di Gara, sono quelli dei generatori, degli areatori e dei dispositivi di messa in moto esterni.** Tutti i sistemi di avviamento ed i generatori di corrente elettrica sulla linea di partenza devono 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 **(se previsto dal regolamento di classe o di trofeo)**, 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).

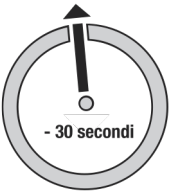
5 minuti prima della partenza del giro di riscaldamento:
- esposizione del pannello "5 MINUTI" sulla griglia
- termine ultimo per prendere posto in griglia (a motore spento) sotto il controllo degli **AP**

3 minuti prima della partenza del giro di riscaldamento:

- esposizione del pannello "3 MINUTI" sulla griglia
- rimozione immediata **di preriscaldatori delle sospensioni, areatori,** 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 **AP**

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 **(ove consentito)**. Questi piloti potranno prendere la partenza per il giro di riscaldamento dalla corsia box. È facoltà del DdG, ove lo ritenga necessario per motivi di sicurezza, far compiere ai piloti due giri di riscaldamento

VIA

- i piloti partono in gruppo per il giro di riscaldamento allo sventolare della bandiera verde da parte del DdG
- 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 **AP** 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 **AP**, 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 **AP** ed effettuando un passaggio in pit-lane dove un Commissario Tecnico potrà, se richiesto dalla DdG 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 **AP** in fondo alla griglia agiterà una bandiera verde. Il DdG, o un suo incaricato, darà quindi l'ordine all'**AP** 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 **AP** 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 **AP**, nella corsia box dove i suoi meccanici potranno aiutarlo oppure potrà sostituire il motociclo **(ove consentito)**
- quando i piloti avranno superato l'uscita box l'**AP** 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 **(ove consentito)** 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 pregiudicare la sicurezza della partenza il DdG tiene il semaforo rosso acceso, espone agitata la bandiera rossa e l'**AP** incaricato presenta il pannello "Partenza Ritardata". In questo ultimo caso i piloti devono spengere i motori, la procedura di partenza ricomincerà dal cartello "1 MINUTO" ed i piloti effettueranno un giro di riscaldamento supplementare e la lunghezza della gara 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

11.2.1- 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 DdG valutare se nello spostamento il pilota ha tratto vantaggio e di conseguenza infliggere la penalizzazione. Il DdG deve avvisare il pilota entro metà gara. Contro tale decisione non è ammesso reclamo.

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

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

11.2.2 - Per le classi minimoto la penalizzazione per partenza anticipata è di 10" la penalizzazione può essere inflitta dal DdG anche a fine gara prima dell'esposizione della classifica.

ART. 12 - ARRESTO DI UNA GARA E NUOVA PARTENZA-PROCEDURA SAFETY CODE

12.1 - ARRESTO DI UNA GARA

12.1.1- Se il DdG 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 calcolato secondo le modalità indicate di seguito:

12.1.2- Se il risultato mostra che il leader ha completato meno di tre giri, 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, salvo essere ridotto nel caso il DdG lo ritenga necessario
- le posizioni in griglia saranno quelle previste originariamente

12.1.3 - Se sono stati completati dal 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 della gara sarà stabilita dall'ordine di arrivo della sola seconda parte di gara.

La classifica della prima parte di gara sarà stilata in base al numero di giri effettivamente completati dai singoli concorrenti. A parità di giri discrimina il tempo di gara. Saranno classificati i piloti che hanno completato almeno il 75% dei giri, effettuati dal leader al momento dell'interruzione, arrotondati per difetto.

Esempio di INTERRUZIONE su una gara su 16 giri

a) se la bandiera rossa viene esposta quando il leader della gara ed eventualmente altri piloti, hanno completato il loro 7° giro e sono nel corso dell'8°, mente altri piloti non hanno ancora completato il proprio 7° giro, la classifica sarà stilata per il primo gruppo di piloti secondo il loro 7° passaggio sul traguardo mentre per gli altri secondo il loro ultimo passaggio prima dell'interruzione.

Tenuto conto che il leader della gara aveva completato il suo 7° giro, la seconda parte della gara sarà di 9 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 6° giro e sono nel corso del 7°, la classifica sarà quella del 6° giro, e la seconda parte della gara sarà di 10 giri.

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
- la griglia di partenza sarà determinata dalla classifica della prima parte di gara.

I motocicli possono essere ripara, possono essere cambiati con altro mezzo già punzonato dallo stesso pilota **(ove consentito)**, ed è possibile effettuare rifornimento di carburante. Il numero di giri della seconda parte di gara sarà il numero di giri necessari per completare la distanza

originale della gara, salvo essere ridotti dal DdG in caso di necessità, con un minimo di 5 giri.

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.

In caso di nuova interruzione con bandiera rossa durante la seconda parte di gara, se non sono stati coperti da parte del leader i due terzi della distanza prevista, avverrà, ove possibile, una nuova ripartenza con la stessa modalità descritte per la prima sospensione della gara. La classifica finale della gara sarà stabilita dall'ordine di arrivo dell'ultima parte di gara.

12.1.4 - Se sono stati completati dal leader due terzi (approssimati per difetto) o più di due terzi della distanza prevista, la gara sarà considerata completa e verrà assegnato l'intero punteggio.

Sarà stilata una classifica in base al numero di giri effettivamente completati dai singoli concorrenti. A parità di giri discrimina il tempo di gara. Saranno classificati i piloti che hanno completato almeno il 75% dei giri effettuati dal leader al momento dell'interruzione arrotondati per eccesso. Solo per le manifestazioni del CIV - Campionato Italiano Velocità: saranno classificati i piloti attivi che hanno completato almeno il 75% dei giri effettuati dal leader al momento dell'interruzione arrotondati per eccesso. I piloti attivi e quindi attivamente in competizione, sono definiti quelli che dalla pista rientrano in pit lane con il proprio mezzo con il motore in moto oppure a spinta (gli **AP** potranno aiutare solo a spingere il motociclo per riavviarlo) entro 5 minuti dall'esposizione della bandiera rossa, solo la Direzione Gara può definire un pilota attivo, contro questa decisione non è ammesso reclamo.

12.1.5 - INTERRUZIONE DURANTE L'ULTIMO GIRO

- per tutti i piloti ai quali è stata esposta la bandiera a scacchi prima dell'interruzione, verrà stilata una classifica parziale alla fine dell'ultimo giro di gara
- per tutti i piloti ai quali non è stata esposta la bandiera a scacchi prima dell'interruzione, verrà stilata una classifica parziale alla fine del penultimo giro di gara

- la classifica completa sarà stilata combinando le due classifiche parziali, considerando il numero di giri effettuato ed il tempo impiegato

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

12.2 - NUOVA PARTENZA

Se dovrà essere effettuata una nuova partenza, la stessa dovrà aver luogo prima possibile, compatibilmente con le condizioni della pista. Non appena i piloti avranno raggiunto la corsia box, il DdG darà indicazioni sull'orario della nuova partenza, la cui procedura dovrà avere inizio il prima possibile una volta ristabiliti gli standard ottimali di sicurezza della pista.

12.2.1 - Nel caso di interruzione della gara durante il primo giro, il DdG 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 DdG deve togliere un giro da quelli previsti.

12.2.2 - Nel caso di una gara interrotta dopo i tre giri la classifica della prima parte di gara dovrà essere disponibile per team e piloti prima della partenza della seconda parte di gara.

12.2.3 - La procedura di partenza della seconda parte di gara 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.

12.2.4 - La procedura di "quick restart" potrà essere utilizzata in situazioni diverse da quella di gara interrotta per le quali è attualmente specificata, per esempio nel caso di partenza ritardata. La decisione sarà del DdG il quale dovrà obbligatoriamente riportarla nel Rapporto di Manifestazione descrivendone le motivazioni. Potrà essere utilizzata dal DdG anche nel caso ritenesse necessario velocizzare le partenze per ritardi sul programma di gara, la decisione dovrà essere accuratamente documentata e riportata sul Rapporto di Gara, per una

valutazione, a posteriori, del STS

12.2.5 - Non sarà possibile far ripartire la stessa gara più di **tre volte**, nel caso si riterrà la stessa annullata. Nel caso che la somma delle manches arrivi alla metà dei giri originari verrà attribuito metà del punteggio previsto.

12.3 - SISTEMI DI PARTENZA PER LE GARE DI MINIMOTO

- Circa 15 minuti prima della partenza, i piloti dovranno presentarsi al cancello ingresso pista (pre-parco).
- 10 minuti prima della partenza chiusura dell'ingresso pista. Partenza collettiva con motore in moto. Il pilota deve essere posizionato correttamente (seduto) sulla moto.

12.4 - PROCEDURA SAFETY CODE (Procedura SC)

12.4.1 - Per attuare la procedura Safety Code nella manifestazione nella quale è designato, in caso lo ritenga possibile, il DdG dovrà richiedere l'autorizzazione in fase di compilazione del R.P.

12.4.2 - 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 DdG 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 DdG o suo incaricato. Tale

segnalazione sarà mantenuta per tutta la durata della procedura sino a successivo ordine del DdG, 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 (**AP**, 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 DdG 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.

ART. 13 - CONDOTTA DI GARA: MANOVRE CONSENTITE

13.1 - **Nei casi consentiti dalla normativa vigente, il rifornimento dei motocicli sulla corsia box può avvenire unicamente dal lato del box entro la linea di separazione con la parte di scorrimento della corsia stessa. In ogno caso il rifornimento deve avvenire con il motore del motociclo spento.**

13.2 - Se un motociclo durante le prove (come da R.P.) è coinvolto in un incidente, ed il pilota rientra con i propri mezzi, o con il mezzo di soccorso e intende proseguire la sua partecipazione, deve prima far sottoporre il motociclo ad una nuova verifica tecnica. Se la verifica ha esito positivo il pilota può riprendere le prove, in caso contrario il motociclo resta in regime di parco chiuso.

13.3 - Il pilota ritardatario ha facoltà di entrare in pista in qualsiasi momento della gara rispettando le procedure di sicurezza, con il consenso del DdG e sotto la supervisione degli **AP**.

13.4 - Ogni riparazione o modifica lungo il tracciato deve essere fatta dal pilota senza alcun aiuto esterno. Gli **AP** 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 DdG, nello stesso punto da dove è uscito o può in seguito rientrare dal punto indicato dagli **AP** 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 CIV Junior 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'**AP** della postazione del 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 sarà cancellato il tempo sul giro in questione. 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 **ad insindacabile giudizio del Direttore di Gara**.

14.2 - Nelle manifestazioni di velocità in salita, per il taglio variante rilevato da un **Addetto di Percorso** durante la gara, sarà applicata una penalità di 5" sul tempo finale di gara per ogni infrazione commessa.

ART. 15 - INFRAZIONI PER CUI È PREVISTA AMMENDA O PENALITÀ

15.1 - Indipendentemente dalle sanzioni che possono essere inflitte dal Giudice Sportivo Nazionale (GSN) spetta ai CdG 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 in corsia box oltre la zona consentita**	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 100,00
10 -	Mancata presenza al podio	euro 100,00
11 -	Mancata presentazione della licenza nelle OP	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 (eccetto la Premoto3) l'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal CT	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 e mancata conduzione dello stesso al più vicino posto di sorveglianza indicato dagli **AP**	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 CdG, DdG, Addetti alle Manifestazioni e loro preposti**	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 dei 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, Ohvale GP-0 l'ingresso in pista con pneumatici con codice/punzonatura assente o non conforme	euro 200,00
30 -	Per la PreMoto3 l'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal C.T	euro 200,00
31 -	Retrocessione nella classifica della gara di 5 posizioni, quando il CT riscontra effettiva impossibilità ad effettuare verifica fonometrica come da allegato "controlli fonometrici gare di velocità"	
32 -	Per tutte le categorie del Campionato Italiano Minimoto l'ingresso in pista con pneumatici con codice/punzonatura assente o non conforme	euro 150,00
33 -	Mancata esposizione del logo ELF-CIV sulla tuta per i piloti partecipanti al CIV	euro 100,00
34 -	Nel CIV l'utilizzo di carburante diverso da quello distribuito dal Fornitore Ufficiale	euro 300,00

35 - **Inosservanza delle disposizioni impartite dali CdG o dagli Adetti alle Manifestazioni** **euro 150,00**

36 - Accensione dei motori, dei motocicli partecipanti alla manifestazione, all'interno dei box e nelle tende allestite nel paddock e/o fuori dagli orari previsti euro 200,00

37 - Nella Categoria Junior A del Campionato Italiano Minimoto, mancata restituzione del motore e/o di uno o più componenti del kit al termine della manifestazione euro 400,00

ART. 16 - INFRAZIONI PER CUI È PREVISTA L'ESCLUSIONE

16.1- Indipendentemente dalle sanzioni che possono essere inflitte dal Giudice Sportivo Nazionale (GSN) nei casi più gravi, i CdG 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 **o rifornimento in griglia**

6 Mancata presentazione del motociclo al parco chiuso; rifiuto di smontaggio **o ritardato smontaggio** di parte del motociclo in sede di verifica tecnica. Rifiuto o mancata/ritardata presentazione del motociclo alla verifica fonometrica.

7 Manomissione o sostituzione **di sigilli, di punzoni, di parti sigillate o 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 Utilizzo di carburante non conforme a quanto previsto nei regolamenti tecnici di classe e di trofeo, nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

10 Omesso pagamento di un'ammenda inflitta dai Commissari dì 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 6.5 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 CdG, degli **Addetti alla Manifestazione** 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 dei 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.

22 Gravi violazioni delle norme che regolano la gara.

24 Responsabilità Oggettiva.

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 DdG 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 consegnare il **cartellino delle verifiche**, senza il quale non sarà possibile poi ritirare la propria moto.

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

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

16.3 - INFRAZIONI PER CUI È PREVISTA RETROATTIVITÀ DELLA SANZIONE

16.3.1 - Nei casi di manomissione o sostituzione di sigilli, di punzoni, di parti punzonate o sigillate, nel caso di accertata irregolarità di un componente interno ad un motore sigillato, ossia che non possa essere sostituito senza rimuovere i sigilli, nel caso di rifiuto di smontaggio di un motore/componente protetto da sigillatura la sanzione viene applicata a tutte le gare della stagione sportiva in cui quel motore/componente è stato utilizzato.

16.3.2 - Il CdGD ha l'obbligo di procedere all'esclusione dalla manifestazione o dalla classifica in cui si è verificata l'irregolarità, nonché di segnalare agli Organi di Giustizia tutte le gare precedenti in cui il motore/componente è stato utilizzato.

ART. 17 - DIVIETI E SERVIZI DI GIUSTIZIA

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).

17.2- CONTRIBUTO PER L'ACCESSO AI SERVIZI DI GIUSTIZIA

Come previsto dal vigente RMM

17.2.1- Il contributo per l'accesso ai servizi di giustizia, in ogni caso non restituibile, è pari a:

- euro 500,00 per i reclami presentati sul campo di gara sia sportivi sia che comportino una "verifica tecnica"
- euro 1.000,00 per ogni ricorso ad un organo di giustizia di primo grado
- euro 1.000,00 per ogni giudizio instaurato innanzi ad un organo di giustizia di secondo grado.

17.2.2 - I reclami relativi al controllo delle caratteristiche del carburante devono essere accompagnati, oltre che dal prescritto contributo, anche da una somma di 1.000,00 euro per pagamento prove di laboratorio, salvo conguaglio.

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".

18.1.3 - Infrazioni specifiche indicate nei regolamenti sportivi dei singoli Campionati o Trofei.

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 - 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.

18.2.3 - Nel caso di una gara interrotta prima che il pilota abbia effettuato il ride through e se è prevista una seconda parte, il pilota dovrà effettuare il ride through immediatamente dopo l'inizio della seconda parte della gara.

18.2.4 - La penalità del ride through sarà notificata con l'esposizione sulla linea di arrivo di un pannello di colore giallo recante il numero di gara del pilota penalizzato.

18.2.5 - Se possibile la comunicazione verrà fatta anche al team e trasmessa sui monitor del servizio di cronometraggio.

18.2.6 - Dopo che il pannello giallo sarà stato esposto al pilota penalizzato per tre volte senza che lo stesso abbia effettuato la procedura di ride through, al quarto passaggio verrà esposta la bandiera nera.

18.2.7 - Nel caso in cui la penalità non sia stata scontata prima della fine della gara, al pilota relativo sarà inflitta una penalità di tempo di 20 secondi.

18.2.8 - La penalizzazione del ride through può essere inflitta contemporaneamente a più piloti, così come più piloti possono effettuare contestualmente la procedura, dove possibile sarà esposto un cartello giallo con più numeri.

18.2.9 - Nel caso la penalità del ride through venga decisa per un'infrazione negli ultimi 3 giri verrà inflitta una penalità di tempo di 20 secondi senza esposizione del cartello.

18.2.10 - Nel caso venga accertata un'infrazione, che preveda il ride through, dopo la fine della gara verrà inflitta al pilota che l'ha commessa una penalità di tempo di 20 secondi.

ART. 19 - PARCO CHIUSO E PADDOCK

19.1 - **Il parco chiuso è il luogo ove il pilota è obbligato a portare il motociclo al termine della propria sessione di guida durante le prove ufficiali e la gara o comunque in qualunque momento venga richiesto dal D.d.G o dai CdG. Il parco chiuso è obbligatorio in tutte le gare che prevedono verifiche tecniche, anche per i motocicli incidentati o in avaria. In tal caso i motocicli possono essere portati in parco chiuso dal carro di recupero.**

19.2 - Nessun pilota è autorizzato ad entrare in un parco chiuso, tranne che per consegnare o ritirare il proprio motociclo, ovvero nel caso abbia una autorizzazione del DdG 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 a partire dallo scadere dei 30 minuti dal termine delle stesse (15 minuti per le minimoto), mentre alla conclusione delle gare devono essere ritirati a partire dallo scadere dei 30 minuti (15 minuti per le minimoto) dall'esposizione delle classifiche. Il DdG deve comunicare all'**AP** preposto, attraverso la segreteria di gara, il via libera all'apertura del parco chiuso. A seguito della comunicazione del DdG, responsabile del parco chiuso, l'**AP** può liberare il parco chiuso solo dopo il benestare del 1° CT In ogni caso i motocicli devono essere ritirati dai piloti non oltre i 15 minuti successivi all'apertura del parco chiuso, salvo disposizioni del DdG, o del CdG Al di fuori di questa tempistica i motocicli non saranno più sotto la tutela del parco chiuso. Per le minimoto il reclamo che comporta una verifica tecnica deve essere presentato non più tardi di 15 minuti dall'esposizione della classifica.

19.4 - **Ad eccezione dei Membri di Giuria (per le gare internazionali ove questa sia prevista), di un componente del Comitato Tecnico FMI (qualora presente)**, del DdG, dei Commissari di Gara e degli **Addetti alla Manifestazione** 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 DdG

19.5 - Dal momento in cui un CdG richiede una verifica tecnica (e/o fonometrica), il pilota o un suo delegato, ha massimo 30 minuti per iniziare lo smontaggio (sottoporre il motociclo a controllo fonometrico) e da quel momento massimo un'ora per effettuare lo smontaggio. Ad insindacabile giudizio del C.G.D., nel caso di richieste di smontaggio particolarmente complesse, può essere concessa un'ulteriore ora di tempo (tempo totale per effettuare lo smontaggio due ore dall'inizio dello stesso). Sarà da considerarsi rifiuto il mancato rispetto delle tempistiche previste nel presente articolo.

19.6 - Ai controlli tecnici di fine gara, per ciascun motociclo, possono presenziare al massimo tre persone compreso il pilota.

19.7 - Ad insindacabile giudizio del 1° CT, può essere autorizzato l'utilizzo di termocoperte (senza generatore) per il tempo di permanenza dei motocicli in parco chiuso.

19.8 - È vietata l'accensione dei motori, dei motocicli partecipanti alla manifestazione, all'interno dei box e nelle tende allestite nel paddock. Ai trasgressori sarà comminata una sanzione come previsto dall'art.15.1.36

19.9 - È vietata l'accensione dei motori, dei motocicli partecipanti alla manifestazione, dalle ora 21.00 alle ore 08.00. Ai trasgressori sarà comminata una sanzione come previsto dall'art.15.1.36

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 sotto la bandiera a scacchi, a contatto con la propria moto, 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 **una penalità in tempo** 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 (numero di vittorie, di secondi posti ecc.). 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. Il presente articolo non si applica alle categorie di minimoto.

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 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 FMI, 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 **10.000,00**. Si precisa che il limite di euro **10.000,00**, è un limite soggettivo annuale, per cui al momento dell'erogazione l'organizzatore dovrà richiedere al percipiente una autocertificazione in cui lo stesso dichiari di non aver riscosso altre somme a tale titolo ovvero dichiari 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.

21.2.4 - In caso di ex equo alla fine di un trofeo, il vincitore risulterà chi, al netto degli scarti, ha ottenuto il risultato migliore nell'ultima gara.

ART. 22 - GIURIA

22.1 - Fatte salve le competenze degli Ufficiali di Gara, rientrano tra i compiti della Giuria::

- **a) ddecidere di ritardare la partenza della gara, arrestare o sopprimere una manifestazione in tutto o in parte, per ragioni urgenti di sicurezza o in altri casi di forza maggiore**
- **b) Stilare un verbale di tutte le riunioni di Giuria, firmato da tutti i componenti, affinche lo stesso confluisca nel fascicolo di gara**
- **c) proporre penalita da assegnare al pilota, demandandone l'applicazione alla competenza del DdG**
- **d) proporre sanzioni da comminare al pilota, demandandone l'applicazione al CdG**
- **e) decidere su tutti i reclami presentati nel corso della manifestazione**
- **f) svolgere inoltre gli ulteriori compiti specificatamente attribuitegli dal presente Regolamento:**
- **g) esprimere parere sulle modifiche al programma di gara cosi come previsto dal RP, per causa di forza maggiore, opportunatamente documentate e nel rispetto della normativa federale**
- **h) svolgere eventuali ed ulteriori funzioni non espressamente previste dal presente Regolamento e comunque non di esclusiva competenza di altri soggetti in servizio.**

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 porove ufficiali cronometrate (qualifiche) 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 - GIURIA CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ - CIV

22.4.1 - 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 - Componente Comitato Velocità
- 3° Membro - Commissario Sportivo Delegato
- 4° Membro - Direttore di Gara

22.4.2 - La Giuria del CIV ha l'autorità per:

Prima dell'inizio delle Operazioni Preliminari, decidere la partecipazione fuori classifica di motocicli con prestazioni e caratteristiche giudicate compatibili con il Campionato, tali motocicli dovranno essere conformi unicamente a quanto specificato nel RTGS. I piloti che concorrono fuori classifica non prenderanno punti per la classifica di gara e di campionato; i nominativi dei piloti fuori classifica saranno riportati nei verbali di giuria.

- in prova 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;
- in gara:
  - a convertire eventuali sanzioni pecuniarie in penalità di tempo, da sommare alla classifica finale, a discrezione della Giuria stessa

- ad infliggere la penalità della partenza dalla corsia box nei casi previsti dalle norme tecniche. In caso più di un pilota debba partire dalla corsia box, l'ordine di partenza è quello stabilito dalla Giuria.

L'applicazione delle decisioni della Giuria è demandata al Commissario Sportivo Delegato.

22.4.3 - 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 si che la gara successiva il pilota parta dalla pit-lane;
- l'accumulo di 10 "punti penalità" lo escluderà dalla successiva gara.

  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.

  Dopo l'accumulo di 10 punti e la conseguente squalifica i "punti penalità" saranno azzerati.

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

22.5 - GIURIA CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ JUNIOR - CIV JUNIOR

22.5.1 - Composizione della Giuria nel Campionato Italiano Junior

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

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

22.5.2 - La Giuria del CIV Junior ha l'autorità per:

- in prova 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:
- in gara:

- a convertire eventuali sanzioni pecuniarie in penalità di tempo, da sommare alla classifica finale, a discrezione della Giuria stessa
- ad infliggere la penalità della partenza dalla corsia box nei casi previsti dalle norme tecniche. In caso più di un pilota debba partire dalla corsia box, l'ordine di partenza è quello stabilito dalla Giuria.

L'applicazione delle decisioni della Giuria è demandata al Commissario Sportivo Delegato.

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

22.6 - GIURIA NEL CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO

22.6.1 - 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 Veloci
- 1° Membro - Commissario Sportivo Delegato
- 2° Membro - Direttore di Gara

22.6.2 - La Giuria del Campionato italiano Minimoto ha l'autorità per:

- in prova 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;
- in gara
  - a convertire eventuali sanzioni pecuniarie in penalità di tempo, da sommare alla classifica finale, a discrezione della Giuria stessa
  - ad infliggere la penalità della retrocessione dell'ultima posizione in griglia nei casi previsti dalle norme tecniche. In caso più di un pilota debba partire ultima posizione in griglia l'ordine in griglia è quello stabilito dalla Giuria.

L'applicazione delle decisioni della Giuria è demandata al Commissario Sportivo Delegato.

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

22.7 - GIURIA NEL CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN SALITA

22.7.1 - 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 Sportivo Delegato
- 2° Membro - Direttore di Gara

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

22.8 - GIURIA NEL TROFEO CRONO CLIMBER - REGOLARITÀ IN SALITA

22.8.1 - 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 Sportivo Delegato
- 3° Membro - Direttore di Gara

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

ART. 23 - COMITATO TECNICO

23.1 - Il Comitato Tecnico produce nel corso della stagione documentazione tecnica supplementare (fiches, documenti, moduli, liste, procedure ecc.) la quale è da considerarsi parte integrante del Regolamento Velocità.

23.2 - A tutte le gare sotto egida FMI, può essere presente un rappresentate del Comitato Tecnico della FMI.

23.3 - Il rappresentate del Comitato Tecnico FMI eventualmente presente sui campi gara, svolge funzione di consulenza e supporto ai Commissari Tecnici designati, nello svolgimento delle Operazioni Preliminari, delle Verifiche Tecniche ed in qualsivoglia situazione di carattere tecnico/regolamentare.

CAPITOLO II
SPECIALITÀ

ART. 1 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ - CIV

1.1 - CLASSI AMMESSE

1.1.1 - Moto3, Supersport 600, Superbike, PreMoto3 e Supersport 300.

1.2 - Licenze e limiti d'età

1.2.1 - Per le classi:

- PreMoto3, piloti nati dal **2005 al 2008** (dai 12 anni compiuti ai 15 anni), con licenze **Miniroad** e Velocità
- Supersport 300, piloti nati **nel 2006 e precedenti fino al 1995** con licenza Velocità **(nati dal 1999 al 2006)** ed Elite. Su valutazione e deroga della STS potranno essere ammessi piloti con 13 anni compiuti in possesso di licenza **Miniroad**.
- Moto3, Supersport 600 e Superbike con licenze Velocità **(nati dal 1999 al 2006)** ed Elite.

1.3 - PROVE

- n° 12 (tutte valide) per Moto3, Supersport 600, Superbike, PreMoto3, Supersport 300.

1.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO

Il Campionato sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 4 prove per Moto3, Supersport 600, Superbike, PreMoto3 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 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	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, Supersport 600, Superbike, **PreMoto3 e Supersport 300**.

1.8 - MONTEPREMI

Euro 135.000,00, suddiviso come da mudulo NSC-20

1.9 - GIURIA

Prevista

1.10 - ISCRIZIONI - TASSE - MODULI

Ad integrazione delle qui citate norme si rimanda all'ultima versione dei seguenti moduli validi per iscrizioni ed accreditamenti alla stagione 2020: NS-C20 PSL-C20 AT-C20 ATE-C20 ATMS-C20 WC-C20 LCR-C20 SSL-C20 ACM-C20 ACP-C20 DPD-20 DAPM3-20 PLYZF-20 RVM-20 EVM-20 STM3-20 DA250M3-20 DA450M3-20 DASS3-20 MASS3-20 MASS6-20 DASS6-20 MASBK-20 STSBK-20 DASBK-20 VAB-20. Tutti i moduli del CIV sono pubblicati sul sito federale e sono parte integrante del presente regolamento.

1.11 - I piloti in possesso di licenza **Miniroad** iscritti come "piloti permanenti" al Campionato Italiano PreMoto3 e Supersport 300 possono partecipare anche a Trofei riconosciuti ed approvati dalla FMI che prevedano la classe PreMoto3 e Supersport 300. 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 VELOCITÀ JUNIOR - CIV JUNIOR

2.1 - CLASSI AMMESSE

2.1.1 - Classe MiniG, classi Ohvale GP-0 ed **Aprilia Sport Production (Aprilia SP)**. Le specifiche tecniche dei motocicli sono riportate nel regolamento tecnico.

2.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

2.2.1 - Licenze **Miniroad**, Velocità ed Elite

2.2.2 - Le fasce di età sono:

- MiniGP nati dal **2006** al **2010** con 10 anni compiuti
- OHVALE GP-0 110 (motore 4 tempi a marce) **si può partecipare dai 9 anni compiuti (al momento dell'iscrizione) ai 14 anni compiuti (al momento dell'iscrizione)**
- OHVALE GP-0 160 (motore 4 tempi a marce) **si può partecipare dai 10 anni compiuti (al momento dell'iscrizione) ai 17 anni compiuti (al momento dell'iscrizione)**
- OHVALE GP-0 190 DAYTONA (motore 4 tempi a marce) **si può partecipare dai 10 anni compiuti (al momento dell'iscrizione)**
- **APRILIA SP si può partecipare dagli 11 anni compiuti (al momento dell'iscrizione)**

2.2.3 - 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 5 (**6 per l'Aprilia SP)** con doppia manche 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, due turni di prove cronometrate e due gare.

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 15 Km. max 25 Km.
- Ohvale GP-0 min 15 Km. max 25 Km.
- **Aprilia SP min 15 Km. max 25 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

2.10.1 - Per la classe Junior A le iscrizioni saranno limitate a 44 piloti che saranno suddivisi in 2 gruppi, pari e dispari, le wild card saranno accettate fino al raggiungimento di tale numero.

2.10.2 - Per tutte le informazioni e la modulistica ufficiale (moduli **NIA MG-20 SL MG-**

20 WC MG-20 AZ MGMM-20 AT MG-20 DPD-20 PLMGP-20 RVM-20 EVM-20 DAMGP-20 PLASP-20). Tutti i moduli del CIV Junior sono pubblicati sul sito federale e sono parte integrante del presente regolamento.

2.11 - NORMA GENERALE

2.11.1 - È severamente vietato l'utilizzo di veicoli a motore nel paddock. I trasgressori saranno puniti secondo la normativa vigente **(Regolamento Velocità - Capitolo I - Art. 15.1.35 - Inosservanza delle disposizioni impartite dali CdG o dagli Adetti alle Manifestazioni - euro 150,00).**

ART. 3 - CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO

3.1 - CATEGORIE AMMESSE

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

3.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

3.2.1 - Licenze **Miniroad**, Velocità ed Elite

3.2.2 - Le fasce di età sono le seguenti:

- Junior A: **2010-2011-2012** (con 8 anni compiuti)
- Junior B: **2009-2010-2011** (con 9 anni compiuti)
- Junior C: **2008-2009-2010** (con 10 anni compiuti)
- Open A: **2009** (con 11 anni compiuti) e precedenti peso massimo di 70 Kg in ordine di marcia
- Open B: **2009** (con 11 anni compiuti) e precedenti con peso minimo di 70 Kg in ordine di marcia
- Gentlemen: **nati dal 1990 e precedenti**

3.3 - PROVE

5 con doppia manche

3.4 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO

Il Campionato sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 3 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 FMI 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 o gli iscritti gara per gara 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	8.000	11.000
Open A	9.000	12.000
Open B	9.000	12.000
Gentlemen	9.000	12.000

3.7 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

3.7.1 - Il tempo massimo di qualifica è pari al 120% del miglio tempo di classe.

3.7.2 - 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.

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

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

3.8 - MONTEPREMI

3.8.1 - TBA

3.9 - GIURIA - Prevista

3.10 - ISCRIZIONI E TASSE

3.10.1 - Per tutte le informazioni e la modulistica ufficiale (moduli **NIAMM-20, SLMM-20 WCMM-20 AZMGMM-20 ATMM-20 DPD-20 EVM-20 STCIM-20 RMS-20 DAM-20 VSB-20 DACIM-20). Tutti i moduli del Campionato Italiano Minimoto sono pubblicati sul sito federale e sono parte integrante del presente regolamento.**

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 **(Regolamento Velocità - Capitolo I - Art. 15.1.35 - Inosservanza delle disposizioni impartite dali CdG o dagli Adetti alle Manifestazioni - euro 150,00)**

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 - CIVS

4.1 - CLASSI AMMESSE - Nelle gare su strada in salita sono ammessi motocicli di derivazione stradale e non suddivisi nelle seguenti classi:

a) Moto d'Epoca
b) **Scooter**
c) MiniOpen
d) 125 Open 2t
e) 250 Open 2t
f) SuperOpen 300
g) Stock 600
h) Naked 650
i) SuperOpen 600
j) Supermoto
k) Supermoto Open
l) SuperOpen 1000
m) Quad
n) Sidecar

4.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

Velocità, Elite e Fuoristrada con Estensione Velocità **per tutte le classi.**

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

piloti maggiorenni.

4.3 - PROVE

n° 8 (senza scarto)

4.4 - NORME SPECIFICHE VELOCITÀ IN SALITA

4.4.1 - 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**/Miniopen: da 001 a 199
- 125 Open 2T + SuperOpen 300: da 201 a 299
- 250 Open 2T: da 301 a 399
- Stock 600: da 401 a 499
- Naked 650: da 501 a 599
- SuperOpen 600: da 601 a 699
- Supermoto/Supermoto Open da 701 a 799
- SuperOpen 1000: da 801 a 899
- Quad e Sidecar: da 901 a 999

4.4.2 - Numeri fissi:

- **ogni pilota deve prenotare il numero fisso per tutta la stagione solo dopo aver comunicato il numero di licenza da conduttore per il 2020, la categoria, la marca della moto e la cilindrata.**
- **tutti i piloti hanno diritto a mantenere il numero utilizzato nel 2019.**
- **tale diritto di prelazione scade il 31 marzo 2020.**

4.5 - 4.5 - ISCRIZIONI E TASSE

4.5.1 - Euro 120,00. È consentita l'iscrizione in due classi. Costo iscrizione seconda classe euro 100,00. All'atto delle OP in sede di verifiche sportive è consentito il cambio di classe.

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

4.6 - PERCORSO

4.6.1 - Tracciato: per le caratteristiche tecniche dei percorsi si rimanda al **Regolamento Tecnico Omologazione Impianti Sportivi 2020 - Sezione 3 - Velocità in Salita.**

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 dal Regolamento Tecnico Omologazione Impianti Sportivi - 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 carenza prima dell'inizio della competizione), la Commissione come sopra composta darà parere negativo allo svolgimento della stessa.

4.7 - ADDETTI AL PERCORSO

Gli addetti al percorso sono diretti collaboratori del DdG.

Gli organizzatori devono avvalersi esclusivamente di addetti al percorso abilitati dal Gruppo Ufficiali di Gara Esecutivi della F.M.I. secondo quanto stabilito dal Regolamento Addetti alle Manifestazioni approvato dal Consiglio Federale.

4.8 - RICOGNIZIONE DEL PERCORSO

Nei giorni precedenti la manifestazione i piloti iscritti che effettuano ricognizioni del percorso di gara, devono 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.

4.8.1 - PROVE INDIVIDUALI DEL PERCORSO

Le prove individuali del percorso di gara sono tassativamente vietate. I piloti individuati ad effettuare prove individuali del percorso di gara, saranno inflitte ammende come previsto dall'Art.**15.1.1**3 - Capitolo I e potranno essere esclusi dalla manifestazione su decisione della Giuria di Gara.

4.9.1 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Le operazioni preliminari devono svolgersi il giorno precedente la gara. 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 OP

4.9.2 - CARENZA DI ISCRITTI E PARTENTI

Qualora alla chiusura delle iscrizioni e/o delle OP di verifica una classe risultasse essere composta meno di 3 piloti partecipanti, essi avranno il diritto di partecipare alla manifestazione ma potranno essere accorpati alla classe immediatamente inferiore o superiore su decisione della Giuria.

4.10 - CUSTODIA DEI MOTOCICLI

Con l'inizio della manifestazione (apertura delle OP) i motocicli partecipanti devono essere custoditi, sotto la responsabilità dei rispettivi piloti, all'interno del Parco Piloti (con motore spento) e devono rimanervi fino alla comunicazione del DdG dell'inizio delle eventuali prove libere a pagamento, delle prove ufficiali non cronometrate, delle prove ufficiali cronometrate e della gara, pena la squalifica dalla stessa.

4.11 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

4.11.1 - 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 manches partendo in coda ai piloti della sua stessa classe.

4.11.2 - 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 addetto al percorso che dovrà disciplinare l'avvicendamento dei piloti verso lo starter in base all'ordine di partenza

4.12 - PROVE UFFICIALI

4.12.1 - 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 e di 1' tra una classe e quella successiva.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.

4.12.2 - PROVE UFFICIALI CRONOMETRATE

- L'organizzatore deve prevedere almeno un turno di prove cronometrate da effettuarsi dopo le prove ufficiali non cronometrate.
- Il turno di prove 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 cronometrate è di 20" tra un pilota e l`altro e di 1' tra una classe e quella successiva.
- Il Direttore di Gara, può ridurre l'intervallo di partenza a 15" tra un pilota e l'altro.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.

4.12.3 - L'ordine di partenza sarà il seguente:

a) Moto d'Epoca,
b) Crono Climber,
c) **Scooter**,
d) MiniOpen,
e) 125 Open 2T,
f) 250 Open 2T,
g) SuperOpen 300,
h) Stock 600,
i) Naked 650,
j) SuperOpen 600,
k) Supermoto,

l) Supermoto Open,
m) SuperOpen 1000,
n) Quad,
o) Sidecar.

4.12.4 - SVOLGIMENTO DELLA GARA

4.12.4.1 - 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.

4.12.4.2 - 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.

4.12.5 - 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 20" tra un pilota e l`altro e di 1' tra una classe e quella successiva.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.

Il Direttore di Gara, può ridurre l'intervallo di partenza a 15" 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 DdG 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 DdG 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.

4.12.6 - PARCO CHIUSO E RIENTRO DEI PILOTI

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

4.12.7 - CONDOTTA DI GARA

4.12.7.1 - Sidecar

La perdita della zavorra o del passeggero nelle gare di sidecar comporta l'esclusione dalla gara (**Art. 16.1.7 - Capitolo I**).

4.12.8 - 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,
- tempo impiegato,
- velocità media oraria del vincitore,
- il numero degli ammessi alla partenza,
- i piloti non partiti,
- 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.
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 manches 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 manches previste, l'unica manche disputata sarà valida per la classifica di gara e di Campionato Italiano.

Le premiazioni si devono effettuare, **di norma**, al massimo entro un'ora dopo la fine della gara.

4.12.9 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO

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

4.12.10 - CLASSIFICA DI CAMPIONATO - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

- **La classifica di campionato viene stabilita mediante la somma dei punti ottenuti da ogni singolo pilota in ogni manches effettuata.**
- **In caso di accorpamento delle classi in sede di manifestazione, i punteggi acquisiti per la classifica del campionato saranno sempre ricalcolati per ognuna delle classi interessate.**
- **Campione Italiano sarà 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.**
- **In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima manche, o nella penultima, o nella terzultima e così via.**
- **In caso di ulteriore parità sarà discriminante il numero delle manches disputate.**
- **L'assegnazione del titolo di Campione Italiano è subordinato ad un minimo di 3 piloti classificati.**

4.12.11 - 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, di norma, ad almeno n. 4 gare.

4.13 - CONTRIBUTO FEDERALE

- Euro 1.500,00 a manifestazione.

4.14 - MONTEPREMI

Non previsto

4.15 - GIURIA

Prevista

4.16.1 - SPEAKER:

1) deve essere in possesso di Tessera F.M.I. per l'anno in corso;
2) ha il compito di diffondere al pubblico le informazioni utili per apprezzare meglio lo spettacolo cui si sta assistendo;
3) nello svolgimento della sua funzione deve essere assolutamente imparziale ed esimersi dall'esprimere qualunque opinione e/o informazione che possa ledere l'immagine e gli interessi degli organizzatori;
4) deve inoltre astenersi dall'incitare il pubblico alla contestazione e denigrazione dell'operato degli Ufficiali di Gara e/o dei piloti.

4.17 - Su richiesta, i Comitati Regionali potranno estrapolate le classifiche per la validità dei relativi Campionati Regionali.

Il regolamento dei Campionati Regionali dovranno essere approvati da Comitato Velocità.

ART. 5 - TROFEI DI PROMOTORI E DI MOTO CLUB - COPPA ITALIA E 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 STS in fase di approvazione del Calendario Nazionale.

5.2 - LICENZE

5.2.1 - Velocità (nati dal **1999 al 2006**), Elite 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 **approvato dal Consiglio Federale.**

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 Open 2T e SS300/PreMoto3; 300,00 per le altre classi.

Circuiti Corti: 200,00 per Open 2T e SS300/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.

5.12 - MODULI

Ad integrazione delle norme tecniche dei regolamenti di trofeo, si rimanda all'ultima versione del seguente modulo: **DPD-20 pubblicato sul sito federale e parte integrante del presente regolamento.**

ART. 6 - TROFEI PROMOZIONALI - COPPA FMI

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 STS in fase di approvazione del Calendario Nazionale.

6.2 - LICENZE

6.2.1 - Velocità (senza i limiti di età imposte dalle normative vigenti), Elite 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 Lunghi: 250,00 per Open 2T e SS300/PreMoto3; 300,00 per le altre classi. Circuiti Corti: 200,00 per Open 2T e SS300/PreMoto3; 250,00 per le altre classi.

6.11 - SVOLGIMENTO GARE

Le manifestazioni dovranno svolgersi su una o due giornate purché **le OP non inizino prima delle 11.00 del sabato e l'attività in pista non inizi prima delle 14.00 del sabato**. Sono obbligatori due turni di prove cronometrate della durata minima di 20 minuti per ogni classe.

ART. 7 - COPPA INTERREGIONALE MINIMOTO

7.1 - CATEGORIE AMMESSE

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

7.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

7.2.1 - Licenze **Miniroad**, Velocità ed Elite

7.2.2 - Le fasce di età sono le seguenti:

- Junior A: **2010-2011-2012** (con 8 anni compiuti)
- Junior B: **2009-2010-2011** (con 9 anni compiuti)
- Junior C: **2008-2009-2010** (con 10 anni compiuti)
- Open A: **2009** (con 11 anni compiuti) e precedenti peso massimo di 70 Kg in ordine di marcia
- Open B: **2009** (con 11 anni compiuti) e precedenti con peso minimo di 70 Kg in ordine di marcia
- Gentlemen: **nati dal 1990 e precedenti**

7.3 - PROVE

Tre per zona di competenza e Finale di Coppa Italia

7.4 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

7.4.1 - 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.

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

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

7.4.4 - La suddivisione dei gruppi sarà determinata dall'organizzatore.

7.5 - NORME SPECIFICHE PER MINIMOTO

7.5.2.1- È severamente vietato l'utilizzo di veicoli a motore nel paddock. I trasgressori saranno puniti secondo la normativa vigente **(Regolamento Velocità - Capitolo I - Art. 15.1.35 - Inosservanza delle disposizioni impartite dali CdG o dagli Adetti alle Manifestazioni - euro 150,00).**

7.5.2.2- 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.

7.6 - DOCUMENTAZIONE

Ad integrazione delle norme tecniche si rimanda all'ultima versione del seguente modulo: **RTJAI-20 pubblicato sul sito federale e parte integrante del presente regolamento.**

ART. 8 - TROFEO CLIMBER RACING - REGOLARITÀ

8.1 - CLASSI AMMESSE - Nelle gare su regolarità su strada in salita sono ammessi motocicli corrispondenti alle caratteristiche di cui ai Regolamenti Tecnici di Specialità e suddivisi nelle seguenti classi:

a) **Scooter**
b) MiniOpen
c) 125 Open 2t
d) 250 Open 2t
e) SuperOpen 300
f) Stock 600
g) Naked 650
h) SuperOpen 600
i) Supermoto
j) Maxi
k) SuperOpen 1000
l) Quad
m) Sidecar

8.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

Licenze: Velocità, Velocità Elite, Velocità con estensione Fuoristrada, **Fuoristrada Amatoriale, Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event, Fuoristrada con estensione Velocità.**

I possessori di licenza devono essere maggiorenni. Possono partecipare i piloti minorenni in possesso di licenza con 14 anni compiuti alle classi: **Scooter,** MiniOpen, 125 Open 2T, Superopen 300, 250 Open 2T.

8.3 - PROVE

n° 8 (senza scarto)

8.4 - NORME SPECIFICHE REGOLARITÀ IN SALITA

8.4.1 - 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**/Miniopen da 001 a 199
- 125 Open 2T + SuperOpen 300 da 201 a 299
- 250 Open 2T da 301 a 399
- Stock 600 da 401 a 499
- Naked 650 da 501 a 599
- SuperOpen 600: da 601 a 699
- Supermoto + Maxi: da 701 a 799
- SuperOpen 1000: da 801 a 899
- Quad e Sidecar: da 901 a 999

8.4.2 - Numeri fissi:

- ogni pilota deve prenotare il numero fisso per tutta la stagione solo dopo aver comunicato il numero di licenza da conduttore per il 2020, la categoria, la marca della moto e la cilindrata.
- tutti i piloti hanno diritto a mantenere il numero utilizzato nel 2019.
- tale diritto di prelazione scade il 31 marzo 2020.

8.5 - ISCRIZIONI E TASSE

8.5.1 - Euro 100,00. È consentita l'iscrizione in due classi. Costo iscrizione seconda classe euro 80,00. All'atto delle OP in sede di verifiche sportive è consentito il cambio di classe.

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

8.6 - PERCORSO

8.6.1 - Il percorso deve avere caratteristiche di pendenza e tortuosità tali da far sì che la velocità media del tracciato non sia superiore a 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.

8.6.2 - Responsabile del percorso sarà il Race Director nominato dalla F.M.I., che allestirà il tracciato per garantire il massimo della sicurezza.

8.7 - ADDETTI AL PERCORSO

Gli addetti al percorso sono diretti collaboratori del DdG

Gli organizzatori devono avvalersi esclusivamente di addetti al percorso abilitati dal Gruppo Ufficiali di Gara Esecutivi della F.M.I.

8.8 - RICOGNIZIONE DEL PERCORSO

Nei giorni precedenti la manifestazione i piloti iscritti che effettuano ricognizioni del percorso di gara, devono 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.

8.8.1 - PROVE INDIVIDUALI DEL PERCORSO

Le prove individuali del percorso di gara sono tassativamente vietate. I piloti individuati 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.

8.9.1 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Le operazioni preliminari devono svolgersi il giorno precedente la gara. 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 OP

8.10 - CUSTODIA DEI MOTOCICLI

Con l'inizio della manifestazione (apertura delle OP) i motocicli partecipanti devono essere custoditi, sotto la responsabilità dei rispettivi piloti, all'interno del Parco piloti (con motore spento) e devono rimanervi fino alla comunicazione del DdG dell'inizio delle eventuali prove libere a pagamento, delle prove ufficiali non cronometrate, delle prove ufficiali cronometrate e della gara, pena la squalifica dalla stessa.

8.11 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

8.11.1 - 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 riferimento), potrà partecipare alle due manches avendo come tempo di riferimento la media dei tempi fatti registrare nella sua classe; tempo che gli sarà comunicato prima della partenza delle due manches di gara.

8.11.2 - 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 addetto al percorso che dovrà disciplinare l'avvicendamento dei piloti verso lo starter in base all'ordine di partenza

8.12 - PROVE UFFICIALI

8.12.1 - 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 e di 1' tra una classe e quella successiva.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.

8.12.2 - PROVE UFFICIALI CRONOMETRATE

- L'organizzatore deve prevedere almeno un turno di prove cronometrate da effettuarsi dopo le prove ufficiali non cronometrate Il turno di prove 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 cronometrate è di 20" tra un pilota e l`altro e di 1' tra una classe e quella successiva.
- Il Direttore di Gara, può ridurre l'intervallo di partenza a 15" tra un pilota e l'altro.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.

8.12.3 - L'ordine di partenza sarà il seguente:

a) **Scooter**
b) MiniOpen
c) 125 Open 2t
d) 250 Open 2t
e) SuperOpen 300
f) Stock 600
g) Naked 650
h) SuperOpen 600

i) Supermoto
j) Maxi
k) SuperOpen 1000
l) Quad
m) Sidecar

8.12.4 - SVOLGIMENTO DELLA GARA

8.12.4.1 - Programma di gara: le gare su strada di regolarità 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.

8.12.4.2 - 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.

8.12.4.3 - Il tempo realizzato nella manche cronometrata di qualifica (tempo di riferimento) verrà comunicato ai piloti concorrenti prima della partenza delle due manches di gara.

8.12.4.4 - I rilievi cronometrici relativi sia a gara 1 sia e gara 2 saranno comunicati ai partecipanti.

8.12.4.5 - Ogni manche conferirà ai piloti un punteggio in base al piazzamento riportato.

La somma dei punteggi conseguiti nelle due manches 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.

8.12.4.6 - Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota non riuscisse a concludere la prova ufficiale cronometrata (di riferimento), potrà partecipare alle due manches avendo come tempo di riferimento la media dei tempi fatti registrare nella sua classe; tempo che gli sarà comunicato prima della partenza delle due manches di gara.

8.12.4.7 - Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manches, potrà accedere alla classifica di classe e di gara dopo l'ultimo classificato con due (2) manche all'attivo.

8.12.4.8 - Il punteggio acquisito nell'unica manche disputata sarà valido per la

classifica finale del Trofeo.

8.12.4.9 - Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manches 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 riferimento).

- 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.

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

8.12.4.1 - 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.

8.12.5 - SISTEMA DI PARTENZA

- Per le gare di regolarità in salita è prevista la partenza scaglionata con motore in moto.
- L'ordine di partenza è determinato dall'art. 8.12.3.
- La compilazione è a carico del 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 20" tra un pilota e l`altro e di 1' tra una classe e quella successiva.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.
- Il Direttore di Gara, può ridurre l'intervallo di partenza a 15" 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 DdG 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 DdG 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.

8.12.6 - PARCO CHIUSO E RIENTRO DEI PILOTI

Al termine delle prove non cronometrate, delle prove ufficiali e delle manches di gara i piloti devono tenere il motociclo nel parco chiuso.

È tassativamente il rientro individuale alla zona di partenza.

È vietato accendere il motore prima del rientro dei piloti che devono rientrare in gruppo accompagnati da un incaricato.

Il rientro dei piloti deve avvenire in modo ordinato e sollecito, senza alterazioni della tenuta di gara.

8.12.7 - CONDOTTA DI GARA

8.12.7.1 - Sidecar

La perdita della zavorra o del passeggero nelle gare di sidecar comporta l'esclusione dalla gara (**Art. 16.1.7 - Capitolo I**).

8.12.8 - 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,
- tempo di riferimento,
- penalità,
- velocità media oraria del vincitore,
- il numero degli ammessi alla partenza,
- i piloti non partiti,
- 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 la minore penalità ottenuta 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 manches potrà accedere alla classifica di gara ed il punteggio conseguito nell'unica manche disputata sarà valido per la classifica di gara e del Trofeo.

Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle ue manche previste, l'unica manche disputata sarà valida per la classifica di gara e di Campionato Italiano.

Le premiazioni si devono effettuare, di norma, al massimo entro un'ora dopo la fine della gara.

8.12.9 - VALIDITÀ DEL TROFEO

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

8.12.10 - CLASSIFICA DI TROFEO - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

La classifica di Trofeo viene stabilita mediante la somma dei punti ottenuti da ogni singolo pilota in ogni manches effettuata. In caso di accorpamento delle classi in sede di manifestazione, i punteggi acquisiti per la classifica del campionato saranno sempre ricalcolati per ognuna delle classi interessate.

Vincitore del Trofeo sarà nominato 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. In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima manche, o nella penultima, o nella terzultima e così via.

In caso di ulteriore parità sarà discriminante il numero delle manches disputate.

L'assegnazione di Campione di Trofeo è subordinato ad un minimo di 3 piloti classificati.

8.13 - CONTRIBUTO FEDERALE

Non previsto

8.14 - MONTEPREMI

Non previsto

8.15 - GIURIA

Prevista

8.16.1 - SPEAKER:

1) deve essere in possesso di Tessera F.M.I. per l'anno in corso;
2) ha il compito di diffondere al pubblico le informazioni utili per apprezzare meglio lo spettacolo cui si sta assistendo;
3) nello svolgimento della sua funzione deve essere assolutamente imparziale ed esimersi dall'esprimere qualunque opinione e/o informazione che possa ledere l'immagine e gli interessi degli organizzatori;
4) deve inoltre astenersi dall'incitare il pubblico alla contestazione e denigrazione dell'operato degli Ufficiali di Gara e/o dei piloti.

ART. 9 - PROVE LIBERE E PROVE LIBERE CRONOMETRATE

9.1 - Sono definite prove libere le sessioni di allenamento effettuate su un circuito di velocità con omologa FMI valida per l'anno in corso. Può essere prevista la rilevazione dei tempi.

9.2 - Le prove libere possono essere organizzate da:

- Moto Club affiliati alla Federazione Motociclistica Italiana;
- Società regolarmente in possesso di Licenza Organizzatore FMI per l'anno in corso.

9.3 - I partecipanti ammessi, per poter godere delle coperture assicurative FMI, dovranno essere in possesso di Licenza FMI o di Tessera Sport valida per l'anno in corso e potranno partecipare con motocicli immatricolati di tipologia stradale, derivate di serie o prototipi.

9.4 - La normativa prevista per le prove libere senza rilevazione dei tempi è la seguente:

- i partecipanti 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;
- non sono previste procedure di parco chiuso e verifiche tecniche

al termine della manifestazione.

9.5 - La normativa prevista per le prove libere con rilevazione dei tempi è la seguente:

- 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 effettuare alcuna procedura di partenza con griglia di partenza; è ammessa la partenza collettiva da pit lane, ma con al massimo tre piloti per fila e con file contrassegnate da lettere. La composizione e la sequenza dei partecipanti nelle file potrà essere definito in ordine cronologico
- i risultati dei tempi cronometrati possono essere distribuiti ai partecipanti in forma cartacea o elettronica al termine del singolo turno o della giornata, purché in un elenco organizzato per ordine alfabetico e non per ordine temporale e cronologico
- i risultati dei tempi cronometrati per ordine temporale possono essere usati dall'organizzatore per la formazione di eventuali ulteriori suddivisione in turni dei partecipanti
- non sono previste procedure di parco chiuso e verifiche tecniche al termine della manifestazione;
- i risultati dei tempi cronometrati non possono essere soggetti a procedure di reclamo da parte dei partecipanti
- non sono previste classifiche
- non sono previste premiazioni

9.6 - Nel caso in cui i Moto Club/gli organizzatori delle prove libere/prove libere cronometrate desiderano usufruire di una ulteriore copertura assicurativa, possono stipulare una Polizza R.C. Gare e Manifestazioni, in convenzione con la FMI secondo la procedura prevista.

ART. 10 - ATTIVITÀ TERRITORIALE

Le manifestazioni di velocità sono esclusivamente a carattere nazionale ed internazionale. L'estrapolazione di classifiche regionali non è consentita se non autorizzata dal Settore Tecnico Sportivo - STS.

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.

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 - Il termine "di produzione" viene utilizzato per identificare un motociclo completo o un suo componente (telaio, forcellone, motore etc.) prodotto in serie ed in libera vendita, per i quali siano disponibili un catalogo ricambi ed un listino prezzi del produttore. Sono considerati di produzione i motocicli prodotti per uso ludico e amatoriale, anche se non omologati per uso stradale (es. fuoristrada, supermoto, pit-bike etc.).

1.1.3 - Si definisce "derivato di serie" un motociclo completo od un suo componente (telaio, forcellone, motore etc.), originariamente prodotto ed omologato per uso stradale. I motocicli derivati serie sono una sotto categoria dei motocicli di produzione.

1.1.4 - Si definisce "prototipo" un motociclo od un suo componente (telaio, forcellone, motore etc.) che non rientri nelle categorie di cui agli articoli

precedenti (di produzione o derivati di serie), nel quale almeno telaio, forcellone, serbatoio, sella e carenatura non siano quelli di un motociclo derivato di serie (anche quando modificati).

1.1.5 - Il termine "originale" viene utilizzato per identificare un componente di un motociclo di produzione o derivato di serie che è mantenuto come originariamente prodotto dal costruttore, senza modifica alcuna.

1.2 - MARCA E MODELLO DEL MOTOCICLO

1.2.1 - Quando un motociclo viene realizzato da due costruttori, la marca del motociclo è identificata dal nome del costruttore del telaio. Nel caso nella marca del motociclo sia presente anche il nome del costruttore del motore, il nome del costruttore del telaio deve essere anteposto a quello del costruttore del motore.

1.2.2 - Nelle Classi di motocicli con telaio prototipo per la definizione del modello di motociclo fanno riferimento la marca ed il modello del motore.

1.2.3 - I preparatori non vengono considerati come costruttori.

1.3 - CILINDRATA, RAPPORTO DI COMPRESSIONE ED ALTEZZA DI SQUISH

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 "Cilindrata e rapporto di compressione".

1.3.3 - Sulla misura della cilindrata non è ammessa nessuna tolleranza.

1.3.4 - Le misure di altezza di squish, vengono effettuate seguendo le procedure illustrate nell'Allegato "Altezza di squish".

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 generalmente vicino al cannotto di sterzo **sul lato destro del motociclo**, a discrezione del Commissario Tecnico (CT) 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 (OP), ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. Lo stesso motociclo può essere punzonato per un

massimo di due Classi differenti, nell'ambito della stessa manifestazione, a condizione che vengano rispettate le norme tecniche di entrambe le Classi ed i tempi di permanenza al parco chiuso.

1.4.3 - **Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti Tecnici 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. Fanno eccezione al presente articolo le Classi dei Campionati Italiani in cui un motociclo non può essere punzonato a nome di più piloti.**

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 unicamente 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, rottura etc.) e deve essere preventivamente concordata con il CT 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 principale motociclo.

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, purché della stessa marca e dello stesso modello di quello sostituito. Nelle Classi di motocicli con telaio prototipo, per la definizione del modello del motociclo, fanno riferimento la marca ed il modello del motore.

1.5 - PUNZONATURA (DEL CARTER) MOTORE

1.5.1 - Salvo quando diversamente specificato nel Regolamento di Classe vale quanto stabilito nei punti a seguire.

a) 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.

b) La decisione ultima sulla posizione e la tipologia dei punzoni spetta al CT I motori devono essere presentati per la punzonatura perfettamente sgrassati, secondo le istruzioni dei Commissari.

c) Nelle Classi in cui è prevista la punzonatura del motore, durante le OP 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.

d) 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.

1.5.2 - Salvo quando diversamente specificato nel relativo Regolamento, l'articolo precedente (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 vale quanto stabilito nei punti a seguire.

a) 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.

b) La decisione ultima sulla posizione e la tipologia dei sigilli (legature, sticker, vernice etc.) spetta al CT preposto. I motori devono essere presentati per la sigillatura perfettamente sgrassati e forati secondo le istruzioni del CT preposto. Di norma, i coperchi laterali dei carter ed i coperchi delle teste non vengono sigillati.

c) Gli unici interventi di manutenzione ammessi sui motori sigillati, sono quelli che possono essere effettuati senza rimuovere i sigilli.

d) Nelle Classi in cui è prevista la sigillatura del motore ogni pilota ha l'obbligo di far sigillare almeno un motore durante le OP del primo evento a cui partecipa. La sigillatura di ulteriori motori, se prevista 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 CT preposto.

e) È responsabilità del pilota verificare la conformità dei sigilli motore prima di ogni ingresso in pista. L'utilizzo in pista di un motore privo di sigilli o con sigilli motore danneggiati comporta l'immediata apposizione di nuovi sigilli ed è equiparato ad una irregolarità tecnica. Ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, nei casi reiterati o ritenuti più gravi, può essere comminata la sanzione aggiuntiva della partenza dalla corsia box.

f) L'utilizzo in pista di un motore con sigilli motore manomessi comporta l'immediata apposizione di nuovi sigilli, ed è equiparato ad una irregolarità tecnica applicata a tutte le gare in cui quel motore è stato utilizzato.

g) I motori vengono sigillati a nome di un pilota, è quindi vietato lo scambio di motori già sigillati tra piloti anche all'interno dello stesso

team. La mancata osservanza del presente punto viene sanzionata come una irregolarità tecnica e ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, nei casi reiterati o ritenuti più gravi, può essere comminata la sanzione aggiuntiva della partenza dalla corsia box.

1.6.2 - Salvo quando diversamente specificato nel relativo Regolamento, nell'articolo precedente 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. Salvo quando diversamente specificato nel Regolamento di Classe vale quanto stabilito nei punti a seguire.

a) L'apposizione di nuovi sigilli ad un motore con i sigilli assenti, rimossi o danneggiati viene equiparata alla sigillatura di un nuovo motore. Fa eccezione la sostituzione di sigilli rimossi durante le verifiche tecniche, a condizione **che le verifiche tecniche abbiano fornito esito di regolarità e** che il motore venga presentato per l'apposizione dei sigilli sostitutivi entro le OP dell'evento successivo a quello della verifica. La sostituzione dei sigilli rimossi per verifiche tecniche a seguito di reclamo **(che abbiano fornito esito di regolarità)** è a discrezione del 1° CT, tale decisione è inappellabile.
b) La sigillatura di ogni motore oltre la quantità ammessa è penalizzata con la partenza dalla corsia box nella prima gara successiva alla richiesta di sigillatura a cui il pilota prende parte.
c) I motori oltre la quantità ammessa vengono sigillati "uno alla volta" ossia, la sigillatura del secondo motore oltre la quantità ammessa (e successivi), è subordinata alla restituzione dei sigilli del precedente motore. La mancata restituzione dei sigilli precedenti è sanzionata **come un'inosservanza degli obblighi dei piloti** e comporta la cancellazione del motore precedente dalla lista dei motori sigillati (quindi utilizzabili).
d) Nel caso un pilota cambi di team durante la stagione, il conteggio dei motori viene effettuato tenendo conto dei motori già sigillati a suo nome.

e) A parziale deroga di quanto stabilito nell'articolo 1.6, un pilota che sostituisca (per uno o più eventi) un altro pilota, può richiedere di utilizzare, quindi aggiungere ai motori eventualmente già sigillati a proprio nome, uno o più motori già sigillati a nome del pilota sostituito.

f) In caso di accertata irregolarità di un componente interno ad un motore sigillato, ossia che non possa essere sostituito senza rimuovere i sigilli, la sanzione viene applicata a tutte le gare in cui quel motore è stato utilizzato.

g) I motori soggetti a contingentamento vengono identificati con uno sticker (con codice numerico o alfa-numerico) abbinato ai codici di identificazione dei sigilli motore. Lo sticker identificativo motore viene applicato in una zona ben visibile del motore a discrezione del CT

h) È responsabilità del pilota verificare la conformità dello sticker identificativo motore prima di ogni ingresso in pista. L'utilizzo in pista di un motore privo di sticker o con sticker identificativo danneggiato (o manomesso), è sanzionato come una inosservanza degli obblighi dei piloti. Ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, nei casi reiterati o ritenuti più gravi, può essere comminata la sanzione aggiuntiva della partenza dalla corsia box.

1.7.2 - Salvo quando diversamente specificato nel relativo Regolamento, l'articolo precedente (per intero) non si applica ai Trofei e alle gare in salita, nei quali di norma non è prevista la contingentazione dei motori.

1.8 - MOTOCICLI PERICOLOSI

1.8.1 - I motocicli che dovessero essere presentati alle OP non conformi alle norme di sicurezza, possono essere esclusi dalla partecipazione alla manifestazione a giudizio inappellabile del 1° CT, qualora non venissero adeguati entro il termine prestabilito.

1.8.2 - Il 1°CT ha la facoltà di rimuovere la punzonatura sul telaio di un motociclo coinvolto in un incidente. Tale motociclo deve essere sottoposto ad una nuova verifica tecnica (ed essere ripunzonato) qualora il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione.

1.8.3 - In qualsiasi momento dell'evento, il 1° CT ha facoltà di richiamare un pilota per la verifica di un motociclo ritenuto non conforme e, qualora

necessario, rimuovere la punzonatura sul telaio fino all'adeguamento del motociclo alle richieste del 1° CT

1.8.4 - Il CT ha 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 può rivalersi sul CT o sulla FMI 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 nelle condizioni in cui si trova al termine della sessione in pista (equipaggiamento, livelli dei liquidi etc.). Tra la fine della sessione in pista e la misurazione del peso non è possibile aggiungere o eliminare nessun componente, né effettuare rabbocchi per ripristinare i livelli di acqua, olio o benzina.

1.9.2 - Nelle Classi in cui 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 FIM o FMI.

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 para-schiena).

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. La zavorra deve essere dichiarata al CT

1.10.2 - La zavorra deve essere costituita da uno o più pezzi in metallo solido e saldamente fissati al motociclo, preferibilmente al telaio o al motore.

1.10.3 - Il fissaggio della zavorra deve essere effettuato a regola d'arte, il CT

ha 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 FMI 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 FMI 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 (STS), una volta sentito il parere del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico.

1.12 - OPERAZIONI PRELIMINARI

1.12.1 - La verifica tecnica pre gara (OP) dei motocicli consiste, di norma, nel controllo visivo da parte dei CT dei requisiti di sicurezza e delle caratteristiche tecniche visibili dei motocicli, prescritte nei Regolamenti Tecnici di Classe o di Trofeo. In nessun caso una mancata contestazione in OP può essere utilizzata dai piloti come valida giustificazione per l'utilizzo di motocicli non conformi ai Regolamenti Tecnici.

1.12.2 - Alle operazioni preliminari (OP) il CT preposto ha 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° CT, 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 dai Commissari di Gara, oltre che durante le OP e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova.

1.13.2 - Sulle caratteristiche dei componenti di un motociclo che a seguito di incidente/caduta dovessero presentare modifiche/rotture, non è ammesso reclamo. Si specifica che l'impossibilità di reclamo riguarda unicamente la modifica/rottura chiaramente occorsa a seguito dell'incidente/caduta e non le caratteristiche generali del componente stesso. In ottemperanza a quanto indicato nel presente articolo, la decisione sulla ammissibilità o meno di un reclamo su un motociclo che abbia subito incidente/caduta è ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato sentito il parere del Primo Commissario Tecnico.

1.13.3 - In sede di verifica tecnica, il CT preposto ha 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 CT è equiparato ad una irregolarità tecnica. Nel caso di rifiuto di smontaggio di un motore/componente protetto da sigillatura, l'esclusione si applica a tutte le gare in cui quel motore/componente è stato utilizzato.

1.13.4 - L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del CT 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.

1.13.5 - I piloti o i loro incaricati sono liberi di presentarsi per un consulto con i CT, di preferenza al termine delle OP, per chiarimenti sui Regolamenti e/o per accertare la conformità del proprio motociclo. Questa attività viene svolta dai CT 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 cannotto per l'apposizione dei punzoni. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti è consentito anche nelle Classi ove sussista un divieto generale per l'impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.

2.1.2 - In qualsiasi momento dell'evento il CT ha 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).

2.1.4 - È consentito montare dei tamponi di protezione con una lunghezza massima di mm. 50 dal punto di fissaggio o con una sporgenza massima di mm. 50 dalla superficie della carenatura (se presente). I tamponi di protezione devono avere i bordi arrotondati e devono essere fissati utilizzando i punti di ancoraggio presenti in origine sul telaio.

2.1.5 - Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o Trofeo, sui motocicli derivati di serie, è consentito rimuovere gli attacchi del cavalletto centrale e della stampella laterale.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

2.2.1 - Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o Trofeo, sui motocicli derivati di serie, è consentito modificare il telaietto reggisella come stabilito nei punti a seguire.

a) 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.

b) La sostituzione del telaietto reggisella fisso (non separabile dal telaio) può essere effettuata tagliando il telaietto reggisella originale nella zona di attacco al telaio. Saldare degli attacchi per imbullonare il telaietto reggisella sostitutivo al telaio è ammesso a condizione che la modifica sia realizzata "a regola d'arte" e che il

telaietto rimanga saldamente fissato al telaio. Le operazioni precedentemente elencate possono essere effettuate a condizione che non venga intaccata l'integrità strutturale del motociclo e dei suoi componenti.

2.3 - FORCELLONE

2.3.1 - Per "forcellone" si intende l'assieme degli elementi che collega il telaio alla ruota posteriore ad eccezione del perno forcellone, e degli elementi che fanno parte della sospensione posteriore. Sono quindi inclusi nell'assieme forcellone oltre al forcellone stesso anche i registri tendicatena ed il supporto del freno posteriore.

2.3.2 - In tutte le Classi è ammesso modificare il forcellone, mediante saldatura, foratura o helicoil allo scopo di fissare gli elementi elencati nei punti a seguire:

a) La protezione della trasmissione finale (pinna para-catena).
b) I perni di supporto del cavalletto posteriore
c) Il supporto pinza posteriore in modo che la pinza rimanga in posizione quando la ruota posteriore viene smontata.

2.3.3 - 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.

2.3.4 - L'uso di gusci allo scopo di proteggere i lati del forcellone è permesso a condizione che detti gusci siano amovibili. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti è consentito anche nelle Classi ove sussista un divieto generale per l'impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.

2.3.5 - In qualsiasi momento dell'evento il CT ha facoltà di richiedere la rimozione dei gusci protettivi al fine di verificare l'integrità del forcellone.

2.3.6 - 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).

2.4 - PIASTRE DI STERZO

2.4.1 - 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.

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

2.5 - MANUBRI E COMANDI MANUBRIO

2.5.1 - 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").

2.5.2 - Le estremità esposte dei manubri devono avere una parte terminale di forma sferica in materiale plastico, metallico o composito. Unicamente nella classe Minimoto l'estremità esposta dei manubri può essere chiusa dalle manopole.

2.5.3 - 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.

2.5.4 - Riparare manubri mediante saldatura è vietato.

2.5.5 - Ad eccezione della Classe Moto d'Epoca, le leve di comando sui manubri devono avere una lunghezza, misurata tra il fulcro di rotazione e l'estremità esterna, inferiore a mm. 200.

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

2.5.7 - 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.

2.5.8 - L'estremità della leva di comando sui manubri deve essere parte integrante della leva stessa o essere saldamente fissata ad essa.

2.5.9 - Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o Trofeo, l'uso di leve freno anteriore e frizione snodate e di dispositivi per la regolazione della posizione delle leve di comando, è ammesso.

2.5.10 - Sui motocicli derivati di serie è ammesso sostituire le leve del freno anteriore e della frizione con altre conformi agli articoli precedenti.

2.5.11 - In qualunque posizione dello sterzo e della sospensione anteriore, le leve di comando sul manubrio e la ruota anteriore non devono toccare alcun componente del motociclo.

2.5.12 - Il comando dell'acceleratore (meccanico o elettronico) deve richiudersi automaticamente quando il pilota lo rilascia.

2.5.13 - In tutte le Classi ad eccezione delle Moto d'Epoca, 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 carburatore/i, sui quali il cavo gas sia connesso direttamente ad una valvola a ghigliottina.

2.5.14 - 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.

2.5.15 - Il para-leva può essere realizzato in materiale plastico, metallico, in materiale composito o in una combinazione di tali materiali. L’uso del titanio, della fibra di carbonio e/o kevlar per questo componente è consentito anche nelle Classi ove sussista un divieto generale per l’impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.

2.5.16 - Il para-leva deve avere le seguenti caratteristiche costruttive:

a) Rigidezza e resistenza tali da garantire la funzione protettiva in caso di contatto tra due motocicli.
b) Non presentare bordi taglienti o appuntiti anche successivamente ad una rottura a causa di eventuale caduta o contatto violento.
c) 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.

2.5.17 - È consigliato l’uso di para-leva inclusi nelle liste dei Dispositivi di Sicurezza Approvati dalla FIM.

2.5.18 - Durante le OP il CT ha 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° CT

2.5.19 - I para-leva che presentino evidenti segni di abrasione o principi di rottura devono essere sostituiti.

2.6 - PEDANE E COMANDI PEDANE

2.6.1 - Le pedane possono essere fisse o ripiegabili, nel secondo caso devono essere equipaggiate con un dispositivo che le riporti automaticamente alla posizione normale.

2.6.2 - Le estremità delle pedane devono essere dotate di un terminale di forma sferica in materiale plastico o in lega di alluminio. Tale terminale deve essere parte integrante della pedana o essere saldamente fissato ad essa.

2.6.3 - 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.

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

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

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

2.6.7 - Sui motocicli è consigliato aggiungere delle protezioni (para-tacchi) montate sulle pedane. Le protezioni para-tacchi possono essere costruite utilizzando materiale metallico, plastico o composito, con 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.

2.6.8 - Nelle Classi di motocicli derivati di serie, è consentito modificare le pedane ed i comandi pedane come indicato nei punti a seguire.

a) Sostituire le protezioni (para-tacchi) originali con altre di forma o materiale differente, al fine di migliorarne la funzione protettiva.
b) Sostituire i supporti pedana, le pedane ed i comandi a pedale con dei componenti conformi a quanto specificato negli articoli precedenti.
c) Il leveraggio del comando cambio è libero ossia, può essere "invertito", modificato o sostituito.

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 - Sulla forcella anteriore, salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o di Trofeo:

a) Sostituire, modificare o rimuovere gli anelli para-polvere, è ammesso.
b) Sostituire o modificare gli anelli di tenuta è ammesso a condizione che la forcella rimanga perfettamente sigillata.
c) I tappi forcella possono essere modificati o sostituiti allo scopo di permettere registrazioni delle tarature dall'esterno.
d) Le parti interne della forcella come molle, valvole, pistoni e lamelle, sono liberi.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 - In tutte le Classi (ad eccezione di Minimoto ed Ohvale l'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio sono liberi ossia, possono essere aggiunti modificati o sostituiti con altro materiale purché conforme a quanto stabilito nell'articolo a seguire.

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

3.2.3 - 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:
a) In ogni loro parte elettronica, elettro-meccanica e meccanica ad eccezione di quelle non funzionali (es. involucri, gusci e protezioni)
b) Nei sistemi di controllo e nelle strategie di sicurezza.

3.2.4 - 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 - Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o di Trofeo:
a) Le parti interne dell'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) come molle, valvole, pistoni e lamelle, sono libere.
b) La molla principale ed i sistemi di regolazione del precarico molla e della regolazione della lunghezza dell'ammortizzatore sono liberi.
c) Sostituire o modificare gli anelli para-polvere e quelli di tenuta è

ammesso a condizione che l'ammortizzatore rimanga perfettamente sigillato.

d) La posizione degli eventuali registri della sospensione posteriore sul telaio o sul leveraggio della sospensione è libera.

3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI

3.4.1 - Per essere utilizzati nelle competizioni, i dispositivi elettronici per il controllo delle sospensioni devono:

a) Essere progettati in modo da non compromettere il funzionamento delle sospensioni anche in caso di avaria elettrica o elettronica.

b) 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 IMPIANTO FRENANTE

4.1.1 - Tutti i motocicli devono avere almeno un freno funzionante per asse ruota.

4.2 - PINZE FRENO

4.2.1 - Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, in tutte le Classi è consentito:

a) Modificare il supporto della pinza freno posteriore per renderlo solidale al forcellone.

b) Sostituire i perni originali di fissaggio delle pastiglie alla pinza freno con altri che permettano la sostituzione rapida delle pastiglie, a condizione che tale sostituzione non richieda la modifica del corpo della pinza freno.

c) Sostituire i pistoni in lega leggera con altri in lega di ferro prodotti dal fabbricante delle pinze e/o interporre lamierini metallici tra le pastiglie freno ed i pistoni della pinza, al fine di ridurre il trasferimento di calore al fluido dei freni. L'uso di lamierini con superfici radianti che fuoriescano dal corpo della pinza è ammesso.

d) Sostituire, modificare o rimuovere gli anelli para-polvere.

e) Sostituire gli anelli di tenuta dei pistoncini. Le modifiche di cui ai

punti precedenti devono essere effettuate a regola d'arte e non devono interferire in alcun modo con il corretto funzionamento dell'impianto frenante.

f) Montare delle molle tra il pistoncino ed il corpo della pinza (come dispositivi anti-knockback).

4.2.2 - In tutte le Classi è raccomandato ma non obbligatorio assicurare i bulloni di attacco delle pinze freno ai piedini della forcella mediante un filo da legatura che ne impedisca lo svitamento accidentale.

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 obbligatorio l'uso di terminali, banjo e bulloni di fissaggio realizzati in lega di ferro o, ove ammesso, in titanio.

4.3.3 - Sui motocicli derivati di serie è ammesso sostituire le 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 essere progettato in modo che l'impianto frenante rimanga operativo anche in caso di avaria elettrica. La FMI si riserva la facoltà di richiedere ai costruttori di sistemi ABS after-market (non omologati per uso stradale), la certificazione di idoneità del montaggio sul motociclo e di sicurezza per l'uso in pista.

4.4.2 - Nel caso venga utilizzato il sistema ABS deve essere mantenuto originale, ossia come originariamente progettato e prodotto dal costruttore, conformemente a quanto stabilito nei punti a seguire.

a) Tutte le parti elettroniche, idrauliche e meccaniche devono essere mantenute originali anche nel loro montaggio sul motociclo e nelle

connessioni elettriche. Fanno eccezione le pompe freno, le leve di comando, i tubi ed i serbatoi contenenti il liquido freni.

b) Non è ammessa alcuna modifica a sistemi di controllo e strategie di sicurezza.

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

4.4.4 - Nessun modulo aggiuntivo può essere utilizzato per alterare le strategie di funzionamento del sistema ABS.

4.4.5 - Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, è consentito escludere i componenti del sistema ABS dall'impianto frenante e rimuovere (integralmente o parzialmente) dal motociclo i relativi componenti (centraline, attuatori, sensori e ruote foniche).

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, 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 - Il canale del cerchio ruota non deve essere deformato o danneggiato. Il CT ha facoltà di rifiutare motocicli con cerchi reputati non sicuri.

5.3 - È ammesso trattare superficialmente il canale del cerchio al fine di aumentare l'attrito tra cerchio ruota e pneumatico (trattamento anti-slip).

5.4 - La valvola (o la camera d'aria), i raggi ruota (per i cerchi tradizionali), i gommini del parastrappi (se presenti) ed i pesi di bilanciamento, sono liberi.

5.5 - I distanziali (interni ed esterni) dei cerchi ruota possono essere modificati o sostituiti con altri che rimangano in posizione durante il cambio gomme.

5.6 - Il rinvio del tachimetro/contachilometri può essere rimosso o sostituito con un distanziale.

5.7 - È ammesso, oltre che raccomandato, inserire alle estremità dei perni ruota dei tamponi di protezione con i bordi arrotondati e con una sporgenza massima dalle estremità dei perni ruota di mm. 30.

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 che riporti le informazioni elencate nei punti a seguire.

a) Il nome del fabbricante.
b) Il marchio "e" e/o "DOT" (usato per pneumatici omologati).
c) L'anno di fabbricazione dello pneumatico (in codice).
d) La dimensione dello pneumatico.
e) Il codice di velocità (idoneo alla tipologia di motociclo).
f) L'indice di carico (idoneo alla tipologia di motociclo).
g) 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.

6.1.3 - Sui motocicli derivati di serie è ammesso montare pneumatici delle stesse dimensioni di quelli originali (omologati per uso stradale) anche quando non conformi all'articolo precedente.

6.2 - BATTISTRADA

6.2.1 - La superficie dello pneumatico può essere profilata, nel caso degli pneumatici "intagliati" o liscia nel caso degli pneumatici "slick".

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 unicamente 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 OP 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 di controllo dell'usura nella parte centrale ed in quelle laterali del battistrada, disposti ad intervalli di massimo 120°.

6.5 - PNEUMATICI RAIN

6.5.1 - Si definisce pneumatico "rain" uno pneumatico che abbia le seguenti caratteristiche:

a) 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.

b) Le scanalature con una profondità minima di mm. 3 sul 90% della loro lunghezza.

6.5.2 - Gli pneumatici rain possono essere usati unicamente se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal DdG.

6.6 - USURA DEGLI PNEUMATICI

6.6.1 - Gli slick devono essere sostituiti quando la superficie dello pneumatico è consumata al punto da rendere non più visibile almeno 1 dei fori di controllo presenti sullo pneumatico.

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 Bar 1, sulla porzione dello pneumatico opposta a quella appoggiata al suolo.

6.8 - PUNZONATURA DEGLI PNEUMATICI CLASSI CIV

6.8.1 - Nelle Classi del Campionato Italiano Velocità 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 OP.

6.8.2 - **Il pilota o il suo incaricato, ha il compito di accertare la conformità degli**

sticker all'atto del ritiro degli stessi. Il mancato ritiro, il mancato controllo all'atto del 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. La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli sticker è del pilota.

6.8.3 - Gli sticker devono essere apposti sulla spalla destra dello pneumatico (lato comando acceleratore), a cura del pilota o del suo incaricato per lui, prima di entrare in pista. Per il mancato rispetto del presente articolo, nei casi reiterati, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la sanzione per inosservanza degli obblighi dei piloti.

6.8.4 - 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 CT hanno facoltà di effettuare controlli ulteriori, nei box, nella corsia box e nel parco chiuso.

6.8.5 - In caso di mancata applicazione di uno o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal CT preposto. La punzonatura manuale degli pneumatici viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive. Nei casi reiterati, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la sanzione aggiuntiva della partenza dalla corsia box.

6.8.6 - Lo scambio di sticker tra piloti, anche se appartenenti al medesimo team, è vietato.

In caso di scambio tra piloti di uno o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal CT preposto. La punzonatura manuale degli pneumatici prevede: un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive ed in aggiunta l'equiparazione ad irregolarità tecnica (cancellazione dei tempi in prova, esclusione in gara).

6.8.7 - In caso di manomissione di uno o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal CT preposto. La punzonatura manuale degli pneumatici prevede: un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive ed in aggiunta l'esclusione dalla manifestazione.

6.8.8 - Al termine della sessione, il pilota deve consegnare al 1° CT un numero di sticker equivalente al numero di pneumatici che gli sono stati punzonati manualmente. Gli sticker consegnati devono essere apposti dal 1° CT sugli pneumatici punzonati manualmente. La mancata consegna viene equiparata ad una irregolarità tecnica, nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la sanzione aggiuntiva della partenza dalla corsia box.

6.8.9 - Nel caso uno pneumatico con sticker già apposto presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso il Fornitore dello pneumatico può richiederne la sostituzione al 1° CT La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al 1° CT.

6.9 - CONTRASSEGNO FORNITORE ESCLUSIVO DEGLI PNEUMATICI

6.9.1 - Nelle Classi e Trofei in cui in cui è previsto l'obbligo di acquisto degli pneumatici presso il racing service del Fornitore Esclusivo, gli pneumatici ammessi sono resi riconoscibili mediante l'apposizione di un contrassegno applicato dal service stesso.

6.9.2 - Qualora previsto l'obbligo dell'acquisto, il pilota o il suo incaricato, ha il compito di accertare la presenza del contrassegno sugli pneumatici **all'atto del ritiro degli pneumatici stessi.** L'utilizzo di pneumatici privi del punzone applicato dal racing service viene sanzionato come irregolarità tecnica.

6.9.3 - Durante la stagione, il Fornitore Esclusivo degli pneumatici può, previa autorizzazione da parte del STS, modificare la lista degli pneumatici ammessi per la stagione, sostituendo o aggiungendo ulteriori pneumatici. Le modifiche devono essere comunicate ai piloti congiuntamente alla data dell'entrata in vigore della nuova lista.

6.9.4 - Nelle classi ove prevista una lista di pneumatici (modello, misure e mescole) utilizzabili per l'evento, l'uso di pneumatici non inclusi nella suddetta lista e considerato una irregolarità tecnica.

6.10 - TERMOCOPERTE E GENERATORI

6.10.1 - L'uso di termocoperte, sulla griglia di partenza, è ammesso in tutte le Classi ad eccezione delle Minimoto.

6.10.2 - L'uso di generatori, sulla griglia di partenza, è ammesso in tutte le Classi ad eccezione delle Minimoto, MiniGP, Ohvale **ed Aprlia SP**.

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 **ed Aprilia SP**.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

7.1 - SERBATOIO

7.1.1 - Il carburante deve essere contenuto in un unico serbatoio.

7.1.2 - Per le Classi di motocicli derivati di serie la capacità del serbatoio deve rimanere quella originale come specificata nelle fiches di omologazione.

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

7.1.4 - Il serbatoio deve essere saldamente fissato al telaio mediante viti. Fanno eccezione al presente articolo, i motocicli appartenenti alle Classi Scooter, Minimoto, Ohvale, MiniOpen e Quad per i quali questa modalità di fissaggio è raccomandata ma non obbligatoria.

7.1.5 - In tutte le Classi il tappo del serbatoio è libero a condizione che, una volta chiuso, garantisca tenuta perfetta.

7.1.6 - Il tappo del serbatoio non deve sporgere dal profilo del serbatoio (o dell'eventuale copertura del serbatoio) in modo tale da non poter essere strappato via o aperto in caso di incidente. Fanno eccezione al presente articolo, i motocicli appartenenti alle Classi Scooter, Minimoto, MiniOpen, Sidecar e Quad.

7.1.7 - In tutte le Classi gli sfiati del serbatoio sono liberi ma devono essere collegati attraverso una valvola di non ritorno ad un vaso di recupero. La valvola di non ritorno deve essere montata in modo da impedire il passaggio di carburante verso il vaso di recupero. La capacità minima del vaso di recupero è di 250 cc. Utilizzare la cassa filtro come vaso di recupero, è consentito.

7.1.8 - Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe^{R}"). Fanno eccezione al presente articolo, i motocicli appartenenti alle Classi Scooter, Minimoto e Quad per i quali l'uso di tale materiale è raccomandato ma non obbligatorio.

7.1.9 - Sui tutti i motocicli, ad eccezione di quelli partecipanti alla Classe Ohvale **ed Aprilia SP** è ammesso montare paratie interne al serbatoio al fine di rallentare o limitare il movimento del carburante.

7.1.10 - L'uso di materiali di riempimento allo scopo di ridurre la capacità di un serbatoio, è vietato.

7.1.11 - 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).

7.1.12 - L'uso di pellicole termo-riflettenti incollate sul fondo del serbatoio è ammesso in tutte le Classi.

7.2 - SERBATOI IN MATERIALE COMPOSITO

7.2.1 - Salvo quando esplicitamente autorizzati nel Regolamento di Classe o di Trofeo, i serbatoi in materiale composito (es. fibra di vetro, carbonio e/o kevlar) sono vietati.

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 CT ha facoltà di richiedere lo smontaggio dei gusci protettivi, al fine di verificare l'integrità del serbatoio.

7.3.3 - Sui motocicli derivati di serie, salvo quanto autorizzato nei punti a seguire, i gusci protettivi devono accoppiarsi al serbatoio mantenendone la forma originale.

a) È ammesso applicare sulla parte posteriore del serbatoio un distanziale amovibile, realizzato in spugna o materiale composito, allo scopo di limitare lo spostamento in avanti del pilota.
b) È ammesso applicare sulle parti laterali del serbatoio delle pellicole o gusci amovibili con superfici ruvide (antisdrucciolo) allo scopo di aumentare l'attrito con le gambe del pilota.
c) Il distanziale e l'antisdrucciolo possono essere parte integrante dei gusci protettivi. 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.

7.4 - CIRCUITO CARBURANTE

7.4.1 - Con circuito del carburante si intendono i condotti ed i 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.

7.4.2 - Il circuito carburante deve essere posizionato sul motociclo in modo da essere protetto in caso di caduta.

7.4.3 - Su tutti i motocicli inclusi quelli derivati di serie, vale quanto indicato nei punti a seguire.

a) Il circuito del carburante è libero purché conforme all'articolo precedente.
b) L'uso di filtri benzina è ammesso
c) L'uso di connettori rapidi con sistema di chiusura automatica (dry-break), è ammesso oltre che raccomandato.

7.5 - CARBURANTE CLASSI CIV

7.5.1 - L'unico carburante ammesso nelle Classi del Campionato Italiano Velocità (CIV) è quello distribuito dal Fornitore Ufficiale del Campionato.

7.5.2 - Le verifiche sul carburante CIV vengono effettuate direttamente sui campi gara dai CT e/o da personale incaricato dal Fornitore. Per quanto concerne le verifiche e la campionatura fa riferimento la procedura inclusa nell'Allegato "Carburanti".

7.5.3 - L'utilizzo di carburante diverso da quello distribuito dal Fornitore Ufficiale, l'utilizzo di carburante miscelato a qualunque tipo di additivo, la miscelazione di due o più carburanti anche se appartenenti a lotti diversi distribuiti dal Fornitore Ufficiale, sono sanzionati come una irregolarità tecnica. In aggiunta alla sanzione come irregolarità tecnica è prevista un'ammenda come specificato nelle norme sportive.

7.6 - CARBURANTE ALTRE CLASSI

7.6.1 - In tutte le Classi ad eccezione di quelle del CIV, gli unici carburanti ammessi sono quelli conformi alle specifiche illustrate nell'Allegato "Carburanti".

7.6.2 - Le verifiche sui carburanti vengono effettuate seguendo la procedura illustrata nell'Allegato "Carburanti".

versione al 21 gennaio 2020

7.7 - CARBURANTE MOTORI 2T

7.7.1 - In tutte le Classi, gli unici carburanti ammessi sono quelli conformi alle specifiche illustrate nell'Allegato "Carburanti".

7.7.2 - Unicamente per i motocicli con motore 2 tempi, è ammesso miscelare il carburante con un olio al solo fine di lubrificare il motore. L'olio da miscela non deve contenere additivi o sostanze che alterino le proprietà del carburante elencate nell'allegato "Carburanti".

7.7.3 - Le verifiche sui carburanti vengono effettuate seguendo la procedura illustrata nell'Allegato "Carburanti".

7.8 - RIFORNIMENTO

7.8.1 - Il rifornimento di carburante deve essere effettuato con recipienti non pressurizzati. L'utilizzo di serbatoi supplementari montati sul motociclo come mezzo di rifornimento rapido è vietato.

7.8.2 - È raccomandato l'uso di appositi contenitori con valvola di chiusura automatica e sistema atto ad evitare la dispersione dei vapori durante il rifornimento.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

8.1.1 - Con sistema (o impianto) di alimentazione si intende:

a) Corpi farfallati e flauto iniettori o carburatori.
b) Strumenti di carburazione (iniettori, getti e gli spilli).
c) Pompa e regolatore di pressione benzina.
d) 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), all'aria atmosferica ed agli eventuali gas provenienti dagli sfiati motore può essere immesso in camera di combustione.

8.1.3 - Sui motocicli derivati di serie, anche in presenza di un vincolo di originalità del corpo farfallato/carburatore, è consentito montare una vite di registro meccanica che permetta la regolazione dall'esterno del regime minimo del motore. Tale registro deve essere posizionato in modo da non potere essere manipolato dal pilota quando è alla guida del motociclo.

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. La FMI si riserva la facoltà di richiedere ai costruttori di ride by wire after-market (non omologati per uso stradale), la certificazione di idoneità del montaggio sul motociclo e di sicurezza per l'uso in pista.

8.2.2 - Il sistema ride by wire deve essere mantenuto originale, ossia come originariamente progettato e prodotto dal costruttore, conformemente a quanto stabilito nei punti a seguire.

a) Tutte le parti elettroniche, elettro-meccaniche e meccaniche devono essere mantenute originali, anche nel montaggio sul motociclo e nelle connessioni elettriche. Fanno eccezione le parti non funzionali (es. involucri, gusci e protezioni).
b) Non è ammessa alcuna modifica a sistemi di controllo e strategie di sicurezza.

8.2.3 - È ammesso modificare unicamente i parametri di calibrazione del sistema ride by wire (mappe farfalla), nei limiti consentiti dal programma di taratura eventualmente fornito dal costruttore del sistema.

8.2.3 - Nessun modulo aggiuntivo può essere utilizzato per alterare le strategie di funzionamento del sistema ride by wire ad eccezione dell'eventuale quick-shifter al solo fine di implementare l'assistenza alla scalata (blip).

8.3 - SOVRALIMENTAZIONE

8.3.1 - In tutte le Classi la sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato, è vietata. Mettere in comunicazione la cassa filtro con il serbatoio è consentito.

8.3.2 - L'iniezione di carburante, anche quando avviene direttamente nella camera di combustione (iniezione diretta), non è considerata sovralimentazione.

8.4 - SCATOLA FILTRO ARIA E FILTRO ARIA

8.4.1 - In tutte le Classi ad eccezione delle Moto d'Epoca, tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare attraverso un elemento filtrante (filtro/i) che impedisca l'ingresso di corpi estranei

all'interno del motore. La superficie massima degli eventuali fori di passaggio aria attraverso l'elemento filtrante deve essere di mm^2 2.

8.4.2 - Sui motocicli derivati di serie, in presenza di un vincolo di originalità della scatola filtro (o air-box), il montaggio dei componenti della scatola filtro deve essere conforme a quanto specificato di seguito:

a) Gli elementi di tenuta (guarnizioni, o-ring etc.) dei componenti della scatola filtro possono essere sostituiti con altri, di spessore e materiale adeguati a garantire una tenuta perfetta.
b) È vietato aumentare il volume interno della scatola filtro utilizzando elementi di tenuta con spessore superiore agli originali.
c) Gli elementi di fissaggio (viti, bulloni, dadi etc.) dei componenti della scatola filtro devono essere serrati in modo da rispettare quanto specificato nel punto a seguire.
d) La scatola filtro deve essere mantenuta "stagna", ossia l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare unicamente attraverso i condotti originariamente predisposti a tale funzione.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - RECUPERO DEGLI SFIATI MOTORE

9.1.1 - I motocicli con motore 4T equipaggiati di cassa filtro, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:

a) I tubi di spurgo o di sfiato della cassa filtro devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
b) Gli sfiati motore devono terminare e scaricare nella cassa filtro, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.

9.1.2 - Sui motocicli 2T o 4T privi di cassa filtro, tutti i tubi di sfiato del motore devono terminare in uno o più 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 i motocicli 2T e di 500 cc. per i motocicli 4T.

9.1.3 - La cassa filtro 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.

9.2.2 - Sui motocicli derivati di serie 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.

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 un terzo 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 per 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.

9.4 - NON CONFORMITÀ PROTEZIONI LATERALI MOTORE

9.4.1 - Alle OP verranno respinti i motocicli con protezioni laterali non conformi.

9.4.2 - È compito del pilota assicurarsi che le protezioni laterali motore siano conformi agli articoli precedenti, prima di ogni ingresso in pista. L'uso in pista di motori con protezioni laterali non conformi o assenti è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti.

9.4.3 - L'articolo 9.3 non può essere oggetto di reclamo. Il rifiuto a conformarsi alle richieste del CT riguardo la conformità delle protezioni laterali motore è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

9.5 - MANUTENZIONE MOTORE

9.5.1 - Sui motocicli derivati di serie è ammessa la normale manutenzione prevista dal manuale di officina nei limiti dei vincoli stabiliti dai Regolamenti di Classe e/o delle tolleranze indicate nelle fiches di omologazione, nell'Allegato "Tolleranze applicate" e negli eventuali documenti allegati ai Regolamenti di Classe.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - GENERALITÀ TRASMISSIONE

10.1.1 - Per trasmissione si intende l'insieme degli organi che hanno lo scopo di trasferire il moto dell'albero motore alle ruote.

10.1.2 - Per i motocicli con cambi manuali, la trasmissione include la trasmissione primaria, la frizione, il cambio e la trasmissione finale.

10.1.3 - Per i motocicli con cambio automatico variazione continua (CVT) a puleggia, di norma la trasmissione include il variatore, la cinghia (o catena) di trasmissione, la frizione e la trasmissione finale.

10.2 - TRASMISSIONE PRIMARIA

10.2.1 - 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.

10.3 - FRIZIONE

10.3.1 - Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, la campana frizione può essere rinforzata mediante "cerchiatura".

10.4 - CAMBIO

10.4.1 - Per cambio si intende l'insieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed relativi ingranaggi di trasmissione.

10.5 - TRASMISSIONE FINALE

10.5.1 - Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, sui motocicli con trasmissione finale a catena, pignone, corona e catena sono liberi per tipologia, materiali e dimensioni.

10.5.2 - Per il montaggio del pignone, della corona e del porta corona (se presente), è ammessa unicamente 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.

10.6 - PINNA PARA-CATENA

10.6.1 - Sui motocicli con trasmissione finale a catena, nel caso non sia parte integrante del forcellone, 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 la catena e la corona.

10.6.2 - 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.

10.6.3 - 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.

10.7 - NON CONFORMITÀ PINNA PARA-CATENA

10.7.1 - Alle OP verranno respinti i motocicli con pinna para-catena non conforme.

10.7.2 - È compito del pilota assicurarsi che la pinna para-catena sia conforme agli articoli precedenti, prima di ogni ingresso in pista. L'uso in pista di motocicli con pinna para-catena non conforme o assente è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti.

10.7.3 - L'articolo 10.6 non può essere oggetto di reclamo. Il rifiuto a conformarsi alle richieste del CT riguardo la conformità della pinna para-catena è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

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 - In tutte le Classi, il tappo di carico del radiatore dell'acqua è libero purché garantisca una tenuta perfetta del circuito di raffreddamento e venga assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale.

11.2 - CIRCUITO ACQUA

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

11.2.2 - Sui motocicli derivati di serie, fatto salvo il rispetto dei vincoli di estetica, è ammesso:

a) Rimuovere le ventole di raffreddamento ed i relativi cablaggi.
b) 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.
c) Interporre alla tubazione dissipatori di calore aria/acqua.
d) Sostituire e/o riposizionare i vasi di espansione.
e) Rimuovere la valvola termostatica, sensori di temperatura ed interruttori termici originali.
f) Riposizionare il sensore di temperatura dell'acqua.

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

11.3 - RADIATORE OLIO

11.3.1 - Il radiatore dell'olio deve essere montato in maniera che eventuali perdite di olio vengano raccolte dalla vasca di recupero.

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 componenti esterni del circuito dell'olio, i tappi d'immissione e scarico, i filtri, gli scambiatori (acqua-olio o radiatori), eventuali sensori (di pressione o temperatura) ed i tubi contenenti olio in pressione,

devono essere serrati con coppie adeguate. È obbligatorio l'utilizzo di guarnizioni ed assicurare tutti i componenti con un filo da legatura in modo da garantire una perfetta tenuta del circuito.

11.4.2 - I tubi flessibili esterni al motore contenti olio in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna e crimpati sulle parti terminali. È consigliato, nella parte di circuito olio esterna al motore, l'uso di terminali o bulloni in acciaio con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o in titanio di grado 5.

11.4.3 - Sui motocicli derivati di serie, fatto salvo il rispetto dei vincoli di estetica, è consentito sostituire i tubi ed i raccordi originali che compongono la parte esterna del circuito dell'olio, con altri anche di forma e materiale diverso purché conformi all'articolo precedente.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - GENERALITÀ IMPIANTO ELETTRICO

12.1.1 - Per impianto elettrico si intende l'assieme di tutti i dispositivi, strumenti, cablaggi elettrici e/o elettronici necessari al funzionamento del motociclo, alla gestione del motore, alla visualizzazione, trasmissione ed acquisizione dei dati.

12.2 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.2.1 - Il cablaggio principale è l'assieme delle connessioni (cavi e connettori) necessarie a mettere in comunicazione i componenti del sistema di controllo motore.

12.2.2 - I comandi elettrici sono gli interruttori ed i pulsanti connessi alla centralina di controllo motore o ad altri dispositivi (logger, luce posteriore etc.) con lo scopo di variarne lo stato o le funzioni. Sono inclusi tra comandi elettrici le pulsantiere sui manubri, gli interruttori sul quadro strumenti e il blocchetto di accensione.

12.2.3 - 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.

12.2.4 - Salvo quando diversamente stabilito dai Regolamenti di Classe o di

Trofeo, sui motocicli di derivati di serie è ammesso:

a) Riposizionare, sostituire o rimuovere i blocchetti originali degli interruttori elettrici, incluso il blocchetto della chiave di avviamento.
b) Riposizionare i vari componenti dell'impianto elettrico, purché il loro fissaggio sia stabile e sicuro.

12.3 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.3.1 - Per sistema di accensione e controllo motore si intende l'insieme dei dispositivi che gestisce e regola il funzionamento del motore (iniezione, accensione, ammissione etc.).

12.3.2 - Sono inclusi nel sistema di controllo motore oltre alla centralina di controllo motore (ECU), gli attuatori di accensione (bobine e candele), i sensori motore, i comandi elettrici e se presenti il sistema elettronico per il controllo dell'ammissione (ride by wire) e quello di controllo della distribuzione (variable valve timing).

12.4 - SENSORI PER IL CONTROLLO DEL MOTORE

12.4.1 - Sono considerati sensori di controllo motore tutti i sensori collegati alla ECU al fine di trasmettere informazioni necessarie al funzionamento del motore.

12.4.2 - Sono inclusi tra i sensori motore i sensori originali, ossia montati in origine dal costruttore, oltre quelli aggiuntivi come i sistemi quick-shifter (sensore ed eventuale modulo), i sistemi lambda (sonda ed eventuale modulo), i sensori di velocità (se utilizzati per l'implementazione di strategie di controllo) etc.

12.5 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.5.1 - Sono considerate infrastrutture elettriche i componenti elettrici o elettronici non inclusi nel sistema di "accensione e controllo motore" (sensore, centralina o sistema) montati in origine sul motociclo.

12.5.2 - Salvo quando diversamente stabilito nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, la batteria può essere spostata o sostituita.

12.5.3 - Se presente la batteria deve essere protetta in modo tale che il pilota e l'eventuale passeggero non possano entrare direttamente in contatto con essa o con il suo contenuto (in caso di rottura o in caso di perdita).

12.6 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.6.1 - È considerato equipaggiamento aggiuntivo qualsiasi componente elettrico o elettronico (sensore, centralina o sistema) non montato in

origine sul motociclo dal costruttore. Nei motocicli di produzione e derivati dalla serie eventuali componenti elettrici o elettronici venduti dal costruttore del motociclo come optional non sono considerati originali, quindi sono considerati equipaggiamento aggiuntivo.

12.6.2 - 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 nel circuito di lubrificazione.

12.7 - TELEMETRIA

12.7.1 - 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 con il motore avviato (telemetria), è vietato.

12.7.2 - 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 DdG.

12.8 - APPARECCHIATURE CRONOMETRICHE

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

12.8.2 - 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.

12.8.3 - Salvo quando diversamente stabilito dal Regolamento di Classe o di Trofeo l'uso di dispositivi per il rilevamento e la visualizzazione del tempo sul giro, è ammesso. Tali dispositivi non devono interferire con le apparecchiature elettroniche fornite dall'organizzatore per il servizio di cronometraggio.

12.9 - DISPOSITIVI VIDEO

12.9.1 - 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 DdG l'autorizzazione per alcuni piloti al montaggio e all'uso di tali dispositivi a scopo commerciale e/o promozionale. Il DdG ha facoltà di rifiutare il montaggio e l'uso di suddetti dispositivi.

12.9.2 - Il DdG deve trasmettere per mezzo della Segreteria di Gara, al 1°CT elenco degli eventuali piloti autorizzati al montaggio dei dispositivi, affinché i CT possano procedere alle verifiche specificate negli articoli successivi.

12.9.3 - I piloti che abbiano ottenuto dal DdG l'autorizzazione al montaggio ed uso dei dispositivi video, devono portare in visione al CT preposto i motocicli con i dispositivi nel loro montaggio definitivo, affinché ne sia verificata la sicurezza. Il CT ha facoltà di rifiutare montaggi reputati non sicuri.

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

12.9.5 - Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video non autorizzati dal DdG e/o non verificati dal CT 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°CT

12.9.6 - I dispositivi di registrazione o trasmissione video (inclusi eventuali supporti di memoria), devono rimanere montati sul motociclo per tutto il tempo di permanenza dello stesso in parco chiuso.

12.9.7 - Il DdG ha facoltà di requisire i supporti di memoria e/o cancellare le immagini registrate.

12.10 - LUCE POSTERIORE

12.10.1 - Sui motocicli è obbligatorio montare una luce con le seguenti caratteristiche:

a) Avere un fascio luminoso di colore rosso con una potenza di 10-15 Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8 Watt, per le lampade a led.

b) 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 corsia box (pit-limiter).

c) 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 rispetto al piano longitudinale del motociclo.

d) Deve essere connessa all'impianto elettrico del motociclo ed attivabile mediante un interruttore posizionato preferibilmente sul manubrio o semi-manubrio in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella alla moto. Ad insindacabile giudizio del 1°CT possono essere ammesse luci posteriori alimentate da una batteria interna con interruttore attivabile dal pilota quando è in sella al motociclo.

e) Avere un involucro stagno che impedisca all'acqua di penetrare compromettendone il funzionamento.

12.10.2 - Durante le OP il CT ha 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°CT

12.10.3 - La luce posteriore deve rimanere montata e mantenuta operativa (pronta all'uso) durante tutta la durata dell'evento. I CT hanno 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).

12.10.4 - La luce deve essere accesa unicamente quando:

a) Il D.d.G dichiari la prova o la gara bagnate.

b) In caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del DdG.

12.10.5 - 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".

12.10.6 - Sui motocicli derivati di serie, il fanale posteriore originale può essere utilizzato come luce posteriore in caso di pioggia o scarsa visibilità.

12.10.7 - L'articolo 12.10 (per intero) non si applica alle Classi Minimoto e Salita per le quali non è obbligatorio montare una luce posteriore.

12.11 - NON CONFORMITÀ LUCE POSTERIORE

12.11.1 - Alle OP verranno respinti i motocicli con luci posteriori non conformi.

12.11.2 - È compito del pilota assicurarsi che la luce posteriore sia conforme agli articoli precedenti, prima di ogni ingresso in pista. L'utilizzo in pista di motocicli con luci posteriori non conformi o assenti è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti.

12.11.3 - L'articolo 12.10 non può essere oggetto di reclamo. Il rifiuto a conformarsi alle richieste del CT riguardo la conformità delle luci posteriori è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

ART. 13 - CARROZZERIA DEI MOTOCICLI

13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA

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 i componenti elencati nei punti a seguire.

a) Almeno 180° del cerchio ruota posteriore.
b) L'intero cerchio ruota anteriore, tranne le parti coperte dal parafango, dalla forcella, dai freni o da prese d'aria amovibili.
c) Il pilota nella normale posizione di guida, ad eccezione degli avambracci.

13.1.5 - 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.

13.1.6 - Salvo quando diversamente specificato nel Regolamento di Classe, ad eccezione delle Classi Sidecar e Quad, i profili aerodinamici possono essere montati sui motocicli a condizione che rispettino i criteri

costruttivi indicati nei punti a seguire.

- **Devono essere parte integrante della carrozzeria o saldamente fissati ad essa.**
- **Non devono superare la larghezza del manubrio o dei semi-manubri.**
- **Devono avere tutti i bordi arrotondati con un raggio minimo di mm. 4**
- **Devono avere estremità con un raggio minimo di mm. 8 o essere inclusi nel profilo della carrozzeria (profili intubati).**

13.1.7 - Nelle Classi di motocicli derivati di serie, i profili aerodinamici possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo. I profili aerodinamici montati in origine sul motociclo possono essere sostituiti con duplicati estetici conformi a quanto indicato nei regolamenti di classe, ma non rimossi.

13.1.8 - Ogni componente della carrozzeria deve essere presentato in buono stato di conservazione e con sistemi di fissaggio al motociclo tali da impedire il distacco quando il motociclo si trova in pista, nel rispetto delle norme del presente Regolamento.

13.2 - CARENATURA

13.2.1 - Ad eccezione di Minimoto, Ohvale, MiniOpen e Scooter, in tutte le Classi, 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 parte anteriore della carenatura deve includere una superficie possibilmente centrale con inclinazione massima di 30° rispetto alla verticale, sufficientemente estesa per esporre la tabella porta-numero. Sui 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:

a) Minimoto lt. 0,5.
b) Motocicli con cilindrata fino a 250 cc. lt. 2,5.
c) Motocicli con cilindrata superiore a 250 cc. lt. 6,0.

13.3.3 - In tutte le Classi ad eccezione delle Minimoto, Scooter e MiniOpen:

a) L'altezza minima della vasca di contenimento rispetto al suo punto più basso deve essere di mm. 50.
b) 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 ed 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. **La vasca non deve presentare aperture dovute a tagli o abrasioni, tali da permettere la fuoriuscita di eventuali liquidi.**

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 DdG dichiari la gara o la prova bagnata. **Il sistema di chiusura del foro (tappo) deve garantire una perfetta tenuta e resistenza alle temperature.**

13.3.6 - Sui 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 MiniOpen è consentito sostituire la vasca con una paratia con i bordi rialzati, sul fondo della quale è obbligatorio disporre materiale assorbente non infiammabile al fine di

ridurre la fuoriuscita di olio e ritardare la propagazione di eventuali fiamme.

13.4 - PARAFANGHI

13.4.1 - Il parafango anteriore non deve superare i seguenti piani:

a) Nella parte posteriore il piano costruito inclinando a 45° verso l'alto il piano orizzontale passante per l'asse ruota.
b) Nella parte anteriore il piano orizzontale passante per l'asse della ruota.
c) Per maggior dettaglio si veda l'esempio in figura 2 dell'Allegato "Dimensioni Motociclo/Sidecar".

13.4.2 - Nelle Classi di motocicli prototipo l'uso del parafango anteriore è obbligatorio unicamente nel caso il DdG dichiari la prova o la gara bagnata.

13.4.3 - Salvo quando diversamente stabilito nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, sui motocicli derivati di serie:

a) L'uso del parafango anteriore è sempre obbligatorio.
b) La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.
c) Il parafango posteriore e la protezione del ramo superiore della catena possono essere modificati, sostituiti o rimossi.

13.5 - SELLA

13.5.1 - Sui motocicli prototipo la larghezza massima della sella, inclusi il codino ed ogni elemento ad esso connesso, è di mm. 450. Nella misura della larghezza l'impianto di scarico non deve essere considerato.

13.5.2 - Il codino 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 accessori montati sul codino.

13.5.3 - Salvo quando diversamente stabilito nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, sui motocicli derivati di serie:

a) La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.
b) Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.

13.6 - NUMERI DI GARA

13.6.1 - I caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere chiaramente leggibili.

13.6.2 - Le dimensioni minime dei caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere:

a) Numero frontale: altezza mm. 140, larghezza mm. 80, spessore mm. 25
b) Numero laterale: altezza mm. 120, larghezza mm. 70, spessore mm. 20

13.6.3 - La distanza minima tra i numeri deve essere di mm. 15.

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'uso 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.

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 - Se non esplicitamente autorizzato nel Regolamento di Classe o di Trofeo, sulle tabelle porta-numero non devono essere apposti loghi di sponsor.

13.8 - COLORE NUMERI E TABELLE PORTA-NUMERO E CARROZZERIA

13.8.1 - In tutte le Classi, salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o di Trofeo e negli articoli a seguire il colore e le grafiche della carrozzeria dei motocicli sono liberi.

13.8.2 - Le tabelle porta-numero ed i numeri di gara devono essere dei colori specificati nei Regolamenti di Classe e di Trofeo e riassunti nell'Allegato "Tabelle Porta Numero e Numeri".

13.8.3 - Le tabelle porta-numero ed i numeri di gara, in ogni caso, devono essere di colore omogeneo ed avere un fondo possibilmente opaco, tale da non riflettere la luce solare.

13.8.4 - 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".

13.9 - 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 **Addetti alle Manifestazioni** 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 CT, 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 o al telaietto porta-strumenti in modo da rispettare le norme che ne regolano le dimensioni e l'inclinazione.

13.9.5 - Le tabelle porta-numero laterali devono essere esposte sulla parte centrale o su quella inferiore della carenatura. 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 CT, 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 codino (o nella parte posteriore della sella) con una inclinazione prossima alla perpendicolare al terreno ed in posizione sufficientemente arretrata tale 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 OP 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. L'utilizzo in pista di motocicli con numeri di gara non conformi o assenti è sanzionato come 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 CT riguardo la conformità e la leggibilità dei numeri di gara è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - GENERALITÀ IMPIANTO DI SCARICO

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 e dei sidecar, 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 - Tutte le estremità dello scarico devono essere arrotondate allo scopo di evitare la presenza di bordi taglienti.

14.2.4 - Gli impianti di scarico a lunghezza variabile, i dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) ed i dispositivi di ricircolo dei gas esausti in ammissione (EGR) sono vietati.

14.2.5 - Sui motocicli derivati di serie, i dispositivi di cui all'articolo precedente, se presenti in origine, devono essere rimossi. I tubi di ricircolo dei gas di scarico devono essere chiusi ed i raccordi esterni sui coperchi della testa possono essere sostituiti da piastre

14.2.6 - Ad esclusione delle parti in contatto con la carenatura e delle parti che

possono entrare in contatto con i piedi (o altre parti del corpo) del pilota, avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato.

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 COSTRUTTIVI

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 e dei manubri è vietato.

15.5 - L'uso dei materiali compositi come materiale costruttivo per piastre di sterzo, braccialetti manubrio, manubri o semi-manubri, supporti pedana e pedane poggia piedi è vietato.

15.6 - Le piste frenanti dei dischi freno devono essere costruite con una lega di ferro che abbia un tenore di materiali ceramici (es. al2o2, siC, B4C, Ti5si3, sio2, si3N4) inferiore al 2% ed un tenore massimo di carbonio pari al 2.1%.

15.7 - Come materiale costruttivo dei cerchi ruota sono ammesse unicamente leghe metalliche con tenore di Berillio inferiore al 5%, tenore di Scandio inferiore al 2% e Litio inferiore al 1%. L'uso di cerchi ruota costruiti con materiale composito (anche se usato come rinforzo) è vietato.

15.8 - L'uso del titanio e delle leghe di alluminio per la costruzione dei perni ruota è vietato.

15.9 - 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.

15.10 - L'uso di materiali compositi per la costruzione o il rinforzo di pistoni, teste e blocco cilindri, è vietato.

15.11 - Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe, per il fissaggio delle parti strutturali è ammessa unicamente 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 unicamente per il fissaggio di parti non strutturali.

15.12 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di legatura, le modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.

15.13 - In caso di controversia, la decisione finale sull'adeguatezza della bulloneria spetta al CT preposto.

ART. 16 - COMPONENTI VIETATI, FACOLTATIVI E LIBERI

16.1 - COMPONENTI VIETATI

16.1.1 - È obbligatorio rimuovere dal motociclo i componenti indicati nei punti a seguire:

a) Specchi retrovisori, ad eccezione dei sidecar.
b) Pedane passeggero e piastre pedane passeggero se non integrate con quelle del pilota.
c) Cavalletto centrale e stampella laterale.
d) Porta-targa e targa.
e) Borsa degli attrezzi.
f) Gancio per il casco e maniglie per il passeggero.
g) Attacchi per borse e bauletti.
h) Fanale/i anteriore/i.
i) Fanale posteriore, salvo quando utilizzato come luce in caso di gara bagnata.
j) Indicatori di direzione ed avvisatore acustico.
k) Catalizzatore.

16.2 - COMPONENTI FACOLTATIVI

16.2.1 - È ammesso rimuovere dal motociclo i componenti indicati nei punti a seguire.

a) Contagiri e tachimetro.
b) Contachilometri, rinvio e relativo cavo di trasmissione.
c) Ventole del radiatore.
d) Serrature.
e) Sonda lambda.
f) Parafango posteriore

16.3 - COMPONENTI NON VINCOLATI

16.3.1 - Salvo quando diversamente specificato negli articoli precedenti o nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, i seguenti componenti sono liberi:

a) Comando dell'acceleratore e relativi cavi.
b) Manubri, semi-manubri e relativi supporti.
c) Tubi freno.
d) Liquidi idraulici (freni, frizione, trasmissione, etc.)
e) Pastiglie freno.
f) Filtri (olio, carburante etc.).
g) Lubrificanti (olii, grassi, etc.).
h) Mastici/silicone, frena filetti, helicoil e timesert.
i) Cuscinetti di qualunque tipo (a sfere, a rulli, conici, bronzine).
j) Molle, piattelli e dischi frizione (condotti e conduttori).
k) Guarnizioni, paraoli, parapolvere.
i) Disegno, colore e grafiche della carrozzeria.
m) Candele, cavi alta tensione (se presenti) e cappucci candela (quando non integrati con la bobina).

ART. 17 - CAPI PROTETTIVI DEL PILOTA

17.1 - GENERALITÀ CAPI PROTETTIVI

17.1.1 - Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dei capi protettivi è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia i CT preposti **(o il personale dell'organizzazione)** possono effettuare delle verifiche durante il corso della manifestazione. Nel caso in cui i capi protettivi non dovessero risultare idonei, i CT hanno facoltà di trattenerli restituendoli a fine gara.

17.1.2 - Tutti i DPI devono essere conformi agli articoli successivi nonché devono essere in ottimo stato di conservazione privi di strappi, abrasioni e/o rotture tali da pregiudicarne la funzione protettiva. La decisione sullo stato dei DPI è ad insindacabile giudizio del 1° CT

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, dotato di visiera, integrale, da velocità ed omologato secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "DPI". I caschi modulari sono vietati.

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 omologato.

17.2.3 - Il casco deve riportare al suo interno un'etichetta che ne certifichi l'omologazione secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "DPI".

17.2.4 - I caschi che abbiano subito danni in seguito ad un incidente devono essere portati dai piloti in visione al CT prima di essere riutilizzati.

17.2.5 - I capelli che, per la loro lunghezza, dovessero fuoriuscire dal casco per una estensione tale da poter rappresentare una condizione di pericolo per il pilota in caso di caduta, ossia che possano rimanere intrappolati tra organi in movimento del motociclo, devono essere sistemati dentro il casco o la tuta oppure, in alternativa, raccolti dietro la nuca, onde evitare rischi per il pilota.

17.3 - PROTEZIONI PER GLI OCCHI

17.3.1 - Le visiere dei caschi devono essere realizzate con materiale infrangibile, non devono essere parte integrante del casco e devono preferibilmente prevedere un dispositivo che ne impedisca l'apertura involontaria.

17.3.2 - L'uso di visiere a strappo è ammesso.

17.3.3 - Ad eccezione degli occhiali da vista, l'uso di visiere, occhiali o visiere a strappo che causino distorsioni del campo visivo è vietato.

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, da velocità, in un pezzo unico, avente uno spessore minimo di mm. 1,2 in ogni zona della tuta.**

17.4.2 - La tuta di cui all'articolo precedente deve essere dotata di protezioni omologate secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "DPI".

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 in materiali sintetici che col calore possano fondere ledendo la cute del pilota.

17.4.4 - Il pilota e l'eventuale passeggero, devono indossare degli stivali protettivi ed adeguati alla disciplina omologati secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "DPI". Gli stivali devono avere una lunghezza tale da assicurare insieme alla tuta la protezione delle gambe del pilota, senza lasciare zone scoperte.

17.4.5 - Il pilota e l'eventuale passeggero, devono indossare guanti protettivi omologati secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "DPI". I guanti devono avere una lunghezza tale da assicurare insieme alla tuta la protezione delle braccia del pilota, senza lasciare zone scoperte.

17.5 - PARA-SCHIENA

17.5.1 - L'uso di un para-schiena, omologato secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "DPI", è obbligatorio in tutte le Classi.

17.6 - PROTEZIONE PETTORALE

17.6.1 - L'uso di una protezione pettorale omologata secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "DPI" è obbligatorio in tutte le Classi.

17.7 - AIR-BAG

17.7.1 - L'uso di un Air-Bag omologato secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "DPI" è ammesso oltre che consigliato. **Nel CIV l'uso di un Air-Bag ad attivazione con algoritmo è obbligatorio.**

17.8 - MATERIALI EQUIVALENTI ALLA PELLE

17.8.1 - Per gli indumenti, le calzature ed i guanti, è ammesso utilizzare materiali alternativi alla pelle purché il DPI sia conforme agli articoli precedenti **e, per quanto riguarda la tuta, con proprietà superiori alla pelle per: qualità ignifuga, resistenza all'abrasione, coefficiente di attrito sull'asfalto, assorbimento della traspirazione, test medico. Le caratteristiche di queste tute devono essere documentate e garantite dal fabbricante o dall'importatore.**

17.9 - NON CONFORMITÀ DPI

17.9.1 - È compito del pilota assicurarsi che i DPI siano conformi agli articoli precedenti nell'arco di tutta la manifestazione. L'utilizzo in pista di DPI non conformi è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti.

17.9.2 - L'intero articolo 17 non può essere oggetto di reclamo. Il rifiuto a conformarsi alle richieste del CT riguardo la conformità dei DPI è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

ART. 18 - TUTELA AMBIENTALE

18.1 - Anche su superfici asfaltate, è raccomandato l'utilizzo di tappetini nelle zone del paddock ove sono ricoverati i motocicli e/o dove vengono eseguiti i lavori di manutenzione sui motocicli stessi. I tappetini devono essere di dimensioni e materiali tali da evitare spargimenti sul terreno di liquidi, solventi, olii, vernici o di qualsiasi altro prodotto dannoso per l'ambiente.

REGOLAMENTO TECNICO PREMOTO3 (RTPM3)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Classe PreMoto3 devono essere conformi a quanto stabilito nel presente Regolamento Tecnico. I documenti (liste, modelli o fiches) citati di seguito sono da considerarsi parte integrante del presente Regolamento. Durante l'anno tali documenti possono essere soggetti ad aggiornamenti o revisioni, pertanto si intende valida e vigente l'ultima revisione pubblicata sul sito www.civ.tv.

Il Campionato Italiano PreMoto3 è aperto ai motocicli equipaggiati con motore Yamaha YZ250F MY2019 (modello moto B7B, modello motore *G3L4E-) e Kit PreMoto3 (come descritto nella lista **PLYZF-20** pubblicata sul sito www.civ.tv) acquistati presso il Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano PreMoto3 (Filiale Italiana Yamaha Motor Europe N.V.).

Per quanto non stabilito nel presente Regolamento e per quanto non indicato nella lista **PLYZF-20** (pubblicata sul sito www.civ.tv), tutti i componenti del motociclo sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

La lista **PLYZF-20** contiene gli esplosi ed i codici originali di ogni componente facente parte del motore e del Kit PreMoto3. Ogni componente di motore e Kit PreMoto3 è contrassegnato come: "STANDARD" (nessuna modifica è consentita, il componente deve rimanere completamente originale), "LIBERO" (il componente può essere modificato o sostituito nel limite dei vincoli prescritti nell'articolo 15 e nel RTGS), "FICHES" (il componente deve rimanere originale, sono ammesse unicamente le modifiche indicate nella fiches tecnica corrispondente).

La Giuria del CIV, sentito il parere del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico, ha la facoltà di autorizzare la partecipazione fuori classifica di motocicli equipaggiati con motori **MY2019** e Kit Premoto3 non acquistati presso il Fornitore del Campionato Italiano PreMoto3.

Durante le verifiche tecniche i CT possono avvalersi del supporto del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano PreMoto3. Il STS può

avvalersi del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale anche per verifiche che prevedano il ritiro del motore o di un suo componente.

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 - I motori utilizzati nella Classe PreMoto3 del CIV devono essere sigillati, conformemente a quanto specificato nell'articolo 1.6 del RTGS. L'apposizione dei sigilli è subordinata alla verifica di acquisto del motore presso il Fornitore del Campionato Italiano PreMoto3.

1.3 - Durante la stagione ogni pilota titolare ha diritto ad utilizzare, quindi a far sigillare, un massimo di 2 motori. Ai piloti iscritti come wild card è consentito far sigillare un massimo di 2 motori ad evento e non più di 2 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.

1.5 - Le teste dei bulloni identificati dal codice 90105-09004 e dal codice 90105-09002 devono essere predisposte con due fori per il passaggio del filo di sigillatura FMI.

1.6 - La rimozione dei sigilli di un motore soggetto a rottura deve essere preventivamente autorizzata dal Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Premoto3.

1.7 - Il Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano PreMoto3 può richiedere al Commissario Delegato il ritiro **sul campo gara** di un motore soggetto a rottura. A seguito di tale richiesta il pilota ha l'obbligo di consegnare il motore soggetto a rottura, completo ed ancora sigillato, ai Commissari di Gara. In tal caso, solo una volta durante la stagione, la sanzione prevista per la sigillatura di ulteriori motori oltre al numero massimo consentito, viene sospesa fino alla presentazione al STS dell'esito delle verifiche effettuate dal Fornitore Ufficiale. Solo una volta durante la stagione, nel caso di rottura per cause non imputabili al team o al pilota, sarà concessa la sigillatura di un motore oltre il numero massimo ammesso, senza l'applicazione della sanzione prevista.

1.8 - Nel periodo di tempo che intercorre tra il termine di un round e l'inizio

del round successivo di Campionato Italiano Premoto3, il Fornitore del Campionato Italiano Premoto3, in accordo con il Comitato Tecnico FMI, può richiedere ad un pilota il ritiro di un motore (completo ed ancora sigillato) soggetto a rottura. In tal caso, solo una volta durante la stagione ed unicamente nel caso non sia già stata precedentemente scontata, la sanzione prevista per la sigillatura di ulteriori motori oltre al numero massimo consentito, viene sospesa fino alla presentazione al STS dell'esito delle verifiche effettuate dal Fornitore Ufficiale. Solo una volta durante la stagione, nel caso di rottura per cause non imputabili al team o al pilota, sarà concessa la sigillatura di un motore oltre il numero massimo ammesso, senza l'applicazione della sanzione prevista.

1.9 - Il rifiuto ad ottemperare alla richiesta di consegna del motore soggetto a rottura, **la consegna di motori privi di sigilli o con sigilli non conformi** è equiparato ad una irregolarità tecnica, applicata a tutte le gare in cui quel motore è stato utilizzato. Eventuali irregolarità tecniche riscontrate durante le verifiche sul motore soggetto a rottura saranno sanzionate come previsto nel RTGS e nelle Norme Sportive.

1.10 - Il risultato della verifica da parte del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale non può essere oggetto di reclamo.

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - Ad eccezione di quanto stabilito nell'articolo 15, 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 eccezione di quanto stabilito 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 stabilito 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 (ABS) è vietato.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - Ad eccezione di quanto stabilito negli articoli a seguire, i cerchi (si veda anche art. 15) anteriori e posteriori sono liberi, nei limiti di quanto stabilito 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 Esclusivo per il Campionato Italiano PreMoto3, riconoscibili dalla presenza del contrassegno applicato dal racing service stesso prima della consegna.

6.2 - Durante i turni di prove ufficiali cronometrate (qualifiche) 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 è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

7.2 - Ad eccezione dei componenti indicati nella lista **PLYZF-20**, il circuito del carburante è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

7.3 - L'assieme della pompa benzina, incluso il filtro, deve essere mantenuto originale.

7.4 - L'unico carburante ammesso nel Campionato Italiano PreMoto3 è il Carburante CIV conforme a quanto stabilito nel RTGS.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

8.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire il sistema di alimentazione, inteso come assieme di corpo farfallato, collettore di aspirazione, iniettore, pompa e regolatore di pressione carburante deve essere mantenuto originale conformemente a quanto indicato nella lista **PLYZF-20**.

8.1.2 - Il cornetto di aspirazione è libero, sono vietati dispositivi a lunghezza variabile.

8.1.3 - È ammesso sostituire il tubo ad alta pressione interno all'assieme della pompa carburante con altro avente caratteristiche di resistenza pari all'originale, al solo scopo di procedere alla pulizia del filtro del carburante, conformemente a quanto indicato nelle fiches di omologazione. Qualunque altro componente dell'assieme pompa carburante (ivi compreso il filtro) deve essere mantenuto originale conformemente a quanto indicato nella lista PLYZF-20.

8.2 - SCATOLA FILTRO E FILTRO ARIA

8.2.1 - Condotti, prese d'aria e/o paratie atti a convogliare l'aria nel sistema di ammissione o, se presente, nella scatola filtro, devono essere conformi a quanto indicato nei punti a seguire:

a) ad eccezione di quelli ammessi nel punto a seguire nessun condotto, presa d'aria e/o paratia atti a convogliare l'aria nel sistema di ammissione o nella scatola filtro devono essere visibili ponendosi anteriormente al motociclo (devono pertanto essere nascosti alla vista frontale del motociclo);
b) condotti, prese d'aria o paratie anteriori non devono sporgere oltre il piano verticale tangente la parte più arretrata della piastra di sterzo inferiore e devono terminare ad una distanza di almeno cm. 3 dalla cassa filtro (se presente) o dalla sezione di ammissione del cornetto di aspirazione.

8.2.2 - La scatola filtro, se presente, **in aggiunta ai condotti di cui all'articolo precedente,** deve avere quattro fori circolari del diametro minimo di mm. 30, privi di qualunque tipo di condotto, praticati nella parte superiore e/o inferiore e/o posteriore e/o laterale a monte del filtro dell'aria. Nel caso in cui i suddetti fori non siano in comunicazione

diretta con l'ambiente esterno, deve essere assicurato un passaggio di aria verso i fori con una sezione minima uguale o superiore a mm^2 2800. L'uso di dispositivi fissi o mobili (interni o esterni alla cassa filtro) atti ad ostruire anche se parzialmente e/o temporaneamente i suddetti fori è vietato.

8.2.3 - La decisione ultima sulla conformità del motociclo agli articoli precedenti spetta al 1° CT sentito il parere del Comitato Tecnico. Il 1°CT ha la facoltà di richiedere modifiche del sistema di alimentazione di un motociclo ritenuto non conforme **in qualunque momento**. Il rifiuto a conformarsi alle richieste del 1°CT è equiparato ad una irregolarità tecnica.

8.2.4 - Tutta l'aria in ingresso al motore deve passare attraverso un elemento filtrante (filtro/i) che impedisca l'ingresso di corpi estranei al suo interno. La superficie massima degli eventuali fori di passaggio aria attraverso l'elemento filtrante deve essere di mm^2 2.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ MOTORE

9.1.1 - Sono ammessi unicamente motori Yamaha YZ250F MY2019 (modello moto B7B, modello motore *G3L4E-) acquistati presso il Fornitore del Campionato Italiano PreMoto3 (Filiale Italiana Yamaha Motor Europe N.V.).

9.1.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, tutti i componenti del motore devono essere conformi quanto indicato nella lista **PLYZF-20**, e riassunto negli articoli a seguire.

9.1.3 - Le guarnizioni motore, ad eccezione di quelle di testa e base cilindro e quelle contrassegnate come STANDARD nella lista **PLYZF-20** sono libere, sostituire o aggiungere alle guarnizioni dei distanziali è vietato. La guarnizione di testa e base cilindro devono rimanere originali, anche nel numero, nulla può essere rimosso o aggiunto dalle guarnizioni, così come originariamente fornite dal costruttore, inclusi mastici, colle, paste siliconiche etc.

9.1.4 - A deroga di quanto previsto nell'Allegato "Tolleranze Applicate" sui componenti del motore contrassegnati come STANDARD, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, nei limiti delle tolleranze produttive indicate dal costruttore.

9.1.5 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, sono vietati cuscinetti con riporti ceramici.

9.2 - TESTA

9.2.1 - Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire e nella lista **PLYZF-20**, 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 sedi-valvola e le guide valvola devono essere mantenute originali. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina.

9.2.4 - I prigionieri della testa devono rimanere originali.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - Ad eccezione di quelli contrassegnati come LIBERI nella lista **PLYZF-20**, tutti i componenti del sistema di distribuzione devono essere mantenuti originali. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina.

9.3.2 - Le valvole, le molle, le punterie (bicchierini), i paraoli (gommini), i semiconi ed i piattelli delle valvole devono essere mantenuti originali. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina. Lo spessoramento delle molle delle valvole è vietato.

9.3.3 - Gli alberi a camme, la catena di distribuzione, i pattini, il tenditore, i rocchetti ed ingranaggi, il dispositivo automatico di decompressione devono essere mantenuti originali. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina. La fase degli alberi a camme non può essere modificata.

9.4 - CILINDRO

9.4.1 - Qualsiasi modifica al cilindro è vietata.

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

9.5 - PISTONE

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

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

9.6 - BIELLA

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

9.7 - ALBERO MOTORE

9.7.1 - L'albero motore ed il contralbero devono essere mantenuti originali qualsiasi modifica, inclusi alleggerimento, bilanciatura e lucidatura, è vietata.

9.7.2 - Alleggerire o appesantire l'albero motore ed il contralbero 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 ed i relativi coperchi devono essere mantenuti 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 - Eventuali carter motore in sostituzione di quelli equipaggianti in origine il motore assegnato al pilota devono essere obbligatoriamente acquistati dal Fornitore del Campionato Italiano Premoto3. L'apposizione dei sigilli è subordinata alla verifica di acquisto dei carter motore presso il Fornitore del Campionato Italiano PreMoto3.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

10.1.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio) ed il comando frizione (a cavo) devono essere mantenuti originali.

10.1.2 - L'intero gruppo frizione, ad eccezione dei componenti indicati come STANDARD nella lista **PLYZF-20**, può essere sostituito con materiale after-market, anche nel caso esso includa un dispositivo di controllo della coppia negativa (anti-saltellamento).

10.1.3 - È consentito interporre un distanziale tra il coperchio motore ed il coperchio frizione. Lo spessore massimo di distanziale, guarnizioni e mastici non deve essere superiore a mm. 4. L'accoppiamento tra coperchio frizione e coperchio motore deve garantire una tenuta perfetta.

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 i relativi ingranaggi di trasmissione (primaria e marce) è vietata, conformemente a quanto indicato nella lista **PLYZF-20**.

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 può essere modificato, sostituito o rimosso.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - Il tipo di raffreddamento (ad acqua) deve rimanere originale.

11.2 - Il radiatore dell'acqua ed il circuito dell'acqua sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

11.3 - La pompa dell'acqua deve essere mantenuta originale, conformemente a quanto indicato nella lista **PLYZF-20**.

11.4 - Aggiungere un radiatore dell'olio o uno scambiatore acqua-olio è vietato.

11.5 - La pompa dell'olio ed il filtro olio devono essere mantenuti originali, conformemente a quanto indicato nella lista **PLYZF-20**.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO

12.1.1 - Il cablaggio principale deve essere mantenuto originale (come fornito nel kit), nessun taglio/modifica può essere effettuato, nessun connettore può essere sostituito o modificato eccezione di quanto consentito negli articoli a seguire

12.1.2 - Al fine di posizionare i componenti elettrici ed elettronici dell'impianto elettrico sul motociclo, è ammesso utilizzare delle prolunghe. Tali prolunghe devono essere dotate dei connettori corrispondenti (maschio/femmina) a quelli del cablaggio e del componente tra cui si interpongono. Fa eccezione il ramo dell'impianto elettrico a cui si connette la ECU sul quale è vietato interporre prolunghe.

12.1.3 - Al fine di posizionare i componenti elettrici ed elettronici dell'impianto elettrico sul motociclo, conformemente a quanto indicato nelle fiches

di omologazione, sui seguenti rami secondari del cablaggio è ammesso effettuare tagli al fine di realizzare prolungamenti.

- **Ramo secondario al sensore temperatura acqua.**
- **Ramo secondario all' iniettore benzina.**
- **Ramo secondario al sensore temperatura aria.**
- **Ramo secondario al sensore TPS.**
- **Ramo secondario al sensore pressione atmosferica.**
- **Ramo secondario alla pompa benzina.**

Tali prolungamenti devono essere effettuati a regola d'arte e garantire la continuità di collegamento, a tale scopo è obbligatorio mantenere il connettore originale del cablaggio che si innesta sul corrispondente connettore del componente originale.

I tagli dei rami secondari consentiti devono essere effettuati ad una distanza di circa mm. 50 dal ramo principale del cablaggio, conformemente a quanto indicato nelle fiches di omologazione. Nessuna modifica al ramo principale del cablaggio è consentita.

12.2 - CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - La ECU deve essere posizionata in verticale, fronte marcia e fissata con i componenti originali inclusi nel Kit (9048013029 supporto in gomma fissaggio ECU e 9038705048 boccola supporto in gomma ECU) conformemente a quanto indicato nella lista **PLYZF-20**.

12.2.2 - La suddetta ECU deve essere obbligatoriamente quella fornita nel Kit PreMoto3, riconoscibile da un marchio applicato dal costruttore e deve rimanere inalterata sia nel hardware che nel firmware ad eccezione dei parametri modificabili mediante il programma di calibrazione (Power Tuner), attraverso il modulo di comunicazione (CCU) fornito assieme alla centralina. Il modulo CCU può essere rimosso ma non sostituito o modificato. **Eventuali ECU in sostituzione di quella compresa in origine nel kit assegnato al pilota devono essere obbligatoriamente acquistate dal Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Premoto3.**

12.2.3 - La ECU prevede la possibilità di memorizzare due mappe selezionabili mediante un pulsante. Il pulsante di selezione mappa è libero, è tuttavia consigliato utilizzare il pulsante cambio mappa equipaggiante il motociclo Yamaha YZ250F MY2019.

12.2.4 - Nessuna centralina o sensore aggiuntivo ad eccezione di quelli montati in origine sul motore, quelli presenti nel Kit PreMoto3 e del quick-shifter può essere aggiunto al fine di implementare le strategie di controllo del motore. I sensori montati in origine sul motore e quelli facenti parte del Kit PreMoto3 devono essere mantenuti originali.

12.2.5 - In qualunque momento dell'evento, il 1° CT ha il diritto di richiedere la sostituzione della centralina e del modulo CCU montati sul motociclo. Il rifiuto a procedere alla sostituzione è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.3.1 - L'alternatore (ACG), il regolatore di tensione, il motorino di avviamento, la bobina e la pipetta candela devono rimanere originali, montati e funzionanti conformemente a quanto indicato nella lista **PLYZF-20**.

12.3.2 - La candela deve essere quella indicata nella lista **PLYZF-20**.

12.3.3 - La batteria è libera purché abbia una capacità nominale (C/1) e potenza istantanea (CA) sufficienti ad avviare il motore come specificato nell'articolo a seguire.

12.3.4 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi mediante il dispositivo di avviamento indicato nella lista **PLYZF-20**, senza la necessità di collegare batterie aggiuntive.

12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO ED ACQUISIZIONE DATI

12.4.1 - Nessun componente elettrico o elettronico aggiuntivo (sensore, centralina, logger) può essere montato sul motociclo ad eccezione di quelli specificati di seguito.

12.4.2 - È ammesso montare un cruscotto conforme a quanto indicato nella lista **DAPM3-20**.

12.4.3 - È obbligatorio montare un sistema di acquisizione conforme a quanto indicato nella lista **DAPM3-20**.

12.4.4 - La comunicazione via CAN tra ECU e logger e/o cruscotto, deve avvenire unicamente attraverso un cablaggio in sostituzione del cablaggio supplementare CCU (codice BR98572100). È vietato connettere il logger ed il cruscotto in qualunque altro punto del cablaggio principale.

12.4.5 - Il cablaggio di acquisizione è libero, la sua unica funzione deve essere quella di mettere in comunicazione il logger e/o cruscotto con un massimo di 7 sensori aggiuntivi, liberi per marca e modello, e aventi

le funzioni di misura indicate nell'elenco a seguire.

- Posizione forcella
- Posizione ammortizzatore
- Pressione freno anteriore o posizione leva freno anteriore
- Traguardo elettronico
- Posizione e velocità (mediante segnale GPS)
- Velocità posteriore
- Sonda lambda

12.4.6 - La sonda lambda è libera per marca e modello, ma deve essere obbligatoriamente montata ed acquisita come stabilito nell'articolo a seguire.

12.4.7 - Per tutta la durata della manifestazione durante le prove libere, prove ufficiali cronometrate, warm-up e gare è obbligatorio acquisire sul logger i seguenti canali:

- Regime di rotazione motore (RPM)
- Posizione valvola corpo farfallato (TPS)
- Temperatura acqua
- Temperatura aria
- Pressione aria
- Tensione batteria
- Conta-ore
- Errori ECU
- Sonda lambda

12.4.8 - Il pilota ha l'obbligo di verificare il corretto funzionamento del sistema di acquisizione. L'impossibilità di scaricare o leggere i canali obbligatori, è equiparata ad una irregolarità tecnica.

12.4.9 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è ammesso. Il quick-shifter deve essere connesso al ramo supplementare del cablaggio elettrico (codice 1SL8230900) della bobina **o in alternativa al ramo secondario di cablaggio elettrico dell'iniettore benzina**. È vietato l'uso di quick-shifter aventi ulteriori funzioni oltre a quella di assistenza alla cambiata.

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

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - La carenatura, i parafanghi e la sella sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti 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 ammesso.

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

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - Ad eccezione di quanto stabilito 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.

14.3 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 103 dB/A al regime di rotazione del motore di 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
- 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

15.3 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di alluminio:

- Cerchi ruota

15.4 - L'uso del magnesio e del tungsteno è vietato, salvo per i componenti montati in origine sul motore.

15.5 - L'uso del titanio è ammesso unicamente per la bulloneria (nel rispetto di quanto prescritto nel RTGS), per l'impianto di scarico e per i componenti montati in origine sul motore.

REGOLAMENTO TECNICO MOTO3 - MOTORIZZAZIONE 250 (RT250M3)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Classe Moto3 **con motorizzazione 250** devono essere conformi a quanto stabilito nel presente Regolamento Tecnico. I documenti (liste, modelli o fiches) citati di seguito sono da considerarsi parte integrante del presente Regolamento. Durante l'anno tali documenti possono essere soggetti ad aggiornamenti o revisioni, pertanto si intende valida e vigente l'ultima revisione pubblicata sul sito www.civ.tv.
Sono ammessi alla Classe Moto3 **con motorizzazione 250**, motocicli prototipo (come definiti nel RTGS) equipaggiati con motori aspirati, monocilindrici 4 tempi.

Per quanto non contemplato dal presente Regolamento, tutti i componenti del motociclo sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

L'iscrizione di un pilota al Campionato Italiano Moto3 **(motorizzazione 250)** è subordinata alla presentazione di una scheda tecnica contenente informazioni riguardo alcuni componenti vincolati dal presente Regolamento. Il modello (**ST250M3-20**) 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 OP 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 dalla corsia box nella prima gara successiva alla richiesta di cambio cui il pilota prende parte. La sanzione non viene applicata, solo una volta durante la stagione, unicamente nel caso in cui il pilota cambi di marca (telaio) 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.

La Giuria del CIV, sentito il parere del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico, ha la facoltà di autorizzare la partecipazione fuori classifica di motocicli con prestazioni e caratteristiche giudicate compatibili con il Campionato.

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 **con motorizzazione 250** 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 sigillare, 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, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a 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 - Salvo 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 - Salvo quanto specificato negli articoli e seguire, i cerchi ruota (anteriore e posteriore) sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

5.2 - Sono ammessi unicamente cerchi ruota con dimensioni del canale (larghezza x diametro) come indicate nei punti a seguire.

a) Cerchio ruota anteriore 2,50" x 17"

b) 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 Esclusivo 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 ufficiali cronometrate (qualifiche) è ammesso utilizzare un massimo di 4 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, il tappo serbatoio ed il circuito carburante sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

7.2 - L'unico carburante ammesso nel Campionato Italiano Moto3 è il Carburante CIV conforme a quanto stabilito nel RTGS.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

8.1.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a 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 e di Bar 5,0. Alle

verifiche tecniche su richiesta del CT 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 - Nel condotto di ammissione principale è consentita una sola valvola di parzializzazione, i sistemi di controllo elettronico di tale valvola (ride by wire) non sono ammessi.

8.1.5 - È consentito gestire il minimo motore ed il freno motore, tramite un circuito di by-pass della valvola di parzializzazione, regolato da un motore elettrico controllato dalla centralina di controllo motore (ECU).

8.1.6 - Il controllo del by-pass può essere effettuato con una valvola di parzializzazione secondaria.

8.1.7 - La sezione del condotto di by-pass non può avere un area superiore a quella di un foro circolare del diametro di mm. 12,0.

8.1.8 - Oltre alle valvole di parzializzazione (principale e di by-pass), agli iniettori e al sistema di gestione del minimo, non sono consentiti ulteriori dispositivi in movimento a monte delle valvole, nei condotti di ammissione. Non sono ammessi cornetti di aspirazione a lunghezza variabile.

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 - CASSA FILTRO

8.2.1 - La cassa filtro è libera, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ MOTORE

9.1.1 - Salvo 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 - La fusione del cilindro può essere realizzata unicamente in lega di alluminio.

9.4.2 - Il valore massimo ammesso per l'alesaggio del cilindro è di mm. 81,0. Sulla misura dell'alesaggio del cilindro non è ammessa alcuna tolleranza.

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 sia 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 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 - GENERALITÀ TRASMISSIONE

10.2 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire la trasmissione è libera, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

10.3 - TRASMISSIONE PRIMARIA

10.3.1 - I rapporti di trasmissione della primaria devono essere scelti tra quelli indicati nella scheda tecnica **ST250M3-20** (massimo 3 selezioni).

10.4 - FRIZIONE

10.4.1 - L'uso di attuatori della frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici, inclusi sistemi a doppia frizione (DSG) sono vietati.

10.5 - CAMBIO

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

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

10.5.3 - L'uso di sistemi di attuazione del cambio elettro-meccanici o elettro-idraulici è vietato.

10.5.4 - Sono ammessi cambi con un massimo di 6 marce.

10.5.5 - I rapporti di trasmissione del cambio devono essere scelti tra quelli indicati nella scheda tecnica **ST250M3-20** (massimo 2 selezioni per ogni marcia).

10.6 - TRASMISSIONE FINALE

10.6.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - Gli impianti di raffreddamento acqua e/o olio (pompe, circuiti e radiatori) sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, l'impianto elettrico (cablaggio, comandi elettrici, centraline e sensori) è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

12.2 - 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.

12.3 - Tutti i motocicli devono montare obbligatoriamente uno dei dispositivi approvati dalla FMI per il controllo del regime di rotazione (Acquisitore RPM) incluso nella lista (**DA250M3-20**) pubblicata sul sito www.civ.tv.

12.4 - La FMI 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 a procedere a tale sostituzione e/o la manomissione di tali dispositivi sono equiparati ad una irregolarità tecnica.

12.5 - Il pilota ha l'obbligo di acquisire, sul dispositivo approvato dalla FMI, il canale RPM per tutta la durata della manifestazione durante le prove libere, prove ufficiali cronometrate, warm-up e gare. Il pilota ha l'obbligo di verificare il corretto funzionamento dell'Acquisitore RPM prima di ogni ingresso in pista. L'impossibilità di scaricare o leggere 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.

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, la carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - Salvo quanto specificato negli articoli e seguire, l'impianto di scarico è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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.

14.3 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 113 dB/A, al regime di rotazione del motore di 5000 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.

"NOVITÀ 2020"

REGOLAMENTO TECNICO MOTO3 - MOTORIZZAZIONE 450 (RT450M3)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Classe Moto3 con motorizzazione 450 devono essere conformi a quanto stabilito nel presente Regolamento tecnico. I documenti (liste, modelli o fiches) citati di seguito sono da considerarsi parte integrante del presente Regolamento. Durante l'anno tali documenti possono essere soggetti ad aggiornamenti o revisioni, pertanto si intende valida e vigente l'ultima revisione pubblicata sul sito www.civ.tv.

Il Campionato Italiano Moto3 con motorizzazione 450 è aperto ai motocicli prototipo equipaggiati con motore Yamaha YZ450F MY2020 incluso nel Kit Moto3 450 fornito nel quadro dell'accordo di Servizio Tecnico dal Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Moto3 con motorizzazione 450 (Geotechnology S.A.).

Il documento DA450M3-20 (pubblicato sul sito www.civ.tv) include il dettaglio dei componenti del Kit Moto3 450 fornito dal Fornitore Ufficiale, il dettaglio dei componenti obbligatori e dei componenti vincolati. Sui componenti descritti nel documento DA450M3-20 non sono ammesse modifiche, salvo diversamente specificato nel documento stesso o nel presente Regolamento. I rimanenti componenti del motociclo sono liberi nei limiti di quanto indicato nel presente Regolamento Tecnico e nel RTGS.

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.

La Giuria del CIV, sentito il parere del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico, ha la facoltà di autorizzare la partecipazione fuori classifica di motocicli con prestazioni e caratteristiche giudicate compatibili con il Campionato.

Durante le verifiche tecniche i CT possono avvalersi del supporto del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano. Il STS può avvalersi del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale anche per verifiche che prevedano il ritiro del motore o di un suo componente.

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. 154.

1.2 - I motori utilizzati nella Classe Moto3 con motorizzazione 450 devono essere sigillati, conformemente a quanto specificato nell'articolo 1.6 del RTGS. L'apposizione dei sigilli è subordinata alla verifica di conformità degli sticker motore apposti dal servizio tecnico del Fornitore Ufficiale.

1.3 - A parziale deroga di quanto previsto nell'articolo 1.6 del RTGS, nella Classe Moto3 con motorizzazione 450, ulteriori sigilli e punzoni possono essere apposti dai CT su componenti del motore e/o del Kit Moto3 450 al fine di impedirne lo smontaggio e/o la modifica.

1.4 - Durante la stagione ogni pilota (titolare o wild card) ha diritto ad utilizzare, quindi a far sigillare, un massimo di 2 motori. I motori vengono sigillati uno alla volta, la sigillatura di un motore sostitutivo è subordinata alla riconsegna al Fornitore Ufficiale del Campionato del motore sostituito.

1.5 - Per le modalità con cui vengono conteggiati i motori e le sanzioni previste per l'uso di motori oltre il numero massimo consentito fa riferimento quanto stabilito nell'articolo 1.7 del RTGS.

1.6 - Il Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Moto3 può richiedere al Commissario Delegato il ritiro sul campo gara di un motore e/o di un componente facente parte del Kit Moto3 450 soggetti a rottura o con malfunzionamenti. A seguito di tale richiesta il pilota ha l'obbligo di consegnare il motore e/o il componente, completo ed ancora sigillato, ai Commissari di Gara. In caso di ritiro di un motore, solo una volta durante la stagione, la sanzione prevista per la sigillatura di ulteriori motori oltre al numero massimo consentito, viene sospesa fino alla presentazione al Commissario Delegato dell'esito delle verifiche effettuate dal Fornitore Ufficiale. Solo una volta durante la stagione, nel caso di rottura per cause non imputabili al team o al pilota, sarà concessa la sigillatura di un motore oltre il numero massimo ammesso, senza l'applicazione della sanzione prevista.

1.7 - Il rifiuto ad ottemperare alla richiesta di consegna del motore e/o del componente soggetto a rottura o con malfunzionamenti, la consegna di motori privi di sigilli o con sigilli non conformi è equiparato ad una

irregolarità tecnica, applicata a tutte le gare in cui quel motore è stato utilizzato.

1.8 - Il risultato della verifica da parte del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale non può essere oggetto di reclamo.

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 - Salvo quanto specificato negli articoli a 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 - Salvo 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 - Salvo quanto specificato negli articoli e seguire, i cerchi ruota (anteriore e posteriore) sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

5.2 - Sono ammessi unicamente cerchi ruota con dimensioni del canale (larghezza x diametro) come indicate nei punti a seguire.

a) Cerchio ruota anteriore 2,50" x 17"
b) 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 Esclusivo 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 ufficiali cronometrate (qualifiche) è ammesso utilizzare un massimo di 4 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, il tappo serbatoio ed il circuito carburante sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

7.2 - L'unico carburante ammesso nel Campionato Italiano Moto3 è il Carburante CIV conforme a quanto stabilito 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 indicato nel documento DA450M3-20) deve essere mantenuto originale, ossia così come consegnato dal Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano.

8.1.2 - La pompa del carburante ed il regolatore di pressione sono liberi a condizione che la pressione massima del carburante non sia superiore a bar 4.0. Alle verifiche tecniche su richiesta del CT 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 deve essere mantenuto originale.

8.1.4 - I sistemi di controllo elettronico della valvola a farfalla (ride by wire) non sono ammessi.

8.1.5 - È consentito gestire il minimo motore ed il freno motore, unicamente

per mezzo del sistema di by-pass fornito assieme al corpo farfallato.

8.1.6 - Oltre alle valvole di parzializzazione (principale e di by-pass), agli iniettori e al sistema di gestione del minimo, non sono consentiti ulteriori dispositivi in movimento a monte delle valvole, nei condotti di ammissione.

8.1.7 - Nei condotti di aspirazione ed in camera di scoppio, oltre ai gas provenienti dagli sfiati motore, è ammessa unicamente la miscela aria/carburante.

8.2 - CASSA FILTRO

8.2.1 - Salvo quanto indicato nell'articolo a seguire, la cassa filtro è libera, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

8.2.2 - Il filtro aria deve essere quello indicato nel documento DA450M3-20. Il filtro dell'aria deve essere montato in modo tale che tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione passi attraverso di esso.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il motore (come indicato nel documento DA450M3-20) deve essere mantenuto originale, ossia così come consegnato dal Fornitore Ufficiale del Campionato. Sui componenti interni del motore sigillato, ossia che non possano essere sostituiti senza rimuovere i sigilli, non è ammesso reclamo.

9.2 - I motore deve essere utilizzato rispettando le indicazioni del Fornitore Ufficiale in merito al corretto uso ed alla manutenzione dello stesso. Il Fornitore Ufficiale esercita controllo sull'utilizzo dei motori e può applicare penali come definite nei contratti stipulati con i Team/Piloti. Qualsiasi intervento di manutenzione che necessiti la rimozione dei sigilli motore, è vietato.

9.3 - Il tipo di olio motore deve essere quello specificato nel documento DA250M3-20. I campionamenti e le analisi sul lubrificante sono effettuate come stabilito nell'Allegato "Carburanti". L'utilizzo di lubrificante diverso (anche per quanto concerne la densità) da quello indicato nel documento DA450M3-20, l'utilizzo di lubrificante miscelato a qualunque genere di additivo, contaminante o altro tipo di lubrificante, sono sanzionati come una irregolarità tecnica.

9.4 - Il chilometraggio totale massimo previsto cumulativamente per i motori

forniti nel kit e sigillati è di 4.500 km nel corso della stagione. Questo chilometraggio è utilizzabile dal pilota, oltre che negli eventi ufficiali di Campionato, anche per sessioni di prove private di allenamento. Per motivi di sicurezza, il chilometraggio può essere ridotto nel caso il motore venga utilizzato fuori dai parametri di sicurezza stabiliti dal Fornitore Ufficiale (regime di rotazione massimo, temperatura acqua e olio). Sul chilometraggio motore non è ammesso reclamo.

9.5 - L'aggiornamento del chilometraggio residuo in funzione dei chilometri effettivamente percorsi e delle condizioni di utilizzo del motore viene effettuato in maniera automatica dalla ECU attraverso un algoritmo implementato dal Fornitore Ufficiale e approvato dalla FMI. Il pilota ed il team possono verificare il chilometraggio residuo sul cruscotto o connettendosi alla ECU.

9.6 - I motori non sono utilizzabili oltre il chilometraggio massimo previsto. La sigillatura di motori oltre il numero massimo consentito è sanzionata come previsto nelle Norme Sportive del presente regolamento oltre che soggetta a penali come descritte nel contratto stipulato dai team/piloti con il Fornitore Ufficiale.

9.7 - Il Fornitore Ufficiale, in base al chilometraggio raggiunto dai singoli motori, comunicherà ai Team/Piloti le tempistiche del ritiro (il termine di un evento) e della riconsegna (inizio dell'evento successivo) al fine effettuare la revisione. Le tempistiche sono ad insindacabile giudizio del Fornitore Ufficiale.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la trasmissione (primaria frizione e cambio) deve essere mantenuta originale.

10.2 - I dischi frizione (condotti e conduttori) e le molle frizione sono liberi.

10.3 - L'intero gruppo frizione può essere sostituito con un dispositivo after-market per controllo della coppia negativa (anti-saltellamento).

10.4 - L'uso di attuatori della frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici è vietato.

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

10.6 - Il coperchio copri-pignone è libero.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, l'impianto di raffreddamento e lubrificazione deve essere mantenuto originale, ossia così come consegnato dal Fornitore Ufficiale del Campionato.

11.2 - Il radiatore dell'acqua e la parte di circuito dell'acqua esterna al motore sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

11.3 - È obbligatorio montare un sistema di raffreddamento dell'olio motore (radiatore). Il radiatore dell'olio e la parte di circuito dell'olio esterna al motore sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.1.1 - Il cablaggio principale è libero a condizione che venga utilizzato lo schema elettrico (inclusi i connettori) specificato nel documento DA450M3-20. Tutti i componenti dell'impianto elettrico devono essere connessi al cablaggio principale del motociclo attraverso i connettori specificati nello schema elettrico.

12.1.2 - I comandi elettrici (interruttori e pulsanti) sul manubrio sono liberi, nei limiti di quanto specificato nell'articolo precedente e nel RTGS.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - La centralina di controllo motore (ECU) deve essere quella inclusa nel Kit Moto3 450. La ECU viene associata al motore. La sostituzione (o scambio) della ECU deve essere concordata con il servizio tecnico del Fornitore Ufficiale ed autorizzata dal 1° CT Il mancato rispetto del presente articolo è considerato una irregolarità tecnica.

12.2.2 - La suddetta ECU deve avere una versione di firmware approvata dalla FMI per il Campionato Italiano Moto3 con motorizzazione 450 2020 (specificata nel documento DA450M3-20) e rimanere inalterata sia nel hardware che nel software ad eccezione dei parametri modificabili mediante il programma di calibrazione fornito assieme alla centralina.

12.2.3 - La ECU deve essere posizionata nella zona compresa tra il cannotto di sterzo ed il cupolino. Il fissaggio della ECU al motociclo deve essere effettuato mediante supporti che smorzino adeguatamente le vibrazioni.

12.2.4 - In qualunque momento dell'evento, il CT ha il diritto di connettersi alla

ECU per verificarne la conformità, e/o di richiedere la sostituzione della centralina montata sul motociclo. Il rifiuto ad ottemperare alla richiesta di controllo e alla sostituzione della ECU è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

12.2.5 - La candela (modello e grado termico), il cappuccio della candela devono essere quelli specificati nel documento DA450M3-20. La bobina di accensione ed il cavo di alta tensione sono liberi.

12.3 - SENSORI PER IL CONTROLLO DEL MOTORE

12.3.1 - Gli unici sensori per il controllo motore ammessi sul motociclo sono quelli specificati negli articoli a seguire e nel documento DA450M3-20.

12.3.2 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è ammesso. Il sistema quick-shifter (sensore ed eventuale modulo) è libero, nei limiti delle indicazioni fornite dal Fornitore Ufficiale.

12.3.3 - L'uso di moduli per controllo dell'apertura delle valvole a farfalla in scalata (blip) è vietato.

12.3.4 - È obbligatorio montare la sonda lambda Bosch LSU 4.9.

12.3.5 - È obbligatorio montare un sistema di rilevamento della velocità anteriore e posteriore. I sensori di velocità e le eventuali ruote foniche (anteriori e posteriori) sono liberi.

12.4 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.4.1 - La batteria è libera a condizione che abbia una capacità nominale (C/1) e potenza istantanea (CA) sufficienti ad avviare il motore come specificato nell'articolo a seguire.

12.4.2 - Il sistema di ricarica della batteria deve essere mantenuto in funzione. In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.

12.4.3 - Il raddrizzatore di corrente è libero.

12.5 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO ED ACQUISIZIONE DATI

12.5.1 - Il cruscotto è libero, a condizione che non abbia funzioni di acquisizione dati e di controllo motore e che sia collegato unicamente al cablaggio principale.

12.5.2 - È obbligatorio montare il dispositivo di acquisizione indicato nella lista DA450M3-20. Il dispositivo deve essere collegato unicamente al cablaggio principale.

12.5.3 - Per tutta la durata della manifestazione durante le prove libere, prove

ufficiali cronometrate, warm-up e gare è obbligatorio acquisire sul logger via CAN i seguenti canali:

- Regime di rotazione motore (RPM)
- Marcia inserita
- Posizione valvola corpo farfallato (TPS)
- Pressione aria (MAP)
- Temperatura aria
- Temperatura acqua
- Temperatura olio motore
- Velocità anteriore e posteriore
- Tensione Batteria
- Segnale sonda lambda

12.5.4 - Il pilota ha l'obbligo di verificare il corretto funzionamento del sistema di acquisizione. L'impossibilità di scaricare o leggere i canali obbligatori, è equiparata ad una irregolarità tecnica.

12.5.5 - Sul dispositivo di acquisizione obbligatorio possono essere acquisiti i sensori aventi le funzioni di misura indicate nell'elenco a seguire, a condizione di essere connessi unicamente al cablaggio principale del motociclo.

- Posizione forcella.
- Posizione ammortizzatore.
- Pressione freno anteriore.
- Pressione freno posteriore.
- Traguardo elettronico o transponder.
- Posizione e velocità (mediante segnale GPS).
- Pressione aria (Air Box)

12.5.6 - I sensori di cui all'articolo precedente sono liberi per marca e modello. L'uso di moduli o sensori che integrino piattaforme inerziali e/o girometri è vietato.

12.5.7 - 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 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, la carenatura, i

parafanghi e le sovrastrutture sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - È obbligatorio l'utilizzo del silenziatore indicato nel documento DA450M3-20. Sul silenziatore nessuna modifica è consentita ad eccezione della sostituzione del materiale fonoassorbente.

14.2 - Il tubo di scarico è liberò nei limiti di quanto specificato negli articoli successivi.

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.

14.4 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A, al regime di rotazione del motore di 5000 giri/min.

14.5 - I restanti componenti dell'impianto di scarico sono liberi nei limiti dei vincoli di quanto indicato negli articoli precedenti e nel RTGS.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio (ad eccezione di quelli protetti da sigillatura) sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

REGOLAMENTO TECNICO SUPERSPORT 300 (RTSS3)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Classe Supersport 300 devono essere conformi a quanto stabilito nel presente Regolamento Tecnico. I documenti (liste, modelli e fiches) citati di seguito sono da considerarsi parte integrante del presente Regolamento. Durante l'anno tali documenti possono essere soggetti ad aggiornamenti o revisioni, pertanto si intende valida e vigente l'ultima revisione pubblicata sul sito www.civ.tv.

Sono ammessi alla Classe Supersport 300 del CIV unicamente motocicli inseriti nella lista **MASS3-20** pubblicata sul sito www.civ.tv.

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

A tal fine nel documento **DASS3-20**, pubblicato sul sito www.civ.tv, sono previste delle deroghe al presente Regolamento per ammettere alcune modifiche sui modelli omologati. Le deroghe incluse nel documento **DASS3-20** sono da considerarsi valide anche quando non espressamente menzionate negli articoli a seguire.

Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti i motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS. Per quanto non specificato nel presente Regolamento, nel documento **DASS3-20** e nel RTGS, tutti i componenti del motociclo devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore. Eventuali componenti del motociclo venduti dal costruttore come optional non sono considerati originali.

Qualora richiesto, il costruttore (o il distributore per lui) è tenuto a consegnare alla FMI il materiale e/o la documentazione relativi al motociclo omologato, come specificato nell'Allegato "Documentazione e Master".

La Giuria del CIV, sentito il parere del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico, ha la facoltà di autorizzare la partecipazione fuori classifica di motocicli con

prestazioni e caratteristiche compatibili con il Campionato anche se non inseriti nella lista **MASS3-20**.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Se non altrimenti stabilito, le viste anteriore, laterali e posteriore dei motocicli devono essere conformi all'aspetto del modello omologato. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa norma.

1.2 - Il peso del motociclo in ordine di marcia e del pilota in tenuta da gara, come definiti nel RTGS, devono essere conformi a quanto specificato nel documento **DASS3-20**.

1.3 - I motori utilizzati nella Classe Supersport 300 del CIV devono essere sigillati, conformemente a quanto stabilito nell'articolo 1.6 del RTGS.

1.4 - Durante la stagione ogni pilota titolare ha diritto ad utilizzare, quindi a far sigillare, 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 nel RTGS e negli articoli a seguire, il telaio deve essere mantenuto originale.

2.1.2 - Forare il telaio per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.) è ammesso.

2.1.3 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.

2.1.4 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono essere mantenuti originali.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

2.2.1 - Salvo quando diversamente specificato nel documento **DASS3-20**, unicamente nel caso sia smontabile, il telaietto reggisella può essere sostituito con un altro realizzato con materiale di peso specifico uguale o superiore all'originale e conforme a quanto stabilito nel RTGS.

2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI E SUPPORTI CARENATURA

2.3.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, il telaietto porta strumenti ed i supporti della carenatura sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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 ed i supporti carena sostitutivi.

2.4 - FORCELLONE

2.4.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone, il perno forcellone ed i registri tendicatena, devono essere mantenuti originali.

2.4.2 - 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 cannotto di sterzo, devono essere mantenuti originali.

2.5.2 - Il cannotto di sterzo deve rimanere nella posizione originale. Se il telaio omologato prevede degli inserti per cambiare l'angolo o la posizione del cannotto di sterzo, gli inserti originali non possono essere sostituiti o modificati ma solo riposizionati o ruotati.

2.6 - MANUBRI E COMANDI

2.6.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, i manubri ed i comandi manuali sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.6.2 - Il tipo di connessione tra comando gas e corpo farfallato deve rimanere come sul motociclo omologato.

2.7 - PEDANE E COMANDI

2.7.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.7.2 - 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.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE

3.1.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire 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 ammesso.

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

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, l'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio sono liberi nei limiti di quanto stabilito 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 - È ammesso sostituire o modificare l'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) originale, 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 essere mantenuti originali.

3.3.3 - Salvo quanto diversamente specificato nel documento **DASS3-20**, il leveraggio e della sospensione posteriore (qualora presente) deve essere mantenuto originale.

3.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI

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

3.4.2 - È obbligatorio rimuovere tutti i componenti del sistema di controllo elettronico delle sospensioni eventualmente montati in origine sul motociclo omologato e sostituirli con materiale convenzionale.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - GENERALITÀ IMPIANTO FRENANTE

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

4.1.2 - L'uso di connettori rapidi (dry-break) sui tubi freno, è vietato.

4.2 - DISCHI FRENO

4.2.1 - I dischi freno (anteriori e posteriori) ed i loro componenti (pista frenante, flangia, nottolini) possono essere sostituiti con materiale after-market conforme ai criteri indicati nei punti a seguire.

a) I dischi freno non flottanti o in un unico pezzo possono essere sostituiti con dischi flottanti.
b) La fascia di attrito del disco sostitutivo deve essere in lega di ferro.
c) La flangia del disco deve essere in lega di ferro o in lega di alluminio.
d) Il disegno della flangia e quello della fascia di attrito sono liberi.
e) Gli elementi di connessione tra flangia e pista frenate (es. nottolini, lamierini, etc.) sono liberi per materiale, tipologia e numero.
f) I valori nominali dell'altezza e del diametro esterno della fascia di attrito, devono essere uguali a quelli della fascia di attrito originale.
g) Il valore nominale dello spessore della fascia di attrito non deve essere inferiore a quello della fascia originale.
h) I dischi devono potersi montare sul motociclo senza modifica alcuna a cerchi ruota e pinze freno.

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

4.2.3 - Ove autorizzato nel documento **DASS3-20**, è ammesso sostituire i dischi freno anteriori originali con materiale after-market avente un diametro della pista frenante superiore all'originale ed interporre dei distanziali tra le pinze freno anteriori ed i piedini della forcella.

4.3 - PINZE FRENO

4.3.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e nel documento **DASS3-20**, le pinze freno anteriori e posteriori, così come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio, devono essere mantenuti originali.

4.4 - POMPE FRENO

4.4.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS le pompe dei freni anteriori e posteriori devono essere mantenute originali.

4.5 - ELETTRONICA FRENI

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

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS i cerchi ruota anteriori e posteriori devono essere mantenuti originali.

5.2 - Il mozzo della trasmissione finale, se presente, deve essere mantenuto originale. I gommini parastrappi sono liberi.

5.3 - I perni della ruota (anteriore e posteriore) devono essere mantenuti originali.

ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, gli pneumatici sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

6.2 - Sono ammessi unicamente pneumatici con battistrada intagliato, ottenuto mediante stampo. L'uso di pneumatici slick, è vietato.

6.3 - Si autorizza unicamente l'uso di pneumatici (dry e rain) nelle misure indicate nel documento **DASS3-20**.

6.4 - Durante i turni di prove ufficiali cronometrate (qualifiche) 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.

6.5 - 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 - SERBATOIO

7.1.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il serbatoio deve essere mantenuto originale.

7.1.2 - Il tappo del serbatoio può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.

7.1.3 - I tubi di sfiato del serbatoio possono essere modificati o sostituiti con materiale conforme a quanto stabilito nel RTGS.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

7.2.1 - Il circuito del carburante compreso tra il serbatoio ed il flauto iniettori è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

7.3 - CARBURANTE

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

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

8.1.1 - Salvo quanto autorizzato nel documento **DASS3-20** e negli articoli a seguire, il sistema di alimentazione, come definito nel RTGS, deve essere mantenuto originale.

8.1.2 - I cornetti di aspirazione devono essere mantenuti originali.

8.1.3 - I sistemi di aspirazione a geometria variabile possono essere utilizzati solo se montati in origine sul motociclo omologato. Tali sistemi devono essere mantenuti originali in ogni loro parte ed operare esattamente come sul motociclo omologato.

8.1.4 - Gli iniettori non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.

8.1.5 - Le ghigliottine azionate da sistemi a depressione possono essere bloccate in posizione “tutto aperto”. Le valvole a farfalla secondarie (ad eccezione degli alberini) ed i relativi servo-motori possono essere o rimossi.

8.1.6 - L’aria, o la miscela aria carburante, può entrare nella camera di combustione unicamente passando attraverso i condotti 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 (ride by wire) possono essere utilizzati solo se montati in origine sul motociclo omologato, a condizione di essere conformi a quanto stabilito nel RTGS.

8.2.2 - Non è ammesso aggiungere un sistema “ride by wire” after-market o rimuovere un sistema “ride by wire” originale.

8.3 - CASSA FILTRO

8.3.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, nel documento **DASS3-20** e negli articoli a seguire, la cassa filtro ed i condotti di ammissione su di essa montati, devono essere mantenuti originali.

8.3.2 - È vietato fissare sulla cassa filtro schermi termici (pellicole adesive incluse) non presenti in origine sul motociclo omologato.

8.3.3 - Il filtro dell’aria è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. Spostare o eliminare il filtro aria è vietato.

8.3.4 - Le griglie o le reti eventualmente presenti nei condotti di ammissione nella cassa filtro possono essere rimosse.

8.4 - RESTRITTORE IN AMMISSIONE

8.4.1 - Ove specificato nel documento **DASS3-20**, è obbligatorio montare un restrittore amovibile nel condotto di ammissione.

8.4.2 - Il restrittore deve essere montato in modo che tutta l'aria in ingresso ai cilindri passi attraverso di esso.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ MOTORE

9.1.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il motore deve essere mantenuto originale.

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

9.1.3 - Sul motore è ammessa la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, purché vengano mantenute le quote indicate nelle fiches di omologazione nei limiti degli scostamenti massimi specificati nell'Allegato "Tolleranze Applicate".

9.1.4 - Il regime massimo di rotazione del motore in accelerazione non deve essere superiore al valore specificato nel documento DASS3-20 per il modello di motociclo in uso. Con regime massimo di rotazione del motore in accelerazione si intende la media dei giri motore quando il limitatore è attivo in accelerazione.

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 nel documento **DASS3-20**.

9.2.3 - I condotti di ammissione e di scarico devono essere mantenuti originali. Qualsiasi modifica inclusa la lucidatura, è vietata.

9.2.4 - Le sedi e le guide valvola, devono essere mantenute originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato negli articoli a seguire il sistema di distribuzione deve essere mantenuto originale.

9.3.2 - I rocchetti o gli ingranaggi di distribuzione, montati sugli alberi a camme sono liberi. I rimanenti componenti della trasmissione del sistema di distribuzione (ingranaggi o rocchetti conduttori, catene o cinghie e relativi tenditori) devono essere mantenuti originali.

9.3.3 - Ad eccezione di quanto autorizzato nel documento **DASS3-20**, gli alberi a camme devono essere mantenuti originali.

9.3.4 - Le valvole devono essere mantenute originali.

9.3.5 - Le molle, i semi-coni ed i piattelli delle valvole devono essere mantenuti originali. **Lo spessoramento delle molle valvola è ammesso.**

9.3.6 - Le punterie ed i bilancieri (se presenti) devono essere mantenuti originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina.

9.4 - CILINDRI

9.4.1 - Qualsiasi modifica ai cilindri, ad eccezione della normale manutenzione prevista dal manuale d'officina, è vietata.

9.4.2 - È consento rettificare il piano dei cilindri a contatto con la testa, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate".

9.5 - PISTONI

9.5.1 - Salvo quanto autorizzato nel documento **DASS3-20**, 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 - Salvo quando autorizzato nel documento **DASS3-20**, l'albero motore ed il contralbero devono essere mantenuti originali qualsiasi modifica inclusi alleggerimento, bilanciatura e 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 E SCATOLA CAMBIO

9.8.1 - I carter motore e la scatola cambio devono essere mantenuti 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 essere mantenuti originali.

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.

9.9 - COPPA DELL'OLIO

9.9.1 - La coppa dell'olio ed il relativo sistema di pescaggio, devono essere mantenuti originali.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - TRASMISSIONE PRIMARIA

10.1.1 - Gli ingranaggi della trasmissione primaria (sull'albero motore e sulla frizione) devono essere mantenuti originali.

10.2 - FRIZIONE

10.2.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il tipo comando frizione (meccanico o idraulico) devono essere mantenuti originali.

10.2.2 - Salvo quanto stabilito nell'articolo a seguire la frizione è libera. È consentito montare un dispositivo di controllo della coppia negativa (anti-saltellamento).

10.2.3 - **Salvo quanto ammesso nel RTGS** la campana della frizione deve essere mantenuta originale.

10.2.4 - L'uso di attuatori frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici è ammesso solo se montati in origine sul modello omologato.

10.3 - CAMBIO

10.3.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire e nel documento **DASS3-20**, qualsiasi modifica al cambio, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed i relativi ingranaggi di trasmissione, è vietata.

10.3.2 - Il sistema di aiuto alla selezione del folle può essere rimosso.

10.4 - TRASMISSIONE FINALE

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

10.4.2 - Il coperchio copri-pignone può essere modificato, sostituito o rimosso.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - RADIATORE ACQUA

11.1.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, il radiatore dell'acqua deve essere mantenuto originale.

11.1.2 - È ammesso montare un radiatore dell'acqua supplementare, a condizione che le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non vengano alterate.

11.2 - CIRCUITO ACQUA

11.2.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e nell'articolo a seguire, qualsiasi modifica alla pompa ed al circuito dell'acqua è vietata.

11.2.2 - Modificare il circuito acqua al fine di montare il radiatore supplementare, è ammesso.

11.3 - RADIATORE OLIO

11.3.1 - Il radiatore dell'olio o lo scambiatore acqua-olio, se presenti, devono essere mantenuti originali.

11.4 - CIRCUITO OLIO

11.4.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, qualsiasi modifica alla pompa ed al circuito dell'olio è vietata.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - GERNERALITÀ IMPIANTO ELETTRICO

12.1.1 - Nel documento DASS3-20 sono specificati i componenti approvati dalla FMI per l'impianto elettrico dei motocicli partecipanti al Campionato Italiano Supersport 300 2020. Tutti i motocicli devono montare i componenti dell'impianto elettrico conformemente a quanto indicato nel documento DASS3-20.

12.1.2 - Su tutti i modelli di motociclo per i quali nel documento DASS3-20 non è previsto l'utilizzo del Kit FIM (ECU MecTronicik MKE5, cablaggio, cruscotto, pulsantiere etc.), il cablaggio e comandi elettrici, il sistema di accensione e controllo motore, i sensori per il controllo del motore,

l'equipaggiamento aggiuntivo (ad eccezione del dispositivo per il controllo del regime di rotazione indicato nel documento DASS3-20) sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. Per i suddetti modelli sono quindi da considerarsi derogati gli articoli 12.2, 12.3, 12.4 e 12.6 del presente Regolamento.

12.1.3 - Sui motocicli di cui all'articolo precedente:

- è obbligatorio collegare il dispositivo per il controllo del regime massimo di rotazione ad una bobina, oltre che alla batteria per l'alimentazione
- è obbligatorio acquisire il canale RPM per tutta la durata della manifestazione durante le prove libere, prove ufficiali cronometrate, warm-up e gare
- il pilota ha l'obbligo di verificare il corretto funzionamento del sistema di acquisizione. L'impossibilità di scaricare o leggere i canali obbligatori, è equiparata ad una irregolarità tecnica.

12.1.4 - Su tutti i modelli di motociclo per i quali nel documento DASS3-20 è indicato l'obbligo di utilizzo del Kit FIM, quest'ultimo deve essere acquistato attraverso il Fornitore Ufficiale della Federazione Motociclistica Internazionale (FIM), come indicato nel suddetto documento.

12.2 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.2.1 - Il cablaggio del motociclo deve essere sostituito con quello, specifico per il modello in uso, incluso nel kit FIM specificato nel documento DASS3-20. Il suddetto cablaggio deve essere mantenuto originale in ogni sua parte, incluso il connettore di comunicazione con la ECU.

12.2.2 - I comandi elettrici sui manubri (interruttore e pulsanti) originali devono essere sostituiti con le pulsantiere incluse nel kit FIM.

12.2.3 - Salvo quando diversamente specificato negli articoli a seguire, tutti i componenti dell'impianto elettrico possono essere connessi unicamente al cablaggio principale del motociclo oltre che alla batteria per l'alimentazione, ove necessario.

12.3 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.3.1 - La centralina di controllo motore (ECU) originale deve essere sostituita con la MecTronik MKE5 facente parte del Kit FIM, come specificato nel documento DASS3-20.

12.3.2 - La suddetta ECU deve avere una versione di firmware approvata dalla FMI per il Campionato Italiano Supersport 300 2020 (specificata nel documento DASS3-20) e rimanere inalterata sia nel hardware che nel software ad eccezione dei parametri modificabili mediante il programma di calibrazione fornito assieme alla centralina.

12.3.3 - Il fissaggio della ECU al motociclo deve essere effettuato mediante supporti che smorzino adeguatamente le vibrazioni.

12.3.4 - In qualunque momento dell'evento, il CT ha il diritto di visualizzare le informazioni dal cruscotto e/o di connettersi alla ECU per verificarne la conformità, e/o di richiedere la sostituzione della centralina montata sul motociclo. Il rifiuto ad ottemperare alla richiesta di controllo e alla sostituzione della ECU è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

12.3.5 - Le candele sono libere, purché del tipo resistivo, tutti i rimanenti attuatori dell'impianto di accensione (incluse le bobine) devono essere mantenuti originali.

12.4 - SENSORI PER IL CONTROLLO DEL MOTORE

12.4.1 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è ammesso, il sistema quick-shifter (sensore ed eventuale modulo) è libero.

12.4.2 - Il controllo dell'apertura delle valvole a farfalla in scalata (blip) è vietato anche in presenza di sistema ride by wire originale. L'uso di moduli esterni aventi tale funzione è vietato.

12.4.3 - Il sistema lambda originale (sonda ed eventuale modulo) deve essere rimosso e può essere sostituito con la sonda lambda (opzionale) Bosch LSU4.9.

12.4.4 - È obbligatorio montare un sistema di rilevamento della velocità posteriore, il sistema di rilevamento della velocità anteriore è facoltativo. I sensori di velocità e le eventuali ruote foniche (anteriori e posteriori) sono liberi.

12.4.5 - Salvo quando diversamente specificato nel documento DASS3-20, ad eccezione del quick-shifter, della sonda lambda e dei sensori di velocità, gli unici sensori per il controllo del motore ammessi sono quelli montati in origine sul motociclo e previsti dal cablaggio kit (sensori OEM).

12.4.6 - Eventuali sensori originali per i quali non esista un connettore specifico

sul cablaggio del motociclo devono essere rimossi assieme ad i relativi moduli di gestione (se presenti).

12.5 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.5.1 - L'alternatore (ACG) deve essere mantenuto originale e funzionante. Ruotare lo statore o il rotore e spostare il pick-up è vietato.

12.5.2 - La batteria originale può essere riposizionata e/o 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.

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

12.6 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.6.1 - Nessun componente elettrico o elettronico (sensore, centralina o sistema) può essere aggiunto sul motociclo ad eccezione di quelli specificati di seguito.

12.6.2 - La strumentazione originale deve essere sostituita con quella facente parte del Kit FIM specificata nel documento DASS3-20. Le staffe di supporto della strumentazione sono libere.

12.6.3 - È ammesso collegare al cablaggio del motociclo un sistema di acquisizione dati che includa, oltre alla centralina di acquisizione (logger), uno o più sensori aggiuntivi o sostitutivi inclusi nei punti a seguire.

a) Pressione Barometrica.
b) Posizione forcella.
c) Posizione ammortizzatore.
d) Pressione freno anteriore.
e) GPS (con funzioni di geo-localizzazione e/o traguardo elettronico).
f) Traguardo elettronico o transponder.

12.6.4 - I sensori di cui all'articolo precedente sono liberi per marca e modello. L'uso di moduli o sensori aggiuntivi che integrino piattaforme inerziali e/o girometri è vietato.

12.6.5 - Tutti i sensori presenti sul motociclo (o i loro moduli di controllo se previsti) ad eccezione del GPS, devono essere acquisiti attraverso la ECU via can-bus.

12.6.6 - Il logger è libero per marca e modello purché non abbia funzioni di controllo motore (ossia non alteri i parametri in ingresso alla ECU) e

venga connesso unicamente al cablaggio principale del motociclo.

12.6.7 - **Qualsiasi centralina, sistema o sensore eventualmente montato in origine sul motociclo non conforme a quanto specificato negli articoli precedenti deve essere rimosso. 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 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, la carrozzeria deve apparire come l'originale.

13.1.2 - La carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture, **inclusi gli eventuali profili aerodinamici,** possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso, purché conformi a quanto stabilito nel RTGS. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate.

13.1.3 - Sulle dimensioni della carrozzeria è ammessa una tolleranza di mm. +/-5 rispetto all'originale. La misura della larghezza totale della parte anteriore della carrozzeria può essere al massimo mm. 5 più larga dell'originale. La larghezza totale della parte frontale della carrozzeria può essere unicamente aumentata per un massimo di mm. 5.

13.1.4 - Le aperture per il raffreddamento sui lati della carrozzeria possono essere parzialmente chiuse con una rete o pannello forato, per fare spazio a scritte e loghi degli sponsor.

13.1.5 - Al fine di migliorare il raffreddamento del motociclo (motore, radiatori, freni etc.), è ammesso praticare dei fori circolari sulla carrozzeria. I fori con un diametro superiore a mm. 10 devono essere chiusi con una rete metallica verniciata dello stesso colore dell'area circostante.

13.1.6 - 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.

13.1.7 - Il colore e la grafica di carena, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.

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

13.2 - CARENATURA

13.2.1 - Il vetrino (plexi) del cupolino è libero, nei limiti di quanto specificato dal 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 - 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 105 dB/A, il regime di rotazione del motore al quale viene effettuata la misura è quello specificato nel documento **DASS3-20**.

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 esplicitamente autorizzato nel presente Regolamento, 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.

versione al 21 gennaio 2020

REGOLAMENTO TECNICO SUPERSPORT 600 (RTSS6)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Classe Supersport 600 devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico. I documenti (liste, modelli o fiches) citati di seguito sono da considerarsi parte integrante del presente Regolamento. Durante l'anno tali documenti possono essere soggetti ad aggiornamenti o revisioni, pertanto si intende valida e vigente l'ultima revisione pubblicata sul sito www.civ.tv.

Sono ammessi alla Classe Supersport 600 del CIV unicamente motocicli inseriti nella lista **MASS6-20** pubblicato sul sito www.civ.tv.

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.

A tal fine nel documento **DASS6-20**, pubblicato sul sito www.civ.tv, sono previste delle deroghe al presente Regolamento per ammettere alcune modifiche sui modelli omologati. Le deroghe incluse nel documento **DASS6-20** sono da considerarsi valide anche quando non espressamente menzionate negli articoli a seguire.

Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti i motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS. Per quanto non specificato nel presente Regolamento, nel documento **DASS6-20** e nel RTGS, tutti i componenti del motociclo devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore. Eventuali componenti del motociclo venduti dal costruttore come optional non sono considerati originali.

Qualora richiesto, il costruttore (o il distributore per lui) è tenuto a consegnare alla FMI il materiale e/o la documentazione relativi al motociclo omologato, come specificato nell'Allegato "Documentazione e Master".

La Giuria del CIV, sentito il parere del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico, ha

la facoltà di autorizzare la partecipazione fuori classifica di motocicli con prestazioni e caratteristiche giudicate compatibili con il Campionato anche se non inseriti nella lista **MASS6-20**.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Se non altrimenti stabilito, le viste anteriore, laterali e posteriore dei motocicli devono essere conformi all'aspetto del modello omologato. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa norma.

1.2 - **Il peso del motociclo in ordine di marcia, come definito nel RTGS, deve essere conforme a quanto specificato nel documento DASS6-20.**

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 far sigillare, 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 nel RTGS e negli articoli a seguire, il telaio deve essere mantenuto originale.

2.1.2 - Forare il telaio per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.), è ammesso.

2.1.3 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.

2.1.4 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono essere mantenuti originali.

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 - 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 E SUPPORTI CARENATURA

2.3.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, il telaietto porta strumenti ed i supporti della carenatura sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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 essere mantenuti originali.

2.4.2 - I registri tendicatena possono essere modificati o sostituiti allo scopo di facilitare le operazioni di montaggio e smontaggio della ruota posteriore.

2.4.3 - 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 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS la piastra di sterzo superiore, quella inferiore ed il cannotto di sterzo devono essere mantenuti originali.

2.5.2 - Il cannotto di sterzo deve rimanere nella posizione originale. Se il telaio omologato prevede degli inserti per cambiare l'angolo o la posizione del cannotto di sterzo, gli inserti originali non possono essere sostituiti o modificati ma solo riposizionati o ruotati.

2.6 - MANUBRI E COMANDI

2.6.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, i manubri ed i comandi manuali sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.6.2 - Il tipo di connessione tra comando gas e corpo farfallato deve rimanere come sul motociclo omologato.

2.7 - PEDANE E COMANDI

2.7.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.7.2 - 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.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE

3.1.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire 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 ammesso.

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

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, l'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio sono liberi nei limiti di quanto stabilito 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 - È ammesso sostituire o modificare l'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) originale, 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 essere mantenuti originali.

3.3.3 - Il leveraggio e della sospensione posteriore, se presente, deve essere mantenuto originale.

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 abbia ottenuto un'omologazione FIM **e/o un'approvazione FMI (in corso di validità o scadute)**, 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 - GENERALITÀ IMPIANTO FRENANTE

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

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

4.1.3 - L'uso di valvole a pressione residua (come dispositivi anti-knockback) nell'impianto frenante anteriore è ammesso.

4.2 - DISCHI FRENO

4.2.1 - I dischi freno (anteriori e posteriori) ed i loro componenti (pista frenante, flangia, nottolini) possono essere sostituiti con materiale after-market conforme ai criteri indicati nei punti a seguire.

a) I dischi freno non flottanti o in un unico pezzo possono essere sostituiti con dischi flottanti.

b) La fascia di attrito del disco sostitutivo deve essere in lega di ferro.

c) La flangia del disco deve essere in lega di ferro o in lega di alluminio.

d) Il disegno della flangia e quello della fascia di attrito sono liberi.

e) Gli elementi di connessione tra flangia e pista frenate (es. nottolini, lamierini, etc.) sono liberi per materiale, tipologia e numero.

f) I valori nominali dell'altezza e del diametro esterno della fascia di attrito, non devono essere inferiori a quelli della fascia di attrito originale.

g) Il valore nominale dello spessore della fascia di attrito non deve essere inferiore a quello della fascia originale.

h) I dischi devono potersi montare sul motociclo senza modifica alcuna a cerchi ruota e pinze freno.

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

4.3 - PINZE FRENO

4.3.1 - 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 essere mantenuti originali.

4.3.2 - È ammesso modificare o sostituire i distanziali e le staffe di ancoraggio delle pinze anteriori alla forcella ed il supporto della pinza posteriore al forcellone al fine di consentire l'utilizzo di dischi di diametro superiore all'originale.

4.4 - POMPE FRENO

4.4.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS le pompe dei freni anteriori e posteriori devono essere mantenute originali.

4.5 - ELETTRONICA FRENI

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

4.5.2 - Ad eccezione dei sensori velocità e delle ruote foniche (anteriori e posteriori) è obbligatorio rimuovere tutti i componenti del sistema ABS eventualmente montati in origine sul motociclo.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, i cerchi ruota anteriori e posteriori devono essere mantenuti originali.

5.2 - Nel caso esista una versione precedente dello stesso modello di motociclo che abbia ottenuto un'omologazione FIM **e/o una approvazione FMI** (in corso di validità o scadute) 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 - Il mozzo della trasmissione finale, se presente, deve essere mantenuto originale. I gommini parastrappi sono liberi.

5.4 - I perni ruota (anteriore e posteriore) devono essere mantenuti originali.

ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - **Gli unici pneumatici ammessi sono quelli previsti dal Fornitore Esclusivo del Campionato Italiano Supersport 600 per l'evento. La lista (modello, misure e mescole) degli pneumatici ammessi per l'evento è comunicata con dovuto anticipo dal suddetto Fornitore attraverso i**

propri canali di comunicazione e affissa presso il racing service presente sui campi gara. Gli pneumatici ammessi devono essere acquistati presso il racing service del Fornitore Esclusivo e sono resi riconoscibili dalla presenza del contrassegno applicato dal racing service stesso prima della consegna.

6.2 - Durante i turni di prove ufficiali cronometrate (qualifiche) è ammesso utilizzare un massimo di 4 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 - SERBATOIO

7.1.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il serbatoio deve essere mantenuto originale.

7.1.2 - Il tappo del serbatoio può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.

7.1.3 - I tubi di sfiato del serbatoio possono essere modificati o sostituiti con materiale conforme a quanto stabilito nel RTGS.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

7.2.1 - Il circuito del carburante compreso tra il serbatoio ed il flauto iniettori 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 e nel documento **DASS6-20**, il sistema di alimentazione come definito nel RTGS, deve essere mantenuto originale.

8.1.2 - I cornetti di aspirazione sono liberi.

8.1.3 - I sistemi di aspirazione a geometria variabile possono essere utilizzati solo se montati in origine sul motociclo omologato. Tali sistemi devono

essere mantenuti originali in ogni loro parte ed operare esattamente come sul motociclo omologato.

8.1.4 - Gli iniettori non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.

8.1.5 - 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.

8.1.6 - L’aria, o la miscela aria carburante, può entrare nella camera di combustione unicamente passando attraverso i condotti dei corpi farfallati. Non sono ammessi sistemi di bypass d’aria (o miscela aria carburante) all’infuori dei sistemi di regolazione del minimo.

8.2 - RIDE BY WIRE

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

8.2.2 - Non è ammesso aggiungere un sistema “ride by wire” after-market o rimuovere un sistema “ride by wire” originale.

8.3 - CASSA FILTRO

8.3.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire e nel RTGS, la cassa filtro deve essere mantenuta originale.

8.3.2 - È vietato fissare sulla cassa filtro schermi termici (pellicole adesive incluse) non presenti in origine sul motociclo omologato.

8.3.3 - Il filtro dell’aria è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. Eliminare il filtro dell’aria è vietato.

8.3.4 - I condotti di ammissione dell’aria nella cassa filtro (ram-air o snorkel) possono essere modificati o sostituiti, a condizione di potere essere montati senza necessitare di alcuna modifica sulla cassa filtro. 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 - Le griglie o le reti eventualmente presenti nei condotti di ammissione nella cassa filtro possono essere rimosse.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ MOTORE

9.1.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il motore deve essere mantenuto originale.

9.1.2 - Alla classe Supersport 600 sono ammessi motocicli equipaggiati con motori 4T, aspirati, come descritti nei punti a seguire.

TIPOLOGIA MOTORE	CILINDRATA
a) 4 cilindri	oltre 400 cc. fino a 600 cc.
b) 3 cilindri	oltre 500 cc. fino a 675 cc.
c) 2 cilindri	oltre 600 cc. fino a 750 cc.

9.1.3 - La corsa e l'alesaggio devono rimanere come omologati, non è ammesso modificare la cilindrata per raggiungere i limiti della Classe.

9.1.4 - Sul motore è ammessa la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, purché vengano mantenute le quote indicate nelle fiches di omologazione nei limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate".

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

9.1.6 - Il regime massimo di rotazione del motore in accelerazione non deve essere superiore al valore specificato nel documento DASS6-20 per il modello di motociclo in uso.

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 consento rettificare il piano della testa a contatto con il blocco cilindri, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate".

9.2.3 - I condotti di ammissione e di scarico devono essere mantenuti originali. Qualsiasi modifica inclusa la lucidatura, è vietata.

9.2.4 - Le sedi e le guide valvola devono essere mantenute originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato negli articoli a seguire, il sistema di distribuzione deve essere mantenuto originale.

9.3.2 - La catena o cinghia di distribuzione ed il relativo tenditore, possono essere sostituiti o modificati.

9.3.3 - I rocchetti o gli ingranaggi di distribuzione, montati sugli alberi a camme, sono liberi.

9.3.4 - Gli alberi a camme sono liberi a condizione che l'alzata massima delle valvole venga mantenuta come sugli originali.

9.3.5 - Le valvole devono essere mantenute originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina.

9.3.6 - 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. Lo spessoramento delle molle delle valvole è ammesso.

9.3.7 - Le punterie ed i bilancieri (se presenti) devono essere mantenuti originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina.

9.4 - CILINDRI

9.4.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica ai cilindri, ad eccezione della normale manutenzione prevista dal manuale d'officina, è vietata.

9.4.2 - È consento rettificare il piano dei cilindri a contatto con la testa, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate".

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 essere mantenuto originale qualsiasi modifica, inclusi alleggerimento, bilanciatura e lucidatura, è vietata.

9.7.2 - Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento e nel documento **DASS6-20** alleggerire o appesantire qualsiasi elemento solidale all'albero motore (es. rotori del generatore, masse volaniche, ruote foniche, ingranaggi di primaria) è vietato.

9.7.3 - Il contralbero di bilanciamento, se presente, deve essere mantenuto originale.

9.8 - CARTER MOTORE E SCATOLA CAMBIO

9.8.1 - I carter motore e la scatola cambio devono essere mantenuti originali, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.

9.8.2 - Salvo quando diversamente specificato nel documento **DASS6-20**, 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 essere mantenuti originali.

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.

9.8.4 - È ammesso praticare un foro filettato sul motore, di preferenza su uno dei coperchi motore, al fine di montare un sensore di pressione olio. Il montaggio deve essere effettuato in una zona protetta da eventuali urti ed essere conforme a quanto stabilito nel RTGS.

9.9 - COPPA DELL'OLIO

9.9.1 - La coppa dell'olio ed il relativo sistema di pescaggio, devono essere mantenuti originali.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - TRASMISSIONE PRIMARIA

10.1.1 - Gli ingranaggi della trasmissione primaria (sull'albero motore e sulla frizione) devono essere mantenuti originali.

10.2 - FRIZIONE

10.2.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il tipo di comando frizione (meccanico o idraulico) devono essere mantenuti originali.

10.2.2 - 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).

10.2.3 - L'uso di attuatori frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici è ammesso solo se montati in origine sul modello omologato.

10.3 - CAMBIO

10.3.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica al cambio, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed i relativi ingranaggi di trasmissione, è vietata.

10.3.2 - Il sistema di aiuto alla selezione del folle può essere rimosso.

10.4 - TRASMISSIONE FINALE

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

10.4.2 - Il coperchio copri-pignone può essere modificato, sostituito 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 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire qualsiasi modifica al circuito dell'acqua è vietata.

11.2.2 - Modificare il circuito acqua al fine di montare il radiatore supplementare, è ammesso.

11.2.3 - 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 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, qualsiasi modifica al circuito dell'olio è vietata.

11.4.2 - Modificare il circuito dell'olio al fine di aggiungere un radiatore dell'olio o escludere lo scambiatore acqua-olio (anche rimuovendolo) dal

circuito di lubrificazione per sostituirlo con un radiatore dell'olio, è ammesso.

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

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.1.1 - **Il cablaggio principale è libero a condizione che venga utilizzato lo schema elettrico relativo al modello di motociclo in uso, inserito nel documento DASS6-20 pubblicato sul sito www.civ.tv.**

12.1.2 - Il connettore di collegamento alla ECU, identificato nello schema elettrico del cablaggio come "CALIBRATION TOOL", deve essere un SUMITOMO 6 WAY PF HM090 SERIE NEUTRAL (Cod. 6180-61181). A parziale deroga di quanto precedentemente stabilito, nel caso il connettore di collegamento alla ECU sia differente, il pilota ha l'obbligo di fornire al CT il cavo di connessione alla ECU, il rifiuto di ottemperare a tale richiesta è equiparato ad una irregolarità tecnica.

12.1.3 - I comandi elettrici (interruttori e pulsanti) sul manubrio sono liberi, nei limiti di quanto specificato nel RTGS, purché connessi unicamente alla ECU attraverso il cablaggio principale del motociclo (come da schema elettrico).

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - **La centralina di controllo motore (ECU) originale deve essere sostituita con la ECU MecTronik MKE7 WSS600_A acquistata attraverso il Fornitore Ufficiale della Federazione Motociclistica Internazionale (FIM), come indicato nel documento DASS6-20.**

12.2.2 - La suddetta ECU deve avere una versione di firmware approvata dalla FMI per il Campionato Italiano Supersport **2020** (specificata nel documento **DASS6-20**) e rimanere inalterata sia nel hardware che nel software ad eccezione dei parametri modificabili mediante il programma di calibrazione fornito assieme alla centralina.

12.2.3 - La posizione della ECU è libera, purché il suo fissaggio al motociclo sia effettuato mediante supporti che smorzino adeguatamente le vibrazioni.

12.2.4 - In qualunque momento dell'evento, il CT ha il diritto di connettersi alla ECU per verificarne la conformità, e/o di richiedere la sostituzione della

centralina montata sul motociclo. Il rifiuto ad ottemperare alla richiesta di controllo e/o alla sostituzione della ECU è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

12.2.5 - Le candele sono libere, purché del tipo resistivo, tutti i rimanenti attuatori dell'impianto di accensione (incluse le bobine) devono essere mantenuti originali ed essere connessi unicamente alla ECU attraverso il cablaggio principale del motociclo (come da schema elettrico).

12.3 - SENSORI PER IL CONTROLLO DEL MOTORE

12.3.1 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è ammesso, Il sistema quick-shifter (sensore ed eventuale modulo) è libero.

12.3.2 - Il controllo dell'apertura delle valvole a farfalla in scalata (blip) è ammesso solo se previsto nel firmware della ECU approvato dalla FMI per il modello di motociclo in uso. Qualora previsto nel firmware, il controllo dell'apertura delle valvole a farfalla deve essere attuato dal sistema ride by wire originale, l'uso di moduli esterni aventi tale funzione è vietato.

12.3.3 - Il sistema lambda originale (sonda ed eventuale modulo) deve essere rimosso e può essere sostituito con la sonda lambda (opzionale) Bosch LSU4.9.

12.3.4 - È obbligatorio montare un sistema di rilevamento della velocità posteriore, il sistema di rilevamento della velocità anteriore è facoltativo. I sensori di velocità e le eventuali ruote foniche (anteriori e posteriori) sono liberi.

12.3.5 - Salvo quando diversamente specificato nel documento **DASS6-20**, ad eccezione del quick-shifter, della sonda lambda e dei sensori di velocità, gli unici sensori per il controllo del motore ammessi sono quelli montati in origine sul motociclo e previsti nello schema del cablaggio principale del motociclo (sensori OEM).

12.3.6 - Tutti i sensori per il controllo del motore (compreso il sensore sonda lambda, i sensori velocità ed il quick-shifter) devono essere connessi unicamente al cablaggio principale, come da schema elettrico per il modello di motociclo.

12.4 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.4.1 - Salvo quando diversamente specificato nel documento **DASS6-20,**

l'alternatore (ACG) e la ruota fonica devono essere mantenuti originali. In ogni caso l'alternatore deve essere mantenuto funzionante. Ruotare lo statore o il rotore e spostare il pick-up è vietato.

12.4.2 - La batteria originale può essere riposizionata e/o 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.

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

12.4.4 - La strumentazione originale, le relative staffe di supporto e connessioni elettriche possono essere modificate o sostituite.

12.5 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.5.1 - Nessun componente elettrico o elettronico (sensore, centralina o sistema) può essere aggiunto sul motociclo ad eccezione di quelli specificati di seguito.

12.5.2 - È ammesso montare sul motociclo un sistema di acquisizione dati che includa, oltre alla centralina di acquisizione (logger), eventualmente integrata nel cruscotto, un cablaggio di acquisizione, eventualmente integrato nel cablaggio principale ed uno o più sensori aggiuntivi (o sostitutivi) inclusi nei punti a seguire.

a) Pressione carburante.
b) Pressione olio motore.
c) Temperatura olio motore.
d) Pressione barometrica.
e) Posizione forcella.
f) Posizione ammortizzatore.
g) Pressione freno anteriore.
h) Pressione freno posteriore.
i) Temperatura e pressione degli pneumatici anteriori e posteriori (TMPS, sistema wireless con modulo di comunicazione e sensori integrati nelle valvole dei cerchi ruota).
j) GPS (con funzioni di geo-localizzazione e/o traguardo elettronico).
k) Traguardo elettronico o transponder.
l) Temperatura battistrada (sistema composto da eventuale modulo CAN ed un massimo di 3 sensori con tecnologia IR).

12.5.3 - I sensori di cui all'articolo precedente sono liberi per marca e modello.

Ad eccezione della ECU, l'uso di moduli o sensori che integrino piattaforme inerziali e/o girometri è vietato.

12.5.4 - Tutti i sensori OEM, aggiuntivi o sostitutivi previsti nello schema del cablaggio principale, devono essere connessi a quest'ultimo ed acquisiti attraverso la ECU via can-bus.

12.5.5 - L'unica funzione del cablaggio di acquisizione deve essere quella di mettere in connessione il logger con i sensori aggiuntivi non previsti nello schema del cablaggio principale.

12.5.6 - Il logger è libero per marca e modello purché non abbia funzioni di controllo motore (ossia non alteri i parametri in ingresso alla ECU) e venga connesso alla ECU unicamente attraverso il cablaggio principale del motociclo (come da schema elettrico).

12.5.7 - Qualsiasi centralina, sistema o sensore eventualmente montato in origine sul motociclo non conforme a quanto specificato negli articoli precedenti deve essere rimosso dal motociclo. 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 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, la carrozzeria deve apparire come l'originale.

13.1.2 - La carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture**, inclusi gli eventuali profili aerodinamici,** possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso, purché conformi a quanto stabilito nel RTGS. 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 aperture per il raffreddamento sui lati della carrozzeria possono essere parzialmente chiuse con una rete o pannello forato, per fare spazio a scritte e loghi degli sponsor.

13.1.4 - Al fine di migliorare il raffreddamento del motociclo (motore, radiatori, freni etc.), è ammesso praticare dei fori circolari sulla carrozzeria. I fori con un diametro superiore a mm. 10 devono essere chiusi con una rete metallica verniciata dello stesso colore dell'area circostante.

13.1.5 - 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.

13.1.6 - Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.

13.1.7 - I numeri di gara devono essere gialli e le tabelle porta-numero rosse.

13.2 - CARENATURA

13.2.1 - Il vetrino del cupolino (plexi) è libero, nei limiti di quanto stabilito 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.

13.2.3 - L'uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso d'aria ai radiatori è ammesso, a condizione che l'aspetto anteriore e laterale del motociclo omologato vengano mantenuti.

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 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, l'impianto di scarico è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

14.3 - Il numero e la posizione (intesa come l'uscita a destra o sinistra) dei silenziatori devono rimanere come sul il modello omologato.

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

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

14.6 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A. **Il regime di rotazione del motore al quale viene effettuata la misura è quello specificato nel documento DASS6-20.**

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 RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Classe Superbike devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico. I documenti (liste, modelli o fiches) citati di seguito sono da considerarsi parte integrante del presente Regolamento. Durante l'anno tali documenti possono essere soggetti ad aggiornamenti o revisioni, pertanto si intende valida e vigente l'ultima revisione pubblicata sul sito www.civ.tv.

Sono ammessi alla Classe Superbike del CIV unicamente motocicli inseriti nella lista **MASBK-20** pubblicata sul sito www.civ.tv.

Il presente Regolamento ha lo scopo di consentire limitate modifiche ai motocicli al fine di assicurare la sicurezza sui campi gara e bilanciare le prestazioni. Nella lista **MASBK-20** i modelli di motociclo ammessi vengono suddivisi in motocicli "RR" (Race Ready) e "SP" (Sport Production) ai quali gli articoli a seguire si riferiscono, ammettendo livelli di preparazione (modifica o sostituzione di componenti originali) differenti.

L'iscrizione di un pilota al Campionato Italiano Superbike con un motociclo SP è subordinata alla presentazione di una scheda tecnica contenente informazioni riguardo alcuni componenti vincolati dal presente Regolamento. Il modello (**STSBK-20**) 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 OP non vengono ammessi piloti di motocicli SP (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 dalla corsia box nella prima gara successiva alla richiesta di cambio cui il pilota prende parte. 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.

Nel documento DASBK-20, pubblicato sul sito www.civ.tv, sono previste delle

deroghe al presente Regolamento per ammettere alcune modifiche sui modelli omologati. Le deroghe incluse nel documento DASBK-20 sono da considerarsi valide anche quando non espressamente menzionate negli articoli a seguire.

Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti i motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS. Per quanto non specificato nel presente Regolamento, **nel documento DASBK-20 (pubblicato sul sito www.civ.tv)** e nel RTGS, tutti i componenti del motociclo devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore. Eventuali componenti del motociclo venduti dal costruttore come optional non sono considerati originali.

A partire dall'anno 2021 su tutti i motocicli ammessi al Campionato Italiano Superbike sarà obbligatorio l'uso della centralina di controllo motore MoTec M130 contrassegnata con il logo della FMI (di seguito definita "ECU SBK"), acquistabile presso il Distributore Italiano di MoTec (Aviorace Srl). Ai motocicli che utilizzeranno la suddetta ECU SBK durante la stagione 2020 viene garantito un bonus tecnico conformemente a quanto stabilito nel presente Regolamento e nel documento DASBK-20.

Qualora richiesto, il costruttore (o il distributore per lui) è tenuto a consegnare alla FMI il materiale e/o la documentazione relativi al motociclo omologato, come specificato nell'Allegato "Documentazione e Master".

La Giuria del CIV, sentito il parere del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico, ha la facoltà di autorizzare la partecipazione fuori classifica di motocicli con prestazioni e caratteristiche giudicate compatibili con il Campionato anche se non inseriti nella lista **MASBK-20**.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Se non altrimenti stabilito, le viste anteriore, laterali e posteriore dei motocicli devono essere conformi all'aspetto del modello omologato. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa norma.

1.2 - **Il peso minimo del motociclo deve essere conforme a quanto specificato nel documento DASBK-20.**

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 sigillare, 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 nel RTGS e negli articoli a seguire, il telaio deve essere mantenuto originale.

2.1.2 - Forare il telaio per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.), è ammesso.

2.1.3 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.

2.1.4 - Modificare o sostituire gli eventuali inserti previsti in origine sul telaio al fine di variare la geometria del motociclo (posizione cannotto di sterzo, posizione perno forcellone e posizione motore) è ammesso. Non è ammesso modificare il telaio per aggiungere inserti al fine di modificarne la geometria.

2.1.5 - I supporti o le piastre di supporto del motore sono liberi.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

2.2.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, il telaietto reggisella è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.2.2 - Il titanio o la fibra di carbonio e/o kevlar non possono essere usati come materiali costruttivi per il telaietto reggisella sostitutivo, a meno di non essere già utilizzati sul componente originale.

2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI E SUPPORTI CARENATURA

2.3.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, il telaietto porta strumenti ed i supporti della carenatura sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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 e negli articoli a seguire, il forcellone ed il perno forcellone devono essere mantenuti originali.

2.4.2 - I registri tendicatena possono essere modificati o sostituiti allo scopo di facilitare le operazioni di montaggio e smontaggio della ruota posteriore.

2.5 - PIASTRE DI STERZO

2.5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS la piastra di sterzo superiore, quella inferiore ed il cannotto di sterzo devono essere mantenuti originali.

2.6 - MANUBRI E COMANDI

2.6.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, i manubri ed i comandi manuali sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.6.2 - Il tipo di connessione tra comando gas e corpo farfallato deve rimanere come sul motociclo omologato.

2.7 - PEDANE E COMANDI

2.8 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.8.1 - 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.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE

3.1.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire 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 ammesso.

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

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, l'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio sono liberi nei limiti di quanto stabilito 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 - È ammesso sostituire o modificare l'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) originale, 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 essere mantenuti originali.

3.3.3 - Il leveraggio della sospensione posteriore, se presente, deve essere mantenuto originale.

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 abbia ottenuto un'omologazione FIM **e/o un'approvazione FMI (in corso di validità o scadute**), 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 - GENERALITÀ IMPIANTO FRENANTE

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

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

4.1.3 - L'uso di valvole a pressione residua (come dispositivi anti-knockback) nell'impianto frenante anteriore è ammesso.

4.2 - DISCHI FRENO

4.2.1 - I dischi freno (anteriori e posteriori) ed i loro componenti (pista frenante, flangia, nottolini) possono essere sostituiti con materiale after-market

conforme ai criteri indicati nei punti a seguire.

a) I dischi freno non flottanti o in un unico pezzo possono essere sostituiti con dischi flottanti.
b) La fascia di attrito del disco sostitutivo deve essere in lega di ferro.
c) La flangia del disco deve essere in lega di ferro o in lega di alluminio.
d) Il disegno della flangia e quello della fascia di attrito sono liberi.
e) Gli elementi di connessione tra flangia e pista frenate (es. nottolini, lamierini, etc.) sono liberi per materiale, tipologia e numero.
f) I valori nominali dell'altezza e del diametro esterno della fascia di attrito, non devono essere inferiori a quelli della fascia di attrito originale.
g) Il valore nominale dello spessore della fascia di attrito non deve essere inferiore a quello della fascia originale.
h) I dischi devono potersi montare sul motociclo senza modifica alcuna a cerchi ruota e pinze freno.

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

4.3 - GENERALITÀ PINZE FRENO

4.3.1 - È ammesso modificare o sostituire i distanziali e le staffe di ancoraggio delle pinze anteriori alla forcella ed il supporto della pinza posteriore al forcellone al fine di consentire l'utilizzo di dischi di diametro superiore all'originale.

4.3.2 - PINZE FRENO MOTOCICLI RR

a) Salvo quanto autorizzato nel RTGS e nell'articolo precedente le pinze freno anteriori e posteriori, così come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio, devono essere mantenute originali.

4.3.3 - PINZE FRENO MOTOCICLI SP

a) Le pinze freno anteriori sono libere nei vincoli di quanto indicato nel RTGS.
b) Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli precedenti le pinze freno posteriori, così come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio, devono essere mantenuti originali.

4.4 - POMPE FRENO

4.4.1 - La pompa freno anteriore e quella posteriore sono libere nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

4.4.2 - È ammesso montare una seconda pompa del freno posteriore sul manubrio del motociclo.

4.5 - ELETTRONICA FRENI

4.5.1 - L'uso di sistemi antibloccaggio (ABS) è vietato. Eventuali sistemi ABS montati in origine sul motociclo omologato devono essere esclusi dal circuito frenante.

4.5.2 - Rimuovere (integralmente o parzialmente) o sostituire i componenti del sistema ABS (centraline, attuatori, sensori e ruote foniche), è ammesso.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, i cerchi ruota anteriori e posteriori devono essere mantenuti originali.

5.2 - Nel caso esista una versione precedente dello stesso modello di motociclo che abbia ottenuto un'omologazione FIM **e/o approvazione FMI** (in corso di validità o scadute) 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 - Il mozzo della trasmissione finale, se presente, deve essere mantenuto originale. I gommini parastrappi sono liberi.

5.4 - I perni della ruota (anteriore e posteriore) devono essere mantenuti originali.

ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - **Gli unici pneumatici ammessi sono quelli previsti dal Fornitore Esclusivo del Campionato Italiano Superbike per l'evento. La lista (modello, misure e mescole) degli pneumatici ammessi per l'evento è comunicata con dovuto anticipo dal suddetto Fornitore attraverso i propri canali di comunicazione e affissa presso il racing service presente sui campi gara. Gli pneumatici ammessi devono essere**

acquistati presso il racing service del Fornitore Esclusivo e sono resi riconoscibili dalla presenza del contrassegno applicato dal racing service stesso prima della consegna.

6.2 - **Durante i turni di prove ufficiali cronometrate (qualifiche) è ammesso utilizzare un massimo di 4 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 - SERBATOIO

7.1.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il serbatoio deve essere mantenuto originale.

7.1.2 - Il tappo del serbatoio può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.

7.1.3 - I tubi di sfiato del serbatoio possono essere modificati o sostituiti con materiale conforme a quanto stabilito nel RTGS.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

7.2.1 - Il circuito del carburante compreso tra il serbatoio ed il flauto iniettori 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 stabilito 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 essere mantenuto originale.

8.1.2 - CORNETTI DI ASPIRAZIONE MOTOCICLI RR

a) I cornetti di aspirazione devono essere mantenuti originali.
b) I sistemi atti e variare la geometria dei cornetti di aspirazione sono ammessi solo se montati in origine sul motociclo omologato. Tali sistemi devono essere mantenuti originali in ogni loro componente (elettrico e meccanico).

8.1.3 - CORNETTI DI ASPIRAZIONE MOTOCICLI SP

a) I cornetti di aspirazione sono liberi.

b) L'uso di kit after-market atti a variare la geometria dei cornetti di aspirazione è ammesso.

8.1.4 - Gli iniettori devono esser mantenuti originali, non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.

8.1.5 - 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.

8.1.6 - L'aria, o la miscela aria carburante, può entrare nella camera di combustione passando unicamente attraverso i condotti dei corpi farfallati. Non sono ammessi sistemi di by-pass 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 (ride by wire), possono essere utilizzati solo se montati in origine sul motociclo omologato, a condizione di essere conformi a quanto stabilito nel RTGS.

8.2.2 - Non è ammesso aggiungere un sistema ride by wire after-market o rimuovere un sistema ride by wire originale.

8.3 - CASSA FILTRO

8.3.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire e nel RTGS, la cassa filtro deve essere mantenuta originale.

8.3.2 - È vietato fissare sulla cassa filtro schermi termici (pellicole adesive incluse) non presenti in origine sul motociclo omologato.

8.3.3 - Il filtro dell'aria è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. Eliminare il filtro dell'aria è vietato.

8.3.4 - I condotti di ammissione dell'aria nella cassa filtro (ram-air o snorkel) possono essere modificati o sostituiti, a condizione di potere essere montati senza necessitare di alcuna modifica sulla cassa filtro. 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 - Le griglie o le reti eventualmente presenti nei condotti di ammissione nella cassa filtro possono essere rimosse.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ MOTORE

9.1.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il motore deve essere mantenuto originale.

9.1.2 - Sono ammessi motocicli con motore 4T, aspirato con le tipologie di motore e le cilindrate indicate nei punti a seguire.

a) Motore 3 e 4 cilindri oltre 750 cc. fino a **1100 cc.**
b) Motore 2 cilindri oltre 850 cc. fino a 1200 cc.

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

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

9.1.5 - Sul motore è ammessa la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, purché vengano mantenute le quote indicate nelle fiches di omologazione, nei limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate".

9.1.6 - **Il regime massimo di rotazione del motore in accelerazione non deve essere superiore al valore specificato nel documento DASBK-20 per il modello di motociclo in uso. Con regime massimo di rotazione del motore in accelerazione si intende la media dei giri motore quando il limitatore è attivo in accelerazione.**

9.2 - TESTA

9.2.1 - Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica alla testa è vietata.

9.2.2 - TESTA MOTOCICLI RR

a) I condotti di ammissione e di scarico devono essere mantenuti originali. Qualsiasi modifica inclusa la lucidatura, è vietata.
b) Rettificare il piano della testa a contatto con il blocco cilindri è consentito, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate".
c) Le sedi e le guide valvola devono essere mantenute originali.

9.2.3 - TESTA MOTOCICLI SP

a) Eseguire lavorazioni per asportazione e/o riporto di materiale sui condotti di aspirazione e scarico, è consentito.
b) Rettificare il piano della testa a contatto con il blocco cilindri è consentito. Il rapporto di compressione è libero.
c) Le sedi-valvola devono essere mantenute originali, le guide valvola possono essere lavorate per asportazione di materiale.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire il sistema di distribuzione deve essere mantenuto originale.

9.3.2 - I rocchetti o gli ingranaggi di distribuzione, montati sugli alberi a camme sono liberi. I rimanenti componenti della trasmissione del sistema di distribuzione (ingranaggi, rocchetti, catene o cinghie e relativi tenditori) devono essere mantenuti originali.

9.3.3 - ALBERI A CAMME E SISTEMA DI AZIONAMENTO DELLE VALVOLE MOTOCICLI RR

a) Qualsiasi modifica agli alberi a camme è vietata.
b) Le molle valvola, i semi-coni ed i piattelli delle valvole devono essere mantenuti originali. Lo spessoramento delle molle delle valvole è vietato.
c) Le punterie ed i bilancieri (se presenti) devono essere mantenuti originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale di officina.

9.3.4 - ALBERI A CAMME E SISTEMA DI AZIONAMENTO DELLE VALVOLE MOTOCICLI SP

a) Gli alberi a camme sono liberi.
b) Le molle, i semi-coni ed i piattelli delle valvole possono essere sostituiti con altri purché realizzati con materiale di peso specifico uguale o superiore agli originali.
c) Le punterie ed i bilancieri (se presenti) possono essere sostituiti con altri purché realizzati con materiale di peso specifico uguale o superiore agli originali.

9.3.5 - Le valvole devono essere mantenute originali.

9.4 - CILINDRI

9.4.1 - Qualsiasi modifica ai cilindri è vietata.

9.4.2 - È consento rettificare il piano dei cilindri a contatto con la testa, purché

le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate".

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 E CONTRALBERO

9.7.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, l'albero motore deve essere mantenuto originale, qualsiasi modifica è vietata.

9.7.2 - **Salvo quando diversamente specificato nel documento DASBK-20,** 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.

9.7.3 - Il contralbero di bilanciamento, se presente, deve essere mantenuto originale.

9.8 - CARTER MOTORE E SCATOLA CAMBIO

9.8.1 - I carter motore e la scatola cambio devono essere mantenuti 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 essere mantenuti originali.

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.

9.8.4 - È ammesso praticare un foro filettato sul motore, di preferenza su uno dei coperchi motore, al fine di montare un sensore di pressione olio. Il montaggio deve essere effettuato in una zona protetta da eventuali urti ed essere conforme a quanto stabilito nel RTGS.

9.9 - COPPA DELL'OLIO

9.9.1 - La coppa dell'olio ed il relativo sistema di pescaggio, devono essere mantenuti originali.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - TRASMISSIONE PRIMARIA

10.1.1 - Gli ingranaggi della trasmissione primaria (sull'albero motore e sulla frizione) devono essere mantenuti originali.

10.2 - FRIZIONE

10.2.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il tipo di comando frizione (meccanico o idraulico) devono essere mantenuti originali.

10.2.2 - 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).

10.2.3 - L'uso di attuatori frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici è ammesso solo se montati in origine sul modello omologato.

10.3 - CAMBIO

10.3.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica al cambio, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed i relativi ingranaggi di trasmissione, è vietata.

10.3.2 - Il sistema di aiuto alla selezione del folle può essere rimosso.

10.3.3 - CAMBIO MOTOCICLI RR

Qualsiasi modifica al cambio è vietata.

10.3.4 - CAMBIO MOTOCICLI SP

Gli ingranaggi di trasmissione del cambio sono liberi. I rapporti di trasmissione del cambio devono essere come indicati nella scheda tecnica (**STSBK-20**) depositata a nome del pilota.

10.4 - TRASMISSIONE FINALE

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

10.4.2 - Il coperchio copri-pignone può essere modificato, sostituito 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 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, qualsiasi modifica al circuito dell'acqua è vietata.

11.2.2 - Modificare il circuito acqua al fine di montare il radiatore supplementare è ammesso.

11.2.3 - 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 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, qualsiasi modifica al circuito dell'olio è vietata.

11.4.2 - Modificare il circuito dell'olio al fine di aggiungere un radiatore dell'olio o escludere lo scambiatore acqua-olio (anche rimuovendolo) dal circuito di lubrificazione per sostituirlo con un radiatore dell'olio, è ammesso.

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

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.1.1- CABLAGGIO PRINCIPALE MOTOCICLI RR

Sui motocicli RR ad eccezione di quelli equipaggiati con ECU SBK il cablaggio principale del motociclo può essere modificato conformemente a quanto stabilito nei punti a seguire.

a) Tagliare il cablaggio originale, al fine di rimuovere le parti non utilizzate, connettere i dispositivi autorizzati e suddividere il cablaggio in più parti, è ammesso.
b) Il cablaggio originale può essere sostituito con un "cablaggio kit" indicato nella lista **DASBK-20**.

12.1.2 - CABLAGGIO PRINCIPALE MOTOCICLI SP

Sui motocicli SP ad eccezione di quelli con ECU SBK il cablaggio principale del motociclo è libero.

12.1.3 - **CABLAGGIO PRINCIPALE MOTOCICLI CON ECU SBK**

Sui motocicli equipaggiati con ECU SBK, il cablaggio principale del motociclo è libero a condizione che venga utilizzato lo schema elettrico relativo al modello di motociclo in uso, inserito nel documento DASBK-20.

12.1.4 - Su tutti i motocicli, i comandi elettrici (interruttori e pulsanti) sul motociclo sono liberi, purché connessi al cablaggio principale del motociclo e conformi a quanto specificato nel RTGS.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

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

12.2.2 - SISTEMA ECU MOTOCICLI RR

Sui motocicli RR il sistema di controllo del motore (sistema ECU) originale, può essere modificato come indicato nei punti a seguire.

a) ECU originale, con un firmware "racing" approvato dal costruttore.
b) ECU originale abbinata ad una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione (modulo aggiuntivo) inclusa nel documento **DASBK-20.**
c) Sostituzione della centralina di controllo motore originale, con una delle ECU incluse nel documento **DASBK-20**.

12.2.3 - SISTEMA ECU MOTOCICLI SP

Sui motocicli SP la centralina ECU e/o il modulo aggiuntivo sono liberi.

12.2.4 - **SISTEMA ECU MOTOCICLI CON ECU SBK**

Sui Motocicli RR e SP è ammesso sostituire la centralina di controllo motore originale con la ECU MoTec M130 contrassegnata con il logo della FMI (ECU SBK). La suddetta ECU deve avere una versione di firmware approvata dalla FMI per il Campionato Italiano Superbike 2020 (specificata nel documento DASBK-20) e rimanere inalterata sia nel hardware che nel software ad eccezione dei parametri modificabili mediante il programma di calibrazione fornito assieme alla centralina.

12.3 - SENSORI PER IL CONTROLLO DEL MOTORE

12.3.1 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è ammesso. Il quick-shifter è libero ma può essere unicamente connesso alle bobine o alla ECU. Il controllo dell'apertura delle valvole a farfalla in scalata (blipper) è ammesso solo se attuato dal sistema ride by wire originale e comandato dalla centralina di controllo motore, l'uso di moduli esterni aventi tale funzione è vietato.

12.3.2 - Sui motocicli RR gli unici sensori, attuatori di accensione, centraline o moduli di servizi ammessi per il controllo del motore, sono quelli montati in origine sul motociclo (OEM); tali componenti possono essere disattivati o rimossi ma non sostituiti. Fanno eccezione al presente articolo i componenti indicati nei punti a seguire che sono liberi per marca modello e tipologia.

- Sistema quick-shifter (sensore ed eventuale centralina).
- Sensori di velocità (anteriore e posteriore) e relative ruote foniche.
- Sensore di pressione olio motore.
- Sistema lambda (sensore ed eventuale centralina).
- Centraline, moduli **o sensori** eventualmente indicati nel **DASBK-20**.

12.3.3 - Sui motocicli SP ad eccezione del sistema ride by wire (centraline e sensori), i sensori, attuatori di accensione, centraline o moduli di servizi per il controllo del motore sono liberi per marca modello e tipologia.

12.3.4 - Sui motocicli RR ed SP equipaggiati con ECU SBK gli unici sensori, attuatori di accensione, centraline o moduli di servizi ammessi per il controllo del motore, sono quelli montati in origine sul motociclo (OEM) e previsti nello schema del cablaggio principale per il modello di motociclo in uso. I sensori OEM non previsti nello schema del cablaggio principale per il modello di motociclo in uso, devono essere disconnessi o rimossi. I componenti indicati nei punti a seguire sono liberi per marca modello e tipologia, purché connessi al cablaggio principale del motociclo.

- **Sistema quick-shifter (sensore ed eventuale centralina).**
- **Sensori di velocità (anteriore e posteriore) e relative ruote foniche.**
- **Sensore di pressione olio motore.**
- **Sistema lambda (sensore ed eventuale centralina).**
- **Centraline, moduli o sensori eventualmente indicati nel DASBK-20.**

12.4 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.4.1 - **Salvo quando diversamente specificato nel documento DASBK-20**, l'alternatore (ACG) e la ruota fonica devono essere mantenuti originali. In ogni caso l'alternatore deve essere mantenuto funzionante. Ruotare lo statore o il rotore e spostare il pick-up è vietato.

12.4.2 - La batteria originale può essere riposizionata e/o 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.

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

12.4.4 - La strumentazione originale, le relative staffe di supporto e connessioni elettriche possono essere modificate o sostituite.

12.5 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.5.1 - 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.

12.5.2 - **Tutti i motocicli ad eccezione di quelli che utilizzano la ECU SBK devono montare il dispositivo per il controllo del regime di rotazione indicato nel documento DASBK-20.**

12.5.3 - Sui motocicli di cui all'articolo precedente:

- **è obbligatorio collegare il dispositivo per il controllo del regime massimo di rotazione come indicato nel documento DASBK-20**
- **è obbligatorio acquisire il canale RPM e tutti i canali specificati nel documento DASBK-20, per tutta la durata della manifestazione durante le prove libere, prove ufficiali cronometrate, warm-up e gare**
- **il pilota ha l'obbligo di verificare il corretto funzionamento del sistema di acquisizione. L'impossibilità di scaricare o leggere i canali obbligatori, è equiparata ad una irregolarità tecnica.**

12.5.4 - È ammesso montare un sistema di acquisizione dati che includa i dispositivi indicati nei punti a seguire.

a) Una centralina di acquisizione (logger), eventualmente integrata nel cruscotto.
b) Un cablaggio di acquisizione, eventualmente integrato con il cablaggio principale del motociclo.
c) Un massimo di **9** sensori aggiuntivi, **ossia non facenti parte dei sensori ammessi per il controllo del motore (si veda art. 12.3)**.

12.5.5 - Connettere il logger alla ECU via CAN (o altri protocolli di trasmissione come k-line, lin etc.) è ammesso. Il logger non può avere funzioni di

controllo motore, ossia alterare i parametri in ingresso alla ECU. Fa eccezione l'emulazione dei segnali provenienti dal cruscotto originale (se questo viene sostituito). Il numero e la tipologia dei canali acquisiti via CAN (o altri protocolli) dalla ECU è libero.

12.5.6 - Il cablaggio di acquisizione non può includere ulteriori sensori al di fuori di quelli ammessi. La sua unica funzione deve essere quella di alimentare il sistema di acquisizione e di mettere in connessione il logger con il cruscotto, la ECU ed i sensori ammessi.

12.5.7 - Salvo per quanto stabilito negli articoli a seguire i sensori aggiuntivi sono liberi per tipologia, marca e modello.

12.5.8 - Non sono ammessi sensori aggiuntivi con funzionalità di misura multiple (es. sensori a doppia o tripla lettura) ad eccezione dei sensori di pressione e temperatura degli pneumatici.

12.5.9 - I sistemi aggiuntivi per la rilevazione dei tempi sul giro (traguardi elettronici), sono ammessi.

12.5.10 - Qualora richiesto, il pilota ha l'obbligo di fornire al CT o all'incaricato della FMI la documentazione relativa all'impianto di accensione e controllo motore e/o equipaggiamento aggiuntivo montati sul motociclo indicata nei punti a seguire.

a) Manuali d'uso e documentazione tecnica
b) Listino prezzi
c) Fattura di acquisto.

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA

13.1.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, la carrozzeria deve apparire come l'originale.

13.1.2 - La carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture, **inclusi gli eventuali profili aerodinamici**, possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso, purché conformi a quanto stabilito nel RTGS. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate.

13.1.3 - Sulle dimensioni della carrozzeria è ammessa una tolleranza di mm. +/- 10 rispetto all'originale. La larghezza totale della parte frontale della carrozzeria può essere unicamente aumentata per un massimo di mm. 10.

13.1.4 - Le aperture per il raffreddamento sui lati della carrozzeria possono essere parzialmente chiuse con una rete o pannello forato, per fare spazio a scritte e loghi degli sponsor.

13.1.5 - Al fine di migliorare il raffreddamento del motociclo (motore, radiatori, freni etc.), è ammesso praticare dei fori circolari sulla carrozzeria. I fori con un diametro superiore a mm. 10 devono essere chiusi con una rete metallica verniciata dello stesso colore dell'area circostante.

13.1.6 - 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.

13.1.7 - Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.

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

13.2 - CARENATURA

13.2.1 - Il vetrino del cupolino (plexi) è libero, nei limiti di quanto stabilito 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.

13.2.3 - È autorizzato forare la carenatura al fine di montare dei tamponi conformemente a quanto specificato nel RTGS.

13.2.4 - L'uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso d'aria ai radiatori è ammesso, a condizione che l'aspetto anteriore e laterale del motociclo omologato vengano mantenuti.

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 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, l'impianto di scarico è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

14.3 - Il numero e la posizione (intesa come l'uscita a destra o sinistra) dei silenziatori devono rimanere come sul modello omologato.

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

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

14.6 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A. Il regime di rotazione del motore al quale viene effettuata la misura è quello specificato nei punti a seguire.

a) Motori 4 cilindri 5500 giri/min.
b) Motori 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 - 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 MINIMOTO (RTMMT)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano a questo Campionato devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico. I documenti (liste, modelli o fiches) citati di seguito sono da considerarsi parte integrante del presente Regolamento. Durante l'anno tali documenti possono essere soggetti ad aggiornamenti o revisioni, pertanto si intende valida e vigente l'ultima revisione pubblicata sul sito www.civ.tv.

Sono ammessi al Campionato Italiano Minimoto, motocicli in miniatura con motore a scoppio. Come stabilito nelle Norme Sportive, il Campionato Italiano Minimoto è suddiviso nelle Categorie Junior A, Junior B, Junior C, Open A, Open B e Gentlemen.

Alle suddette Categorie corrispondono diverse tipologie di motociclo e motorizzazione, conformemente a quanto stabilito dal presente Regolamento. Per quanto non contemplato nel presente Regolamento, tutti i componenti del motociclo sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

L'iscrizione di un pilota al Campionato Italiano Minimoto per tutte le Categorie è subordinata alla presentazione di una scheda tecnica contenente informazioni riguardo alcuni componenti del motociclo vincolati dal presente Regolamento. Il modello (**STCIM-20**) 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 OP 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 prima gara successiva alla richiesta di cambio cui il pilota prende parte.

Nella Coppa Interregionale FMI non è prevista alcuna scheda tecnica. Per il Regolamento Tecnico della Categoria "Junior A" Coppa Interregionale FMI, a deroga di quanto indicato nel presente Regolamento vale quanto riportato nel documento **RTJAI-20**.

Durante le verifiche tecniche della Categoria Junior A, i CT possono avvalersi del supporto del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale dei motori del Campionato Italiano Minimoto.

Al fine di garantire la sicurezza sui campi gara, la FMI si riserva la facoltà di introdurre, anche durante la stagione, variazioni regolamentari aventi lo scopo di ridurre o aumentare le prestazioni dei motocicli. Tali variazioni possono 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 (STS), una volta sentito il parere del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico.

versione al 21 gennaio 2020

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 ammessa solo in caso di provati motivi tecnici e deve essere preventivamente concordata con il 1° CT

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, la ciclistica è libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.2 - La marca della minimoto (telaio) deve rimanere come indicata nella scheda tecnica. Il presente articolo non si applica alla Coppa Interregionale FMI.

2.3 - In tutte le Categorie sono ammessi motocicli senza sospensioni con dimensioni* indicate nella tabella a seguire.

	Min.	Max.
Interasse motociclo		mm. 730
Lunghezza motociclo		mm. 1060
Altezza del centro sella		mm. 460

Altezza del motociclo		mm. 620
Lunghezza pedane	mm. 40	
Diametro pneumatici	mm. 240	mm. 280

* 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%.

2.4 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che nelle Minimoto le pedane poggiapiedi devono essere obbligatoriamente di tipo fisso, le pedane di tipo "ripiegabile" sono vietate.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - Sono ammessi unicamente motocicli privi di sospensioni.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - Conformemente a quanto stabilito nel RTGS, tutti motocicli devono disporre di un freno anteriore ed uno posteriore, entrambi funzionanti ed azionabili separatamente mediante comando meccanico o idraulico. Nel caso vengano utilizzati freni a disco, questi devono essere realizzati in lega di ferro.

4.2 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che l'uso di lamierini interposti tra le pastiglie freno ed i pistoni della pinza con superfici radianti che fuoriescano dal corpo della pinza è vietato.

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 non superiore a mm. 100.

5.3 - Conformemente a quanto stabilito nel RTGS, qualsiasi modifica tendente ad alterare la geometria o ridurre il peso dei cerchi ruota è

vietata.

5.4 - A parziale deroga di quanto indicato nel RTGS si stabilisce che, in tutte le Categorie non vengono applicate le norme ETRTO riguardo all'accoppiamento cerchio/pneumatici.

ART. 6 - PNEUMATICI

T.B.D.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

7.1 - SERBATOIO

7.1.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, il serbatoio ed il tappo sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

7.1.2 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, vale quanto stabilito nei punti a seguire.

a) È ammesso l'uso di serbatoi realizzati in vetroresina.
b) È consentito fissare il serbatoio a parti non strutturali del motociclo, anche mediante attacchi rapidi.
c) Il tappo del serbatoio può sporgere dalla sagoma del serbatoio.
d) È raccomandato, ma non obbligatorio, riempire il serbatoio con materiale ignifugo spugnoso (tipo "explosafe®").

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

7.2.1 - Il circuito carburante è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

7.3 - CARBURANTE CATEGORIA JUNIOR A

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

7.3.2 - Nella Categoria Junior A è consigliato seguire le indicazioni del Fornitore Ufficiale del motore sia per quanto riguarda il tipo di olio da miscela che la percentuale di olio nel carburante.

7.4 - CARBURANTE CATEGORIE JUNIOR B E C, OPEN A E B, GENTLEMEN

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

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - GENERALITÀ ALIMENTAZIONE

8.1.1 - È obbligatorio l'uso di motori a carburatore.

8.1.2 - L'uso di sistemi d'iniezione carburante e di carburatori a depressione o membrana, è vietato.

8.1.3 - Nelle Categorie in cui è prevista una limitazione sul carburatore o una flangia in aspirazione, è vietato l'uso di sistemi atti a variare i volumi nei condotti di ammissione. Nelle suddette Categorie 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.

8.2 - FILTRO ARIA CATEGORIE JUNIOR A

8.2.1 - Il filtro dell'aria deve essere quello fornito nel Kit del Fornitore Ufficiale del motore. Qualunque modifica al filtro dell'aria è vietata, nessun dispositivo può essere interposto tra filtro e carburatore.

8.2.2 - Tutta l'aria in ingresso al carburatore deve passare attraverso il filtro dell'aria.

8.2.3 - È responsabilità del pilota, durante tutta la manifestazione, controllare il perfetto stato di conservazione del filtro dell'aria e la tenuta dell'accoppiamento con il carburatore.

8.2.4 - In qualunque momento dell'evento, il 1° CT ha il diritto di richiedere la sostituzione di uno o di tutti i componenti del filtro aria montati sul motociclo, il rifiuto di procedere alla sostituzione è equiparato ad una irregolarità tecnica.

8.3 - FILTRO ARIA CATEGORIA JUNIOR B E C, OPEN A E B, GENTLEMEN

8.3.1 - L'utilizzo di un filtro aria sul condotto di aspirazione del carburatore o (se presente) sulla scatola filtro è obbligatorio. Sono ammessi unicamente filtri in carta, in fibra di cotone, in spugna o realizzati con una rete metallica i cui fori abbiano una superficie massima di mm^2 2.

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

8.4 - CARBURATORE CATEGORIA JUNIOR A

8.4.1 - È obbligatorio l'uso del carburatore fornito nel Kit del Fornitore Ufficiale del motore (Dell'Orto PHBG 15).

8.4.2 - L'uso di inserti fissi o amovibili di qualunque genere sul carburatore è vietato.

8.4.3 - Qualunque modifica al carburatore, ad eccezione di quelle indicate negli articoli a seguire, è vietata.

8.4.4 - Le sole modifiche consentite al carburatore sono la sostituzione degli elementi costituenti la modifica della carburazione. L'uso di getti variabili è vietato.

8.4.5 - Per tutta la durata dell'evento, è obbligatorio l'uso di una taratura del carburatore (getto massimo, getto minimo, modello e posizione dello spillo, polverizzatore, valvola) compresa nel range indicato dal Fornitore Ufficiale del motore. L'uso di tarature differenti (anche per un solo elemento) da quelle indicate dal Fornitore Ufficiale è sanzionato come irregolarità tecnica.

8.4.6 - Il range di carburazione ammesso viene affisso sulla bacheca ufficiale della manifestazione, il mancato controllo della bacheca ufficiale da parte del pilota non è accettato come valida giustificazione per l'utilizzo di tarature del carburatore non consentite. Nell'arco di un evento il Fornitore ufficiale, può modificare il range di carburazione purché ne sia data immediata comunicazione ai piloti entro 30 minuti dall'inizio della sessione successiva.

8.4.7 - In qualunque momento dell'evento, il 1° CT ha il diritto di richiedere la sostituzione di uno o di tutti i componenti del carburatore montati sul motociclo, il rifiuto di procedere alla sostituzione è equiparato ad una irregolarità tecnica.

8.5 - CARBURATORE CATEGORIE JUNIOR B E C

8.5.1 - È obbligatorio l'uso di uno dei carburatori inseriti nella lista dei "Componenti Approvati per il Campionato Italiano Minimoto" (**DACIM-20**) pubblicata sul sito www.civ.tv.

8.5.2 - Il diametro del diffusore deve essere di mm. 15 per i motocicli con motore 2T e di mm. 18 per motocicli con motore 4T.

8.5.3 - Le pompe di ripresa ad azionamento meccanico sono vietate.

8.5.4 - Le sole modifiche consentite al carburatore sono la sostituzione degli elementi costituenti la modifica della carburazione. L'uso di getti variabili è vietato.

8.5.5 - È vietato modificare il condotto principale del carburatore nel tratto compreso tra le sezioni di ingresso e di uscita. L'uso di inserti fissi o amovibili (inclusi cornetti o filtri), al fine di aggirare la presente norma è vietato.

8.6 - CARBURATORE CATEGORIE OPEN A E B, GENTLEMEN

8.6.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire il carburatore è libero.

8.6.2 - Le pompe di ripresa ad azionamento meccanico sono ammesse unicamente sui carburatori dei motocicli con motore 4T.

8.7 - FLANGIA IN AMMISSIONE CATEGORIA JUNIOR B

8.7.1 - Unicamente sui motori 4 tempi della Categoria Junior B, è obbligatorio interporre tra il carburatore e la testa, una flangia con uno spessore di mm. 15 ed un foro interno perfettamente cilindrico e non smussato con diametro massimo di mm. 15. 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.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - MOTORE CATEGORIA JUNIOR A

9.1.1 - Gli unici motori ammessi nella Categoria Junior A sono quelli del Fornitore Ufficiale dalla Categoria Junior A.

9.1.2 - I motori di cui all'articolo precedente vengono assegnati ai piloti per sorteggio come indicato nei punti a seguire

a) Tutti i motori sono identificati da un numero univoco stampigliato sul carter.

b) Il sorteggio dei motori ossia l'abbinamento del numero di motore al numero di gara del pilota viene effettuato il venerdì pomeriggio alla sola presenza del Presidente di Giuria del Campionato Italiano Minimoto.

c) Oltre agli incaricati al sorteggio ed alla distribuzione, al sorteggio possono assistere unicamente i piloti, gli esercenti la potestà genitoriale dei piloti o, in assenza, le persone alle quali il minore sia stato affidato (di seguito indicati come "accompagnatori"). La presenza dei piloti e/o degli accompagnatori non è necessaria ai fini dell'espletamento delle procedure di sorteggio.

d) A sorteggio avvenuto, il motore può essere ritirato unicamente dall'accompagnatore del pilota al quale è stato assegnato il motore.

e) Per poter ritirare il motore ed il relativo Kit, l'accompagnatore deve sottoscrivere il modello di assegnazione del motore (**DAM-20**). È responsabilità dell'accompagnatore verificare la correttezza dei

dati riportati sul modello **DAM-20** (Nome, numero di gara, numero motore, codici dei sigilli) all'atto del ritiro del motore. In seguito al ritiro del motore non vengono accettati reclami sui dati riportati nel suddetto modello.

f) Il motore associato al pilota in fase di sorteggio pubblico non può essere sostituito, salvo nei casi previsti negli articoli a seguire.

g) I componenti del Kit del Fornitore Ufficiale assegnati al pilota di norma non possono essere sostituiti. Unicamente nel caso di presentazione del modello **RMS-20** o in caso di avaria di un componente del Kit, ad insindacabile giudizio del 1°CT, sentito il parere del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale, possono essere sostituiti 1 o più componenti del Kit.

h) le operazioni di sorteggio ed associazione dei motori ai piloti e consegna dei Kit, non possono essere oggetto di reclamo.

i) I componenti interni ad un motore sigillato non possono essere oggetto di reclamo.

9.1.3 - Lo scambio di motori, anche all'interno dello stesso team è vietato. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come irregolarità tecnica.

9.1.4 - Il pilota ha diritto alla sostituzione del motore, solo in caso di avaria del motore e solo una volta durante l'evento. La sostituzione del motore viene effettuata secondo le modalità indicate nei punti a seguire.

a) Una volta accertata l'avaria, l'accompagnatore del pilota deve presentare al 1°CT il motociclo completo, unitamente al modello **RMS-20** (scaricabile sul sito www.civ.tv) compilato per le parti di competenza.

b) Il motore sostitutivo viene sorteggiato dal Presidente di Giuria del Campionato Italiano Minimoto e consegnato, previa sottoscrizione di un nuovo modello **DAM-20** da parte dell'accompagnatore.

c) Il motore sostituito ed eventualmente uno o più componenti del Kit, vengono consegnati al servizio tecnico del Fornitore Ufficiale del motore perché possa verificare le cause dell'avaria, le verifiche possono essere effettuate durante o in seguito all'evento. Nel caso il servizio tecnico del fornitore ufficiale accerti rottura del motore per cause imputabili al team o al pilota la sanzione prevista è la

partenza dall'ultimo posto in griglia nella prima gara successiva alla presentazione al STS dell'esito delle verifiche effettuate dal Fornitore Ufficiale. La sanzione viene applicata alla prima gara cui il pilota prende parte (anche in eventi successivi). Il risultato della verifica da parte del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale non può essere oggetto di reclamo.

d) In nessun caso può essere **richiesta dal pilota la sostituzione del motore** per la seconda volta nel medesimo evento.

9.1.5 - Al termine dell'evento tutti i piloti devono riconsegnare al Fornitore Ufficiale il motore ed i componenti del Kit a loro assegnati. La mancata consegna del motore e/o dei componenti del Kit (anche uno solo dei componenti) comporta l'applicazione della sanzione prevista nelle norme sportive. Agli eventi del Campionato Italiano Minimoto non sono ammessi piloti che non abbiano consegnato i motori o i component del Kit a loro assegnati negli eventi precedenti.

9.1.6 - In qualunque momento dell'evento, il 1° CT ha il diritto di richiedere la sostituzione del motore e di uno o di tutti i componenti del kit del Fornitore Ufficiale montati sul motociclo. **Il pilota ha l'obbligo di riconsegnare il motore e/o i componenti del kit richiesti dal 1° CT, il rifiuto di procedere alla sostituzione è equiparato ad una irregolarità tecnica. Il motore sostitutivo viene sorteggiato dal Presidente di Giuria del Campionato Italiano Minimoto e consegnato, previa sottoscrizione di un nuovo modello DAM-20 da parte dell' accompagnatore. La sostituzione del motore richiesta dal 1°CT non rientra nel conteggio del numero massimo di motori sostituibili ad un pilota durante l'evento.**

9.2 - GENERALITÀ MOTORE CATEGORIE JUNIOR B E C, OPEN A E B, GENTLEMEN

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

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

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

9.2.4 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS si stabilisce che, sulla misura della cilindrata è ammessa una tolleranza di 0,60cc.

9.2.5 - La marca del motore (carter motore) deve rimanere come indicata nella scheda tecnica. Il presente articolo non si applica alla Categoria Junior A ed alla Coppa Interregionale FMI.

9.3 - MOTORE CATEGORIE JUNIOR B E C

9.3.1 - Sono ammessi unicamente motori raffreddati ad aria, con cilindrata massima pari a 40 cc. per i motori 2T e 90 cc. per i motori 4T.

9.4 - MOTORE CATEGORIE OPEN A E B, GENTLEMEN

9.4.1 - Sono ammessi motori raffreddati ad aria e/o acqua, con cilindrata massima pari a 50 cc. per i motori 2T e 110 cc. per i motori 4T.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - GENERALITÀ TRASMISSIONE

10.1.1 - Salvo di quanto specificato negli articoli a seguire, la trasmissione è libera nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

10.1.2 - Sono ammessi unicamente motori mono marcia.

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

10.2 - FRIZIONE CATEGORIA JUNIOR A

10.2.1 - La frizione e tutti i suoi componenti, ad eccezione delle molle che sono libere per marca e modello, devono essere quelli prodotti dal Fornitore Ufficiale del motore.

10.3 - FRIZIONE CATEGORIE JUNIOR B E C, OPEN A E B, GENTLEMEN

10.3.1 - La frizione è libera ma deve essere calettata sull'albero motore.

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

10.4 - TRASMISSIONE FINALE

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

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

10.4.3 - Conformemente a quanto stabilito nel RTGS, è obbligatorio collocare nella parte inferiore del forcellone una protezione "pinna" tra il ramo inferiore della catena e la corona.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - GENERALITÀ IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1.1 - Salvo di quanto specificato negli articoli a seguire, l'impianto di raffreddamento e lubrificazione è libero nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

11.2 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE CATEGORIE JUNIOR A, B E C

11.2.1 - L'uso di radiatori dell'olio è vietato.

11.3 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE CATEGORIE OPEN A E B, GENTLEMEN

11.3.1 - L'uso di radiatori dell'acqua e dell'olio è ammesso.

11.3.2 - Qualora presente la pompa dell'acqua (ad azionamento meccanico od elettrico) è libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - GENERALITÀ IMPIANTO ELETTRICO

12.2 - A parziale deroga di quanto indicato 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.

12.3 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.3.1 - Tutti i motocicli devono utilizzare obbligatoriamente il kit di accensione omologato per il Campionato Italiano Minimoto 2018, riconoscibile dal logo CIV unitamente al marchio "2018", venduto da Selettra Srl (tel: +39.051.8654611 fax: +39.051.861295 mail: info@selettra-ignitioncoil.it). Non sono ammessi altri kit anche se omologati negli anni precedenti.

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

12.3.3 - 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.

12.3.4 - In qualunque momento dell'evento, il 1° CT 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.

12.4 - CANDELA

12.4.1 - Nella Categoria Junior A è obbligatorio utilizzare la candela NKG BR9EG (marca, modello, e grado termico). Qualunque modifica alla candela è vietata. L'utilizzo di candele diverse, anche nel grado termico, o la presenza di modifiche sulla candela è sanzionata come irregolarità tecnica.

12.4.2 - Nelle Categorie Junior B e C, Open A e B, Gentlemen la candela è libera per quanto riguarda la marca, la gradazione ed il materiale. Non è ammesso effettuare lavorazioni sulla candela.

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 - Unicamente nelle Categorie Open A, Open B 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:

a) Sono ammessi vetrini del cupolino (plexi) non trasparenti.
b) 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.

c) Sono vietati profili aerodinamici.

13.2 - TABELLE PORTA-NUMERO E NUMERI DI GARA

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

a) 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.

b) I numeri di gara devono avere un'altezza minima di mm. 120 per i frontali e mm. 60 per i laterali.

c) La larghezza e lo spessore dei numeri, la distanza tra i numeri, la distanza dei numeri dal bordo della tabella devono essere tali da garantire la perfetta leggibilità quando il motociclo è in pista.

13.2.2 - Le tabelle porta-numero e i numeri di gara devono avere i colori indicati nella tabella a seguire.

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

13.2.3 - In caso di contestazioni concernenti la leggibilità delle tabelle porta-numero, la decisione del CT è inappellabile.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - IMPIANTO DI SCARICO CATEGORIA JUNIOR A

14.1.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, è obbligatorio l'uso dell'impianto di scarico incluso nel Kit del Fornitore Ufficiale. Nessuna modifica è consentita sull'impianto di scarico e sul silenziatore. È vietato lo scambio degli impianti di scarico tra piloti, anche all'interno dello stesso team. Il silenziatore non deve sporgere oltre l'estremità finale del codone.

14.2.2 - È responsabilità del pilota, durante tutta la manifestazione, controllare il perfetto stato di conservazione dell'impianto di scarico.

14.1.3 - Il silenziatore e la marmitta sono assicurati mediante sigillatura. È responsabilità del pilota, durante tutta la manifestazione, controllare il perfetto stato di conservazione della sigillatura. La non conformità (assenza, manomissione, rottura) del sigillo è equiparata ad una irregolarità tecnica.

14.1.4 - Nella Categoria Junior A non è previsto il controllo del massimo livello fonometrico ammesso. Il livello fonometrico dei motocicli non può essere oggetto di reclamo.

14.2 - GENERALITÀ IMPIANTO DI SCARICO CATEGORIE JUNIOR B E C, OPEN A E B, GENTLEMEN

14.2.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS si stabilisce che, salvo quanto diversamente indicato negli articoli a seguire, l'impianto di scarico è libero.

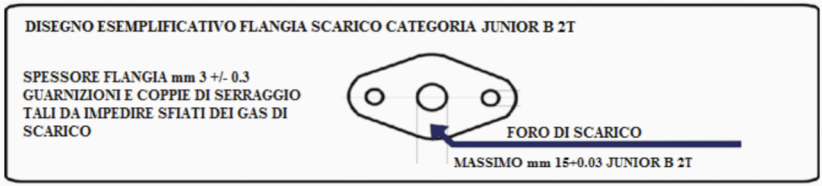
14.2.2 - La parte posteriore del silenziatore non deve avere bordi taglienti.

14.2.3 - Il silenziatore non deve sporgere oltre l'estremità finale del codone.

14.2.4 - 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.

14.3 - IMPIANTO DI SCARICO CATEGORIE JUNIOR B E C, OPEN A E B, GENTLEMEN

14.3.1 - Unicamente sui motori 2 tempi della Categoria Junior B, è obbligatorio interporre tra il cilindro ed il collettore di scarico una flangia realizzata in lega di ferro, con uno spessore di mm. 3 ed un foro interno perfettamente cilindrico e non smussato con diametro massimo di mm. 15. Le tolleranze previste sulle misure della flangia sono di mm. + 0,03



Il disegno ha uno scopo esemplificativo e non vincola ne la forma della flangia ne il numero di fori per i prigionieri.

14.3.2 - In presenza di una flangia allo scarico, tutti i gas di scarico devono passare attraverso il foro interno della stessa. Pertanto il montaggio della flangia deve essere conforme a quanto stabilito nei punti a seguire.

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

14.3.3 - In tutte le Categorie ad eccezione della Junior A, il massimo livello fonometrico ammesso è di 98 dB/A. Il rilevamento viene effettuato con trasmissione finale disinserita e frizione regolarmente montata, al regime di rotazione del motore di 8000 giri/min per i motori 2 tempi e 6000 giri/min per i motori 4 tempi.

ART. 15 - MATERIALI

15.1 - L'uso del titanio e leghe leggere per la bulloneria del motore e del telaio, è vietato.

15.2 - L'uso del titanio, magnesio e fibra di carbonio e/o kevlar come materiali costruttivi per il motociclo, è vietato. Fanno eccezione, i petali del pacco lamellare ed il materiale d'attrito di frizione e freni.

ART. 16 - EQUIPAGGIAMENTO OBBLIGATORIO DEI PILOTI

16.1 - Durante le prove e le gare, quando sono in sella ad un motociclo con motore acceso, tutti i piloti di tutte le Categorie devono indossare obbligatoriamente tutti i dispositivi di protezione conformi a quanto indicato nel RTGS e nell'Allegato "DPI".

16.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS e nell'Allegato "DPI", è consentito l'uso di scarpe adeguate alla disciplina, che coprano le caviglie, realizzate in pelle e/o materiale resistente all'abrasione.

16.3 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS a tutti i piloti di tutte le Categorie è consigliato esporre nella parte posteriore alta della tuta (gobba) il proprio numero di gara. La combinazione dei colori di numeri di gara e sfondo deve essere quella prevista per le tabelle porta-numero della Categoria di appartenenza. Le norme riportate nel presente articolo diverranno obbligatorie nel 2021.

ART. 17 - PUNZONATURA PARTICOLARI MECCANICI

17.1 - PUNZONATURA PARTICOLARI MECCANICI CATEGORIA JUNIOR A

17.1.1 - Il motore, il collettore di aspirazione, il collettore di scarico, la flangia, ed il silenziatore di scarico sono assicurati per mezzo di sigilli che ne impediscono lo smontaggio. Le uniche operazioni di manutenzione e messa a punto ammesse sui componenti sigillati sono quelle che possono essere effettuate senza rimuove i sigilli.

17.1.2 - Il pilota, o il suo accompagnatore per lui, ha il compito di controllare la conformità dei sigilli al momento del ritiro del motore. Non sono ammessi reclami sui sigilli dopo il ritiro del motore.

17.1.3 - È responsabilità del pilota, mantenere i sigilli integri ed in perfetto stato di conservazione per tutta la durata dell'evento. La non conformità (assenza, manomissione, rottura) anche di uno solo dei sigilli è equiparata ad una irregolarità tecnica.

17.1.4 - I CT ed il servizio tecnico del Fornitore Ufficiale sono gli unici autorizzati a rimuovere i sigilli.

17.1.5 - La sanzione prevista per l'irregolarità tecnica di un componente punzonato, per l'assenza dei punzoni e/o per la manomissione dei punzoni, si applica (anche retroattivamente) a tutte le sessioni (prove ufficiali cronometrate e gare) precedenti alla accertata irregolarità e successive ad eventuale controllo risultato conforme.

17.2 - PUNZONATURA PARTICOLARI MECCANICI CATEGORIE JUNIOR B E C, OPEN A E B, GENTLEMEN

17.2.1 - La funzione dei punzoni (vernici, sigilli, sticker etc.) illustrata negli articoli a seguire è quella di identificare in maniera univoca un particolare e/o impedirne lo smontaggio.

17.2.2 - Durante le operazioni preliminari, il 1° CT ha a la facoltà di disporre la punzonatura di uno o più componenti del motociclo sottoposti a vincoli regolamentari (es. flange, carburatori, cilindri ecc.).

17.2.3 - La rimozione di uno o più punzoni per effettuare interventi di manutenzione è ammessa, ma deve essere preventivamente concordata con il 1° CT Il 1° CT ha la facoltà di richiedere che l'intervento sia effettuato in sua presenza e/o di verificare la conformità dei componenti smontati/sostituiti. È obbligo del pilota (o del suo meccanico per lui) accertarsi che tutti i punzoni rimossi vengano

apposti nuovamente prima dell'ingresso in pista successivo all'intervento di manutenzione.

17.2.4 - È obbligo del pilota (o del suo meccanico per lui) assicurarsi che tutti i punzoni siano integri ed in buone condizioni prima di ogni ingresso in pista. La verificata assenza o manomissione di uno o più punzoni è equiparata ad una irregolarità tecnica.

17.2.5 - La sanzione prevista per l'irregolarità tecnica di un componente punzonato, per l'assenza dei punzoni e/o per la manomissione dei punzoni, si applica (anche retroattivamente) a tutte le sessioni (prove ufficiali cronometrate e gare) successive alla punzonatura del componente.

versione al 21 gennaio 2020

REGOLAMENTO TECNICO OHVALE GP-0 (RTOHV)

versione al 21 gennaio 2020

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano Campionato Italiano Ohvale GP-0 devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico. I documenti (liste, modelli o fiches) citati di seguito sono da considerarsi parte integrante del presente Regolamento. Durante l'anno tali documenti possono essere soggetti ad aggiornamenti o revisioni, pertanto si intende valida e vigente l'ultima revisione pubblicata sul sito www.civ.tv

Il Campionato Italiano Ohvale GP-0 è aperto ai motocicli prodotti dal Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Ohvale GP-0 (Ohvale S.r.l), suddivisi nelle seguenti 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 FMI il materiale e/o la documentazione relativi ai motocicli omologati, come specificato nell'Allegato "Documentazione e Master".

È ammesso montare componenti (o sostituire alcuni componenti originali) 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 quando diversamente specificato nel presente Regolamento e nelle fiches, tutti i motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS. Per quanto non specificato nel presente Regolamento, nelle fiches e nel RTGS, tutti i componenti del motociclo devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore.

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.

Durante le verifiche tecniche i CT possono avvalersi del supporto del Servizio Tecnico del Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Ohvale GP-0. Il STS può avvalersi del Servizio Tecnico del Fornitore Ufficiale anche per verifiche che prevedano il ritiro del motore o di un suo componente.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Il peso del motociclo in ordine di marcia non deve essere inferiore ai valori indicati di seguito:

a)	GP-0 110	4Speed	Kg. 64
b)	GP-0 160	4Speed	Kg. 65
c)	GP-0 190	Daytona **(fino al MY 2019)**	Kg. 68
d)	GP-0 190	Daytona **(dal MY 2020)**	**Kg. T.B.D.**

1.2 - Durante l'intera stagione ogni pilota titolare ha diritto ad utilizzare, quindi a far sigillare, 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.

1.3 - 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.

1.4 - I motori presentati per la sigillatura FMI, devono essere dotati del sigillo identificativo apposto dal Servizio Tecnico Ohvale ed avere le viti già forate per essere legati come indicato negli articoli a seguire.

1.5 - Categorie GP-0 110 4Speed e GP-0 160 4Speed, legatura che colleghi le viti di fissaggio del coperchio della distribuzione.

1.6 - Categoria GP-0 190 Daytona, legatura sul lato sinistro che colleghi la testa ed il cilindro ad una vite del carter motore.

1.7 - **La presenza dei sigilli apposti dal Servizio Tecnico del Fornitore Ufficiale non è considerata una prova di conformità del motore, è responsabilità del pilota assicurarsi che il motore sia conforme a quanto specificato nel presente regolamento prima di richiederne la sigillatura.**

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - TELAIO

2.1.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che il telaio deve essere mantenuto originale, è ammesso unicamente montare la piastra di irrigidimento del telaio prodotta dal costruttore per il modello di motociclo in uso. La verniciatura del telaio è libera ma la sua lucidatura è vietata.

2.1.2 - **I supporti e le piastre di ancoraggio del motore devono rimanere originali come prodotti dal costruttore.**

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 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il forcellone ed il perno forcellone devono essere mantenuti originali.

2.4.2 - È ammesso sostituire i registri tendicatena originali con quelli racing prodotti dal costruttore per il modello di motociclo in uso.

2.4.3 - Tutti i motocicli devono essere equipaggiati con la pinna para-catena fornita dal costruttore del motociclo.

2.5 - PIASTRE DI STERZO

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

2.5.2 - Il cannotto di sterzo deve essere mantenuto nella sua posizione originale.

2.6 - MANUBRI E COMANDI

2.6.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, i manubri ed i comandi manuali (comando gas, freno, frizione e blocchetti elettrici) devono essere mantenuti originali.

2.6.2 - I manubri ed i comandi manuali (frizione e freno) possono essere riposizionati.

2.6.3 - Unicamente nella Categoria GP-0 190 Daytona, è ammesso sostituire i

terminali manubrio originali con quelli montati in origine sui modelli prodotti a partire dal 2018. Nelle restanti Categorie i terminali manubrio devono essere mantenuti originali.

2.7 - PEDANE E COMANDI

2.7.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale devono essere mantenuti originali.

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

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

2.7.4 - Il piolo della leva freno posteriore può essere posizionato anche sulla prima asola di alleggerimento nella parte anteriore della leva.

2.8 - LEVA AVVIAMENTO

2.8.1 - La leva di avviamento del motore originale 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 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la forcella deve essere mantenuta originale in ogni suo componente.

3.1.2 - In tutte le Categorie è ammesso sostituire la forcella originale con la forcella "+5" montata in origine sui motocicli prodotti a partire dal 2019. **Fanno eccezione al presente articolo i motocicli della categoria GP-0 190 Daytona, per i quali non è ammesso montare la forcella equipaggiante in origine il MY 2020 sui modelli degli anni precedenti. I motocicli GP-0 190 Daytona MY 2020 possono utilizzare unicamente la forcella equipaggiante in origine il modello di motociclo. Salvo quanto indicato negli articoli a seguire, la forcella equipaggiante in origine i motocicli GP-0 190 Daytona MY 2020 deve essere mantenuta originale in ogni suo componente.**

3.1.3 - La posizione degli steli forcella rispetto alle piastre di sterzo è libera.

3.1.4 - È ammesso montare il sistema precarico molla e/o le cartucce facenti parte del kit specifico per il modello di motociclo in uso.

3.1.5 - La posizione dei registri idraulici, il coefficiente elastico (K), il precarico delle molle principali, la quantità ed il tipo di olio idraulico sono liberi.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che è ammesso montare unicamente l'ammortizzatore di sterzo incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

3.3.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la sospensione posteriore deve essere mantenuta originale in ogni suo componente.

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

3.3.3 - È consentito sostituire l'ammortizzatore originale unicamente con uno di quelli facenti parte del kit specifico per il modello di motociclo in uso.

3.3.4 - L'interasse dell'ammortizzatore, la posizione dei registri idraulici, il coefficiente elastico (K) 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. **Non è ammesso aggiungere condotti d'aria allo scopo di migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante.**

4.1.2 - Unicamente sui motocicli delle categorie OHVALE GP-0 160 4 Speed e 190 Daytona è ammesso sostituire il disco originale utilizzando il kit per il disco flottante prodotto dal costruttore per il modello di motociclo in uso.

4.2 - PINZE FRENO

4.2.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato 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. **Nulla può essere**

aggiunto, rimosso, sostituito o modificato. Ad eccezione dell'olio del circuito idraulico, eventuali revisioni delle pinze freno devono essere effettuate con materiale originale.

4.2.2 - È obbligatorio montare pastiglie freno originali o, in alternativa, quelle facenti parte del kit specifico per il modello di motociclo in uso.

4.3 - POMPE FRENO

4.3.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che le pompe dei freni (anteriori e posteriori) e le relative tubazioni devono essere mantenute originali. **È ammessa unicamente la sostituzione dell'olio del circuito idraulico.**

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che i cerchi ruota, i distanziali interni ed esterni ed i perni devono essere mantenuti originali in ogni loro parte.

5.2 - **I motocicli GP-0 190 Daytona MY 2020 devono utilizzare il perno ruota anteriore equipaggiante in origine il modello di motociclo. Il perno ruota anteriore dei motocicli GP-0 190 Daytona MY 2020 non può essere utilizzato sugli altri modelli di motociclo.**

5.3 - **Le valvole, i cuscinetti, i parapolvere ed i pesi di bilanciamento, sono liberi.**

ART. 6 - PNEUMATICI

T.B.D.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

7.1 - SERBATOIO

7.1.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che il serbatoio ed il tappo serbatoio devono essere mantenuti originali. **Nessuna paratia interna o esterna al serbatoio può essere aggiunta. È consentito l'utilizzo di pellicole riflettenti nella parte inferiore del serbatoio.**

7.1.2 - **In tutte le Categorie è obbligatorio montare il serbatoio in materiale plastico equipaggiante i motocicli a partire dal 2017. I serbatoi in alluminio equipaggianti in origine i motocicli prodotti fino al 2016 non sono ammessi.**

7.1.3 - Conformemente a quanto indicato nel RTGS il serbatoio deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe®") e che gli sfiati del serbatoio sono liberi ma devono essere collegati attraverso una valvola di non ritorno ad un vaso di recupero. L'uso di materiali di riempimento allo scopo di ridurre la capacità di un serbatoio, è vietato.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

7.2.1 - Il circuito del carburante, inteso come l'insieme di condotti e dispositivi compresi tra il serbatoio ed il carburatore, è libero nei limiti di quanto stabilito nel 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 - GENERALITÀ ALIMENTAZIONE

8.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, l'impianto di alimentazione **(come definito nel RTGS)** deve essere mantenuto originale. **L'uso di sistemi atti a variare i volumi nei condotti di ammissione è vietato.**

8.2 - CARBURATORE

8.2.1 - È obbligatorio l'uso dei carburatori indicati nei punti a seguire.

a) Categoria GP-0 110 4Speed Mikuni T/A22 o Mikuni VM 24
b) Categoria GP-0 160 4Speed KF PZ 27 o KF PE 28 o KEIHIN PE 28
c) Categoria GP-0 190 Daytona KEIHIN PE 28

8.2.2 - Il diametro massimo 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 - FILTRO ARIA

8.3.1 - **Il filtro dell'aria è obbligatorio e deve essere il filtro aria metallico fornito dal costruttore, nessuna modifica è ammessa.**

8.3.2 - L'uso di sistemi atti ad aumentare la pressione dell'aria in ammissione al carburatore sfruttando il movimento del motociclo è vietato.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ MOTORE

9.1.1 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il motore deve essere mantenuto originale in ogni suo componente.

9.1.2 - Gli unici motori ammessi sono quelli indicati di nei punti a seguire.

a) Categoria GP-0 110 4Speed ZONGSHEN W110G
b) Categoria GP-0 160 4Speed ZONGSHEN W155
c) Categoria GP-0 190 Daytona DAYTONA ANIMA FDX190 **4 Speed (fino al MY 2019)**
d) Categoria GP-0 190 Daytona DAYTONA ANIMA FDX190 **5 Speed (dal MY 2020)**

Sui motocicli della categoria GP-0 190 Daytona fino al MY 2019 non è ammesso utilizzare il motore equipaggiante in origine il MY 2020. I motocicli GP-0 190 Daytona MY 2020 possono utilizzare unicamente il motore equipaggiante in origine il modello di motociclo.

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

9.1.4 - Conformemente a quanto stabilito nel RTGS, è obbligatorio l'utilizzo della protezione del carter motore lato destro. La protezione deve essere obbligatoriamente quella inclusa nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

9.1.5 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si autorizza l'uso di serbatoi di recupero degli sfiati motore della capacità minima di 250cc.

9.2 - TESTA

9.2.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la testa deve essere mantenuta originale, qualsiasi tipo di lavorazione per asportazione di materiale (incluso lucidatura) e riporto di materiale (incluso trattamento superficiale) è vietata.

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

9.2.3 - Le sedi e le guide valvola devono essere mantenute originali.

9.2.4 - È consentito rettificare il piano della testa a contatto con il cilindro per ripristinare le superfici conformemente a quanto indicato nelle fiches tecniche depositate dal costruttore **fermo restando il rispetto dei limiti del volume della camera di combustione e dell'altezza di squish riportati nell'articolo a seguire.**

9.2.5 - Il volume della camera di combustione e l'altezza dello squish devono rispettare i valori indicati nella tabella di seguito.

Camera di Combustione	Volume (cc.)	Altezza Minima di Squish (mm.)*
a) Categoria GP-0 110 4 Speed	10.0 +/- 0.4	1.00
b) Categoria GP-0 160 4 Speed	13.5 +/- 0.4	0.60
c) Categoria GP-0 190 Daytona	14.8 +/- 0.4	1.25

*Sull'altezza dello squish non è ammessa alcuna tolleranza.

9.2.6 - La candela è libera. Una volta fissata la candela sulla testa, nulla di quest'ultima, oltre agli elettrodi, può sporgere all'interno della camera di combustione.

9.2.7 - La guarnizione di testa deve rimanere originale, anche nel numero, nulla può essere rimosso o aggiunto dalla guarnizione, così come originariamente fornita dal costruttore ad eccezione di mastici, colle, paste siliconiche etc.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - Qualsiasi modifica all'albero a camme è vietata.

9.3.2 - Le valvole, le molle, le punterie (bicchierini), **i paraoli (gommini)**, i semiconi ed i piattelli delle valvole devono essere mantenuti originali. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina. Lo spessoramento delle molle delle valvole è vietato.

9.3.3 - Gli alberi a camme, la catena di distribuzione, i pattini, il tenditore, i rocchetti ed ingranaggi (e le relative viti di fissaggio), **il dispositivo automatico di decompressione** devono essere mantenuti originali. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina. La fase degli alberi a camme non può essere modificata.

9.4 - CILINDRO

9.4.1 - Il cilindro deve essere mantenuto originale.

9.4.2 - **È consentito rettificare il piano del cilindro a contatto con la testa per ripristinare le superfici conformemente a quanto indicato nelle fiches tecniche depositate dal costruttore, fermo restando il rispetto dei limiti del volume della camera di combustione e dell'altezza di squish riportati nel presente regolamento.**

9.4.3 - La guarnizione di base cilindro deve rimanere originale, anche nel numero, nulla può essere rimosso o aggiunto dalla guarnizione, così

come originariamente fornita dal costruttore ad eccezione di mastici, colle, paste siliconiche etc.

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 essere mantenuto originale, qualsiasi modifica inclusi alleggerimento, bilanciatura e lucidatura, è vietata.

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

9.8 - CARTER MOTORE

9.8.1 - I carter motore ed i coperchi laterali 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.

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

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - TRASMISSIONE PRIMARIA

10.1.1 - Gli ingranaggi della trasmissione primaria (sull'albero motore e sulla frizione) devono essere mantenuti originali.

10.2 - FRIZIONE

10.2.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS si stabilisce che, salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la frizione, inclusi le molle, i dischi condotti, i dischi conduttori ed il comando frizione devono essere mantenuti originali.

10.2.2 - Unicamente sui motocicli delle Categorie GP-0 160 4Speed e GP-0 190 Daytona è ammesso montare il kit di frizione anti-saltellamento "EVR by OHVALE" incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

10.3 - CAMBIO

10.3.1 - 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, è vietata.

10.3.2 - È vietato qualsiasi tipo di trattamento superficiale, incluso lucidatura e superfinitura.

10.3.3 - Unicamente sui motocicli delle Categorie GP-0 160 4Speed e GP-0 190 Daytona è ammesso sostituire la molla del sistema di selezione delle marce, inclusa nel kit specifico per il modello del motociclo in uso.

10.4 - TRASMISSIONE FINALE

10.4.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che per la trasmissione finale (pignone, corona e catena) è obbligatorio l'uso di componenti distribuiti da Ohvale.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - GENERALITÀ

11.1.1 - Il tipo di raffreddamento (aria ed olio) deve rimanere originale.

11.2 - RADIATORE OLIO

11.2.1 - Il radiatore dell'olio deve essere mantenuto originale.

11.3 - CIRCUITO OLIO

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

11.3.2 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, vale quanto stabilito nei punti a seguire.

a) Le tubazioni dell'olio che connettono il motore al radiatore olio devono essere mantenute originali.
b) Gli sfiati 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 essere mantenuto originale, **nessun taglio/modifica può essere effettuato, nessun connettore può essere sostituito o modificato.**

12.1.2 - I comandi elettrici sul manubrio possono essere riposizionati, ma non sostituiti o rimossi.

12.1.3 - È obbligatorio mantenere l'interruttore di spegnimento del motore, montato sul semi-manubrio destro.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il sistema di accensione e controllo motore (rotore, statore centralina di controllo motore e bobina) deve essere mantenuto originale. **Ruotare lo statore o il rotore e spostare il pick-up oltre quanto consentito dalle asole di fissaggio originali, è vietato.**

12.2.2 - Unicamente sui motocicli della Categoria GP-0 190 Daytona è obbligatorio montare il sistema di accensione e controllo motore equipaggiante il modello prodotto dal 2018. In tutte le rimanenti categorie il sistema di accensione deve essere mantenuto originale.

12.2.3 - In qualsiasi momento dell'evento, il 1° CT ha il diritto di richiedere la sostituzione di qualunque componente del sistema di accensione e controllo motore montati sul motociclo. Il rifiuto a procedere alla sostituzione è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

12.3 - SENSORI PER IL CONTROLLO DEL MOTORE

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

12.3.2 - Nessuna centralina o sensore aggiuntivo ad eccezione di quelli montati in origine sul motore può essere aggiunto al fine di implementare le strategie di controllo del motore. I sensori montati in origine sul motore devono essere mantenuti originali.

12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.4.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato negli articoli a seguire, qualsiasi componente elettrico o elettronico (sensore centralina display) aggiuntivo ossia non montato in origine sul motociclo, è vietato.

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

12.4.3 - È ammesso montare uno o più sistemi (cruscotti, display etc.) per la visualizzazione dei parametri indicati nei punti a seguire.

a) Giri motore
b) Temperatura dell'olio
c) Tempo sul giro
d) Ore motore

12.4.4 - È ammesso l'uso di cruscotti integrati con funzione di traguardo elettronico, geo-localizzazione e acquisizione dati. L'acquisizione dati deve limitarsi ai soli canali indicati nell'elenco a seguire.

a) Giri motore
b) Temperatura dell'olio
c) Tempo sul giro
d) Ore motore
e) Posizione e velocità (mediante segnale GPS).

12.4.5 - Tutti i motocicli devono montare la luce posteriore inclusa nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

12.4.6 - 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 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.

13.1.2 - I colori e le grafiche della carrozzeria sono liberi.

13.1.3 - L'uso di componenti in fibra di carbonio è vietato.

13.2 - CARENATURA

13.2.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la carenatura deve essere mantenuta originale, **è ammessa unicamente la riparazione a seguito di rotture ferma restando la sicurezza del componente.**

13.2.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS **in tutte le categorie** è ammesso modificare la carena come indicato nei punti a seguire:

a) Sostituire il cupolino e/o la carenatura originali con quelli montati in origine sui motocicli prodotti a partire dal 2019
b) Montare i profili aerodinamici inclusi nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.
c) Sostituire il codone/copri-serbatoio originale con quello montato in origine sui motocicli prodotti a partire dal MY 2020.

13.2.3 - Gli attacchi della carenatura possono essere sostituiti con attacchi di fissaggio rapido.

13.2.4 - A parziale deroga da quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che il vetrino (plexi) del cupolino deve essere mantenuto originale (anche se colorato) e può essere utilizzato come supporto per esporre la tabella porta-numero ed il numero di gara anteriore.

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

13.3 - PARAFANGHI

13.3.1 - In tutte le Categorie è ammesso sostituire il parafango originale con quello montato in origine sui motocicli prodotti a partire dal 2019.

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

13.3.3 - Il parafango posteriore deve essere mantenuto originale.

13.4 - SELLA

13.4.1 - La seduta della sella può essere modificata.

13.5 - TABELLE PORTA-NUMERO E NUMERI DI GARA

13.5.1 - I colori delle tabelle e numeri di gara devono essere quelli indicati nei punti a seguire.

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

13.5.2 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si autorizza l'uso di numeri di gara frontali e laterali con altezza minima di mm. 90. **La larghezza e lo spessore dei numeri, la distanza tra i numeri, la distanza dei numeri dal bordo della tabella devono essere tali da garantire la perfetta leggibilità quando il motociclo è in pista. In caso di contestazioni concernenti la leggibilità delle tabelle porta-numero, la decisione del CT è inappellabile.**

.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - Salvo quanto autorizzato nell'articolo a seguire, in tutte le categorie l'impianto di scarico deve essere mantenuto originale.

14.2 - **In tutte le categorie** è obbligatorio sostituire il silenziatore dei motocicli prodotti tra il 2015 ed il 2016 con quello montato in origine i motocicli prodotti a partire dal 2017.

14.3 - In tutte le categorie il massimo livello fonometrico ammesso è di 97 dB/A ad un regime di rotazione del motore di 5500 giri/min.

ART. 15 - BULLONERIA, ELEMENTI DI FISSAGGIO E CUSCINETTI

15.1 - GENERALITÀ

15.1.1 - Salvo quanto stabilito negli articoli a seguire, la bulloneria, gli elementi di fissaggio **ed i cuscinetti** sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

15.1.2 - 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 per il modello di motociclo in uso.

15.1.3 - I cuscinetti devono avere le medesime caratteristiche tecniche di quelli originali. Sono vietati cuscinetti con riporti ceramici e/o gabbie i teflon.

15.2 - BULLONERIA MOTORE

15.2.1 - La bulloneria originale del motore può essere sostituita con altra di pari misura e con una classe di resistenza uguale o superiore all'originale.

15.2.2 - Ove richiesto è ammesso praticare fori per il passaggio dei fili di legatura, ma qualsiasi modifica tendente ad un alleggerimento è vietata.

15.2.3 - Ripristinare le filettature con l'uso di helicoil è ammesso.

REGOLAMENTO TECNICO MINIGP (RTMGP)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla classe MiniGP devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento tecnico. I documenti (liste, modelli o fiches) citati di seguito sono da considerarsi parte integrante del presente Regolamento. Durante l'anno tali documenti possono essere soggetti ad aggiornamenti o revisioni, pertanto si intende valida e vigente l'ultima revisione pubblicata sul sito www.civ.tv.

Il Campionato Italiano MiniGP è aperto ai motocicli equipaggiati con motori monocilindrici 2T **CS GP50 e Kit MiniGP FMI (come descritto nella lista PLMGP-20 pubblicata sul sito www.civ.tv) acquistati presso il Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano MiniGP (CS S.r.l.). Ai piloti iscritti come wild-car, una sola volta durante la stagione, è consentito partecipare con motori e Kit MiniGP FMI noleggiati presso il Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano MiniGP, ferma restando la normativa tecnica indicata nel presente regolamento.**

Per quanto non stabilito nel presente regolamento **e per quanto non indicato nella lista PLMGP-20 (pubblicata sul sito www.civ.tv),** tutti i componenti del motociclo sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

La lista PLMGP-20 contiene gli esplosi ed i codici originali di ogni componente facente parte del motore e del Kit MiniGP FMI. Ogni componente di motore e Kit MiniGP FMI è contrassegnato come: "STANDARD" (nessuna modifica è consentita, il componente deve rimanere completamente originale), "LIBERO" (il componente può essere modificato o sostituito nel limite dei vincoli prescritti nell'articolo 15 e nel RTGS), "FICHES" (il componente deve rimanere originale, sono ammesse unicamente le modifiche indicate nella fiches tecnica corrispondente).

Durante le verifiche tecniche i CT possono avvalersi del supporto del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano MiniGP. Il STS può avvalersi del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale anche per verifiche che prevedano il ritiro del motore o di un suo componente.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere di kg. 64.

1.2 - **I motori utilizzati nella classe MiniGP devono essere sigillati tra i carter motore, in modo che questi non possano essere separati. L'apposizione dei sigilli è subordinata alla verifica di acquisto del motore presso il Fornitore del Campionato Italiano MiniGP. Per quanto non indicato nel presente articolo la sigillatura dei motori deve essere conforme a quanto specificato nell'articolo 1.6 del RTGS.**

1.3 - **Durante la stagione ogni pilota titolare ha diritto ad utilizzare, quindi a far sigillare, un massimo di 2 motori. Ai piloti iscritti come wild card è consentito far sigillare un massimo di 2 motori ad evento e non più di 2 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.**

1.5 - **La rimozione dei sigilli di un motore soggetto a rottura deve essere preventivamente autorizzata dal Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano MiniGP.**

1.6 - **Il Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano MiniGP può richiedere al Commissario Delegato il ritiro sul campo gara di un motore soggetto a rottura. A seguito di tale richiesta il pilota ha l'obbligo di consegnare il motore soggetto a rottura, completo ed ancora sigillato, ai Commissari di Gara. In tal caso, solo una volta durante la stagione, la sanzione prevista per la sigillatura di ulteriori motori oltre al numero massimo consentito, viene sospesa fino alla presentazione al STS dell'esito delle verifiche effettuate dal Fornitore Ufficiale. Solo una volta durante la stagione, nel caso di rottura per cause non imputabili al team o al pilota, sarà concessa la sigillatura di un motore oltre il numero massimo ammesso, senza l'applicazione della sanzione prevista.**

1.7 - **Nel periodo di tempo che intercorre tra il termine di un round e l'inizio del round successivo di Campionato Italiano MiniGP, il Fornitore del Campionato Italiano MiniGP, in accordo con il Comitato Tecnico FMI, può richiedere ad un pilota il ritiro di un motore (completo ed ancora sigillato) soggetto a rottura. In tal caso, solo una volta durante la stagione ed unicamente nel caso non sia già stata precedentemente scontata, la**

sanzione prevista per la sigillatura di ulteriori motori oltre al numero massimo consentito, viene sospesa fino alla presentazione al STS dell'esito delle verifiche effettuate dal Fornitore Ufficiale. Solo una volta durante la stagione, nel caso di rottura per cause non imputabili al team o al pilota, sarà concessa la sigillatura di un motore oltre il numero massimo ammesso, senza l'applicazione della sanzione prevista.

1.8 - Il rifiuto ad ottemperare alla richiesta di consegna del motore soggetto a rottura, la consegna di motori privi di sigilli o con sigilli non conformi è equiparato ad una irregolarità tecnica, applicata a tutte le gare in cui quel motore è stato utilizzato. Eventuali irregolarità tecniche riscontrate durante le verifiche sul motore soggetto a rottura saranno sanzionate come previsto nel RTGS e nelle Norme Sportive.

1.9 - Il risultato della verifica da parte del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale non può essere oggetto di reclamo.

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - **Ad eccezione di quanto stabilito nell'articolo 15, 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 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire (si veda anche art. 15), le sospensioni anteriori e posteriori 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 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire (si veda anche art. 15),

le sospensioni anteriori e posteriori sono libere, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

4.2 - L'impianto frenante anteriore deve essere mono disco, con una pista frenante di diametro non superiore a mm. 250.

4.3 - L'impianto frenante posteriore deve essere 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.

4.5 - A parziale deroga di quanto previsto nel RTGS, si stabilisce che l'uso di lamierini interposti tra le pastiglie freno ed i pistoni della pinza con superfici radianti che fuoriescano dal corpo della pinza 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 con un diametro di 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, parapolvere, distanziali interni, valvola e, dove previsti, di mozzo porta-corona (senza corona) e di gommini parastrappi, deve essere superiore a gr. **2250** per l'anteriore e gr. **2450** per il posteriore.

5.4 - Conformemente a quanto stabilito nel RTGS, qualsiasi modifica tendente ad alterare la geometria o ridurre il peso dei cerchi ruota, è vietata.

ART. 6 - PNEUMATICI

T.B.D.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

7.1 - Il serbatoio, il tappo 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 - GENERALITÀ ALIMENTAZIONE

8.1.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire **e nella lista PLMGP-20** l'impianto di alimentazione**, come definito nel RTGS,** è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

8.2 - CARBURATORE

8.2.1 - È obbligatorio l'uso del carburatore e del collettore forniti nel Kit MiniGP FMI.

8.2.2 - Qualunque modifica al carburatore ed al collettore, ad eccezione di quelle indicate negli articoli a seguire, è vietata.

8.2.3 - Le sole modifiche consentite al carburatore sono la sostituzione degli elementi costituenti la modifica della carburazione, nei limiti di quanto indicato nell'articolo successivo. L'uso di getti variabili è vietato.

8.2.4 - In qualunque momento della manifestazione è obbligatorio l'uso di una taratura del getto massimo, del getto minimo e della posizione dello spillo uguale o più ricca di carburante rispetto a quella indicata di seguito.

Getto del massimo	**T.B.D.**
Getto del minimo	**T.B.D.**
Posizione dello spillo	**T.B.D.**

L'uso di tarature meno ricche di carburante (anche per un solo elemento) da quelle indicate dal Fornitore Ufficiale è sanzionato come irregolarità tecnica.

8.2.5 - In qualunque momento della manifestazione è obbligatorio l'uso del modello dello spillo, del polverizzatore e della valvola come indicati di seguito.

Modello dello spillo	**T.B.D.**
Polverizzatore	**T.B.D.**
Valvola	**T.B.D.**

L'uso di tarature differenti (anche per un solo elemento) da quelle indicate dal Fornitore Ufficiale è sanzionato come irregolarità tecnica.

8.2.6 - Il carburatore, il collettore di aspirazione ed il pacco lamellare devono essere montati in modo che tutta la miscela di aria, carburante e olio in ingresso al cilindro passi attraverso la sezione di ammissione del carburatore. 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.

8.2.7 - L'uso di camere a volume variabile (es. polmoncini, soffietti, compensatori, etc.) sul condotto di aspirazione a valle del carburatore è vietato.

8.2.8 - L'uso di inserti fissi o amovibili di qualunque genere sul carburatore è vietato. L'uso di sistemi d'iniezione meccanici o elettro-meccanici del carburante (es. iniettori, pompe di ripresa, power-jet, etc.) è vietato.

8.3 - FILTRO ARIA

8.3.1 - È obbligatorio l'uso del filtro dell'aria fornito nel Kit MiniGP FMI. Qualunque modifica al filtro dell'aria è vietata.

8.3.2 - Il filtro dell'aria deve essere montato in modo tale che tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione passi attraverso di esso.

8.3.3 - L'uso di sistemi atti ad aumentare la pressione dell'aria in ammissione al carburatore sfruttando il movimento del motociclo è vietato.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ MOTORE

9.1.1 - Sono ammessi unicamente motori CS GP 50 MY 2020 acquistati presso il Fornitore del Campionato Italiano MiniGP (CS S.r.l.).

9.1.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, tutti i componenti del motore devono essere conformi quanto indicato nella lista PLMGP-20, e riassunto negli articoli a seguire.

9.1.3 - Le guarnizioni motore, ad eccezione di quelle di testa e base cilindro e quelle contrassegnate come STANDARD nella lista PLMGP-20 sono libere, sostituire o aggiungere alle guarnizioni dei distanziali è vietato. La guarnizione di testa e base cilindro devono rimanere originali, anche nel numero, nulla può essere rimosso o aggiunto dalle guarnizioni, così come originariamente fornite dal costruttore, inclusi mastici, colle, paste siliconiche etc.

9.1.4 - A deroga di quanto previsto nell'Allegato "Tolleranze Applicate" sui componenti del motore contrassegnati come STANDARD, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, nei limiti delle tolleranze produttive indicate dal costruttore.

9.1.5 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, sono vietati cuscinetti con riporti ceramici.

9.2 - TESTA

9.2.1 - Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire e nella lista PLMGP-20, 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.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - È obbligatorio l'utilizzo del pacco lamellare e delle lamelle fornite nel Kit MiniGP FMI.

9.4 - CILINDRO

9.4.1 - Qualsiasi modifica al cilindro è vietata.

9.5 - PISTONE

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

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

9.6 - BIELLA

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

9.7 - ALBERO MOTORE

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

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

9.8 - CARTER MOTORE

9.8.1 - I carter motore ed i relativi coperchi devono essere mantenuti originali, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.

9.8.2 - Eventuali carter motore in sostituzione di quelli equipaggianti in origine il motore assegnato al pilota devono essere obbligatoriamente acquistati dal Fornitore del Campionato Italiano MiniGP. L'apposizione dei sigilli è subordinata alla verifica di acquisto dei carter motore presso il Fornitore del Campionato Italiano MiniGP.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

10.1.1 - L'intero gruppo frizione deve essere mantenuto come fornito dal costruttore, nessuna modifica è ammessa, conformemente a quanto indicato nella lista PLMGP-20.

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 i relativi ingranaggi di trasmissione (primaria e marce) è vietata, conformemente a quanto indicato nella lista PLMGP-20.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

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

10.3.2 - **Il coperchio copri-pignone è libero.**

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

11.1 - Il tipo di raffreddamento (ad acqua) deve rimanere originale.

11.2 - Il radiatore dell'acqua ed il circuito dell'acqua sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

11.3 - La pompa dell'acqua deve essere mantenuta originale, conformemente a quanto indicato nella lista PLMGP-20.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.1.1 - 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 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - Conformemente a quanto indicato nella lista PLMGP-20, il sistema di accensione e controllo motore deve essere quello fornito dal costruttore del motore.

12.2.2 - L'uso di sistemi atti a variare l'anticipo dell'accensione del kit di cui all'articolo precedente, è vietato.

12.2.3 - 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.

12.2.4 - In qualunque momento dell'evento, il 1° CT 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.

12.3 - La candela deve essere quella indicata nella lista PLMGP-20. Nessuna modifica è ammessa.

12.3 - SENSORI PER IL CONTROLLO DEL MOTORE

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

12.3.2- Nessuna centralina o sensore aggiuntivo ad eccezione di quelli montati in origine sul motore può essere aggiunto al fine di implementare le strategie di controllo del motore.

12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO ED ACQUISIZIONE DATI

12.4.1 - Nessun componente elettrico o elettronico aggiuntivo (sensore, centralina, logger) può essere montato sul motociclo ad eccezione di quelli specificati di seguito.

12.4.2 - È obbligatorio montare un sistema di acquisizione (logger) conforme a quanto indicato nella lista DAMGP-20.

12.4.3 - Per tutta la durata della manifestazione durante le prove libere, prove ufficiali cronometrate, warm-up e gare è obbligatorio acquisire sul logger i seguenti canali:

a) giri motore
a) temperatura acqua
c) temperatura dei gas di scarico.

12.4.4 - I sensori di cui alle funzioni dell'articolo precedente devono essere quelli indicati nella lista DAMGP-20.

12.4.5 - Il pilota ha l'obbligo di verificare il corretto funzionamento del sistema di acquisizione. L'impossibilità di scaricare o leggere i canali obbligatori, è equiparata ad una irregolarità tecnica.

12.4.6 - Sul logger indicato nella lista DAMGP-20 è consentito per tutta la durata della manifestazione durante le prove libere, prove ufficiali cronometrate, warm-up e gare acquisire i seguenti canali:

a) **tempo sul giro.**
b) **posizione e velocità (mediante segnale GPS e piattaforma IMU integrata).**

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

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

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, la carenatura, i parafanghi e la sella sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

13.2 - L'uso della fibra 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 - L'impianto di scarico deve essere mantenuto come fornito nel Kit MiniGP FMI nessuna modifica è consentita ad eccezione della sostituzione del materiale fonoassorbente del silenziatore.

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.

14.1.3 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 98 dB/A, a 8000 giri/min.

14.1.4 - L'uso di staffe per collegare lo scarico al motociclo è ammesso.

14.2 - TEMPERATURA GAS DI SCARICO

14.2.1 - T.B.D.

14.2 - **FORNITURA IMPIANTO DI SCARICO**

14.2.1 - **I costruttori di ciclistiche devono contattare il Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano MiniGP entro 45 giorni dalla partecipazione al Campionato al fine di effettuare le verifiche di montaggio dello scarico fornito nel Kit MiniGP FMI.**

ART. 15 - MATERIALI

15.1 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar come materiale costruttivo è autorizzato solo per:

a) Protezioni del telaio, del forcellone e del serbatoio.
b) Pinna para-catena e para-tacchi.
c) Lamelle del pacco lamellare.

15.1.2 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di ferro:
a) Molle delle sospensioni.
b) Piste frenanti dei dischi freno.

15.2 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di alluminio:
a) Cerchi ruota.

15.3 - L'uso del magnesio, del tungsteno e del titanio è vietato, salvo per i componenti montati in origine sul motore.

versione al 21 gennaio 2020

"NOVITÀ 2020"

REGOLAMENTO TECNICO APRILIA SPORT PRODUCTION (RTASP)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Classe Aprilia Sport production devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico. I documenti (liste, modelli o fiches) citati di seguito sono da considerarsi parte integrante del presente Regolamento. Durante l'anno tali documenti possono essere soggetti ad aggiornamenti o revisioni, pertanto si intende valida e vigente l'ultima revisione pubblicata sul sito www.civ.tv.

Il Campionato Italiano Aprilia Sport Production è aperto ai motocicli acquistati presso il Fornitore del Campionato Italiano Aprilia Sport Production (Aprilia Racing a brand of Piaggio & C. S.p.A. in collaborazione con Ohvale S.r.l).

La lista PLASP-20 contiene gli esplosi ed i codici originali di ogni componente facente parte del motore. Ogni componente di motore è contrassegnato come: "STANDARD" (nessuna modifica è consentita, il componente deve rimanere completamente originale), "LIBERO" (il componente può essere modificato o sostituito nel limite dei vincoli prescritti nell'articolo 15 e nel RTGS), "FICHES" (il componente deve rimanere originale, sono ammesse unicamente le modifiche indicate nella fiches tecnica corrispondente).
È ammesso montare componenti (o sostituire alcuni componenti originali) 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.

Per quanto non stabilito nel presente Regolamento e per quanto non indicato nella lista PLASP-20 (pubblicata sul sito www.civ.tv), tutti i componenti del motociclo devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore.
Al fine di assicurare la sicurezza sui campi gara prima dell'inizio del Campionato e/o durante l'anno, possono essere introdotte modifiche al presente regolamento finalizzate al bilanciamento delle prestazioni.

Qualora richiesto, il costruttore (o il distributore per lui) è tenuto a consegnare alla

FMI il materiale e/o la documentazione relativi al motociclo omologato, come specificato nell'Allegato "Documentazione e Master".

Durante le verifiche tecniche i CT possono avvalersi del supporto del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Aprilia Sport Production. Il STS può avvalersi del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale anche per verifiche che prevedano il ritiro del motore o di un suo componente.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Alle operazioni preliminari (OP), ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. La punzonatura del motociclo è subordinata alla verifica di acquisto del motociclo (telaio e carter motore) presso il Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Aprilia Sport Production.

1.2 I motori utilizzati nella Classe Aprilia Sport Production devono essere sigillati, conformemente a quanto specificato nell'articolo 1.6 del RTGS. L'apposizione dei sigilli è subordinata alla verifica di acquisto del motore presso il Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Aprilia Sport Production.

1.3 - Le teste dei bulloni identificati dal codice T.B.D. e dal codice T.B.D. devono essere predisposte con due fori per il passaggio del filo di sigillatura FMI.

1.4 - Durante l'intera stagione ogni pilota titolare ha diritto ad utilizzare, quindi a far sigillare, un massimo di 2 motori. Ai piloti iscritti come wild card è consentito far sigillare un massimo di 2 motori ad evento e non più di 2 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.

1.6 - La rimozione dei sigilli di un motore soggetto a rottura deve essere preventivamente autorizzata dal Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Aprilia Sport Production.

1.7 - Il Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Aprilia Sport Production può richiedere al Commissario Delegato il ritiro sul campo gara di un motore soggetto a rottura. A seguito di tale richiesta il pilota ha l'obbligo di consegnare il motore soggetto a rottura, completo ed

ancora sigillato, ai Commissari di Gara. In tal caso, solo una volta durante la stagione, la sanzione prevista per la sigillatura di ulteriori motori oltre al numero massimo consentito, viene sospesa fino alla presentazione al STS dell'esito delle verifiche effettuate dal Fornitore Ufficiale. Solo una volta durante la stagione, nel caso di rottura per cause non imputabili al team o al pilota, sarà concessa la sigillatura di un motore oltre il numero massimo ammesso, senza l'applicazione della sanzione prevista.

1.8 - Nel periodo di tempo che intercorre tra il termine di un round e l'inizio del round successivo di Campionato Italiano Aprilia Sport Production, il Fornitore del Campionato, in accordo con il Comitato Tecnico FMI, può richiedere ad un pilota il ritiro di un motore (completo ed ancora sigillato) soggetto a rottura. In tal caso, solo una volta durante la stagione ed unicamente nel caso non sia già stata precedentemente scontata, la sanzione prevista per la sigillatura di ulteriori motori oltre al numero massimo consentito, viene sospesa fino alla presentazione al STS dell'esito delle verifiche effettuate dal Fornitore Ufficiale. Solo una volta durante la stagione, nel caso di rottura per cause non imputabili al team o al pilota, sarà concessa la sigillatura di un motore oltre il numero massimo ammesso, senza l'applicazione della sanzione prevista.

1.9 - Il rifiuto ad ottemperare alla richiesta di consegna del motore soggetto a rottura, la consegna di motori privi di sigilli o con sigilli non conformi è equiparato ad una irregolarità tecnica, applicata a tutte le gare in cui quel motore è stato utilizzato. Eventuali irregolarità tecniche riscontrate durante le verifiche sul motore soggetto a rottura saranno sanzionate come previsto nel RTGS e nelle Norme Sportive.

1.10 - Il risultato della verifica da parte del servizio tecnico del Fornitore Ufficiale non può essere oggetto di reclamo.

1.11 - Il peso del motociclo in ordine di marcia non deve essere inferiore ai valori indicati di seguito:

T.B.D.

1.12 - Se non altrimenti specificato, le viste anteriore, laterali e posteriore dei motocicli devono essere conformi all'aspetto del modello come originariamente prodotto dal costruttore.

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - TELAIO

2.1.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che il telaio deve essere mantenuto originale. La verniciatura del telaio è libera, purché sia dello stesso colore del telaio originale, la lucidatura del telaio è vietata.

2.1.2 - I supporti e le piastre di ancoraggio del motore devono rimanere originali come prodotti dal costruttore.

2.1.3 - Forare il telaio per il montaggio dell'ammortizzatore di sterzo è ammesso.

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 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il forcellone ed il perno forcellone devono essere mantenuti originali.

2.4.2 - I registri tendicatena devono essere mantenuti originali come prodotti dal costruttore per il modello di motociclo in uso.

2.4.3 - Tutti i motocicli devono essere equipaggiati con la pinna para-catena fornita dal costruttore del motociclo.

2.5 - PIASTRE DI STERZO

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

2.5.2 - Il cannotto di sterzo deve essere mantenuto nella sua posizione originale.

2.6 - MANUBRI E COMANDI

2.6.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, i manubri ed i comandi manuali (comando gas, freno, frizione e blocchetti elettrici) devono essere mantenuti originali.

2.6.2 - I manubri ed i comandi manuali (frizione e freno) possono essere riposizionati.

2.6.3 - I terminali manubrio devono essere mantenuti originali.

2.7 - PEDANE E COMANDI

2.7.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale devono essere mantenuti originali.

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

2.7.3 - Il pedale ed il relativo leveraggio del cambio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore ma può essere riposizionato unicamente utilizzando le regolazioni previste dal costruttore.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE

3.1.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la forcella deve essere mantenuta originale in ogni suo componente.

3.1.2 - La posizione degli steli forcella rispetto alle piastre di sterzo è libera.

3.1.3 - La posizione dei registri idraulici, il coefficiente elastico (K), il precarico delle molle principali, la quantità il tipo e la densità dell'olio della forcella sono liberi.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 - T.B.D.

3.2.2 - L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo dell'ammortizzatore di sterzo (ammortizzatore di sterzo elettronico), è vietato.

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

3.3.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la sospensione posteriore deve essere mantenuta originale in ogni suo componente.

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

3.3.4 - L'interasse dell'ammortizzatore, la posizione dei registri idraulici, il

coefficiente elastico (K) ed il precarico della molla principale dell'ammortizzatore sono liberi.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - DISCHI FRENO

4.1.1 - I dischi freno (pista frenante, flangia e nottolini di connessione), devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo.

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

4.2 - PINZE FRENO

4.2.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato 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. Nulla può essere aggiunto, rimosso, sostituito o modificato. Ad eccezione dell'olio del circuito idraulico, eventuali revisioni delle pinze freno devono essere effettuate con materiale originale.

4.2.2 - A parziale deroga di quanto indicato nel RTGS, si stabilisce che è obbligatorio l'utilizzo delle pastiglie dei freni (anteriori e posteriori) originali.

4.3 - POMPE FRENO

4.3.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che le pompe dei freni (anteriori e posteriori) e le relative tubazioni devono essere mantenute originali. È ammessa unicamente la sostituzione dell'olio del circuito idraulico.

4.3.2 - È vietato riposizionare e/o sostituire i contenitori del liquido dei freni.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato nell'articolo a seguire i cerchi ruota (comprese valvole, gommini dei parastrappi, cuscinetti e parapolvere) , i distanziali interni ed esterni ed i perni ruota devono essere mantenuti originali in ogni loro parte.

5.2 - I pesi di bilanciamento delle ruote, sono liberi.

ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - T.B.D.

6.2 - L'uso dei generatori sulla griglia di partenza è vietato.

6.3 - Sostituire gli pneumatici sulla griglia di partenza è vietato.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

7.1 - SERBATOIO

7.1.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che il serbatoio ed il suo sistema di fissaggio devono essere mantenuti originali. Nessuna paratia interna o esterna al serbatoio ne pellicole riflettenti possono essere aggiunte.

7.1.2 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che il tappo del serbatoio deve rimanere originale.

7.1.3 - Conformemente a quanto indicato nel RTGS il serbatoio deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "ExplosafeR") e che gli sfiati del serbatoio sono liberi ma devono essere collegati attraverso una valvola di non ritorno ad un vaso di recupero. L'uso di materiali di riempimento allo scopo di ridurre la capacità di un serbatoio, è vietato.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

7.2.1 - Il circuito del carburante, inteso come l'insieme di condotti e dispositivi compresi tra il serbatoio ed il carburatore, è libero nei limiti di quanto stabilito nel 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 - GENERALITÀ ALIMENTAZIONE

8.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, l'impianto di alimentazione (come definito nel RTGS) deve essere mantenuto originale. L'uso di sistemi atti a variare i volumi nei condotti di ammissione è vietato.

8.2 - CARBURATORE

8.2.1 - È obbligatorio l'uso del carburatore T.B.D.

8.2.2 - Qualunque modifica al carburatore ed al collettore, ad eccezione di quelle indicate negli articoli a seguire, è vietata.

8.2.3 - Le sole modifiche consentite al carburatore sono la sostituzione degli elementi costituenti la modifica della carburazione, nei limiti di quanto indicato nell'articolo successivo. L'uso di getti variabili è vietato.

8.2.4 - In qualunque momento della manifestazione è obbligatorio l'uso di una taratura del getto massimo, del getto minimo e della posizione dello spillo uguale o più ricca di carburante rispetto a quella indicata di seguito.

Getto del massimo	T.B.D.
Getto del minimo	T.B.D.
Posizione dello spillo	T.B.D.

L'uso di tarature meno ricche di carburante (anche per un solo elemento) da quelle indicate dal Fornitore Ufficiale è sanzionato come irregolarità tecnica.

8.2.5 - In qualunque momento della manifestazione è obbligatorio l'uso del modello dello spillo, del polverizzatore e della valvola come indicati di seguito.

Modello dello spillo	T.B.D.
Polverizzatore	T.B.D.
Valvola	T.B.D.

L'uso di tarature differenti (anche per un solo elemento) da quelle indicate dal Fornitore Ufficiale è sanzionato come irregolarità tecnica.

8.2.6 - Il carburatore ed il collettore di aspirazione devono essere montati in modo che tutta la miscela di aria e carburante in ingresso al cilindro passi attraverso la sezione di ammissione del carburatore. 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.

8.2.7 - L'uso di camere a volume variabile (es. polmoncini, soffietti, compensatori, etc.) sul condotto di aspirazione a valle del carburatore è vietato.

8.2.5 - L'uso di inserti fissi o amovibili di qualunque genere sul carburatore è vietato. L'uso di pompe di ripresa o power-jet non è ammesso.

8.3 - FILTRO ARIA

8.3.1 - Il filtro dell'aria è obbligatorio e deve essere mantenuto originale, come

prodotto dal costruttore. Il filtro dell'aria deve essere montato in modo tale che tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione passi attraverso di esso.

8.3.2 - L'uso di sistemi atti ad aumentare la pressione dell'aria in ammissione al carburatore sfruttando il movimento del motociclo è vietato.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ MOTORE

9.1.1 - Sono ammessi unicamente motori acquistati presso il Fornitore del Campionato Italiano Aprilia Sport Production.

9.1.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, tutti i componenti del motore devono essere conformi quanto indicato nella lista PLASP-20, e riassunto negli articoli a seguire.

9.1.3 - Le guarnizioni motore, ad eccezione di quelle di testa e base cilindro e quelle contrassegnate come STANDARD nella lista PLASP-20 sono libere, sostituire o aggiungere alle guarnizioni dei distanziali è vietato. La guarnizione di testa e base cilindro devono rimanere originali, anche nel numero, nulla può essere rimosso o aggiunto dalle guarnizioni, così come originariamente fornite dal costruttore, inclusi mastici, colle, paste siliconiche etc.

9.1.4 - A deroga di quanto previsto nell'Allegato "Tolleranze Applicate" sui componenti del motore contrassegnati come STANDARD, è ammessa unicamente normale manutenzione prevista dal manuale di officina nei limiti delle tolleranze produttive indicate dal costruttore.

9.1.5 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, sono vietati cuscinetti con riporti ceramici e cuscinetti con gabbie in teflon o con caratteristiche tecniche differenti da quelli originali.

9.2 - TESTA

9.2.1 - Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire e nella lista PLASP-20, 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 sedi-valvola e le guide valvola devono essere mantenute originali.

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

9.2.4 - I prigionieri della testa devono rimanere originali.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - Ad eccezione di quelli contrassegnati come LIBERI nella lista PLASP-20, tutti i componenti del sistema di distribuzione devono essere mantenuti originali. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina.

9.3.2 - Le valvole, le molle, le punterie (bicchierini), i paraoli (gommini), i semiconi ed i piattelli delle valvole devono essere mantenuti originali. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina. Lo spessoramento delle molle delle valvole è vietato.

9.3.3 - Gli alberi a camme, la catena di distribuzione, i pattini, il tenditore, i rocchetti ed ingranaggi (e le relative viti di fissaggio), il dispositivo automatico di decompressione devono essere mantenuti originali. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina. La fase degli alberi a camme non può essere modificata.

9.4 - CILINDRO

9.4.1 - Qualsiasi modifica al cilindro è vietata.

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

9.5 - PISTONE

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

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

9.6 - BIELLA

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

9.7 - ALBERO MOTORE

9.7.1 - L'albero motore ed il contralbero devono essere mantenuti originali qualsiasi modifica, inclusi alleggerimento, bilanciatura e lucidatura, è vietata.

9.7.2 - Alleggerire o appesantire l'albero motore ed il contralbero 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 ed i relativi coperchi devono essere mantenuti 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 - Eventuali carter motore in sostituzione di quelli equipaggianti in origine il motore assegnato al pilota devono essere obbligatoriamente acquistati dal Fornitore del Campionato Italiano Aprilia Sport Production. L'apposizione dei sigilli è subordinata alla verifica di acquisto dei carter motore presso il Fornitore del Campionato Italiano Aprilia Sport Production.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

10.1.1- Il tipo di frizione (a bagno d'olio) ed il comando frizione (a cavo) devono essere mantenuti originali.

10.1.2- Frizione anti-saltellamento T.B.D.

10.1.3- È consentito interporre un distanziale tra il coperchio motore ed il coperchio frizione. Lo spessore massimo di distanziale, guarnizioni e mastici non deve essere superiore a mm. 4. L'accoppiamento tra coperchio frizione e coperchio motore deve garantire una tenuta perfetta.

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 i relativi ingranaggi di trasmissione (primaria e marce) è vietata, conformemente a quanto indicato nella lista PLASP-20.

10.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1- A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, per i componenti della trasmissione finale (pignone, corona e catena) è obbligatorio l'uso di materiale distribuito dal Fornitore Ufficiale.

10.3.2- Il coperchio copri-pignone può essere modificato, sostituito o rimosso

.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - Il tipo di raffreddamento (ad acqua) deve rimanere originale.

11.2 - A parziale deroga di quanto indicato nel RTGS si stabilisce che il radiatore dell'acqua ed il circuito dell'acqua devono essere mantenuti originali.

11.3 - La pompa dell'acqua deve essere mantenuta originale, conformemente a quanto indicato nella lista PLASP-20.

11.4 - Aggiungere un radiatore dell'olio o uno scambiatore acqua-olio è vietato.

11.5 - La pompa dell'olio ed il filtro olio devono essere mantenuti originali, conformemente a quanto indicato nella lista PLASP-20.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.1.1- Il cablaggio principale deve essere mantenuto originale, nessun taglio/modifica può essere effettuato, nessun connettore può essere sostituito o modificato.

12.1.2 - I comandi elettrici sul manubrio possono essere riposizionati, ma non sostituiti o rimossi.

12.1.3 - È obbligatorio mantenere l'interruttore di spegnimento del motore originale, montato sul semi manubrio destro.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - Conformemente a quanto indicato nella lista PLASP-20, il sistema di accensione e controllo motore (rotore, statore, regolatore di tensione, centralina di controllo motore e bobina) deve essere mantenuto originale. Ruotare lo statore o il rotore e spostare il pick-up è vietato.

12.2.2- La candela e la pipetta della candela devono essere mantenute originali, conformemente a quanto indicato nella lista PLASP-20.

12.2.3 - In qualsiasi momento dell'evento, il 1° CT ha il diritto di richiedere la sostituzione di qualunque componente del sistema di accensione e controllo motore montati sul motociclo. Il rifiuto a procedere alla sostituzione è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.3.1 - Il motorino di avviamento deve rimanere originale, montato e funzionante conformemente a quanto indicato nella lista PLASP-20.

12.3.2 - La batteria è libera purché abbia una capacità nominale (C/1) e potenza istantanea (CA) sufficienti ad avviare il motore come specificato nell'articolo a seguire e che sia mantenuta nella posizione originale.

12.3.3 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi mediante il dispositivo di avviamento originale, senza la necessità di collegare batterie aggiuntive.

12.3 - SENSORI PER IL CONTROLLO DEL MOTORE

12.3.1 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è ammesso. Il quick-shifter deve essere connesso al ramo della bobina. È vietato l'uso di quick-shifter aventi ulteriori funzioni oltre a quella di assistenza alla cambiata.

12.3.2 - Nessuna centralina o sensore aggiuntivo ad eccezione di quelli montati in origine sul motore e del quick-shifter può essere aggiunto al fine di implementare le strategie di controllo del motore. I sensori montati in origine sul motore devono essere mantenuti originali.

12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO ED ACQUISIZIONE DATI

12.4.1- Nessun componente elettrico o elettronico aggiuntivo (sensore, centralina, cruscotto, logger) può essere montato sul motociclo ad eccezione di quelli specificati di seguito.

12.4.2 - È obbligatorio utilizzare il cruscotto (logger) originale.

12.4.3 - Il cablaggio ed i sensori di acquisizione devono rimanere originali.

12.4.4 - Per tutta la durata della manifestazione durante le prove libere, prove ufficiali cronometrate, warm-up e gare è obbligatorio acquisire sul logger i seguenti canali:

- Regime di rotazione motore (RPM)
- Temperatura dell'acqua
- Traguardo elettronico
- Posizione e velocità (mediante segnale GPS)
- Ore motore

12.4.5 - Tutti i motocicli devono montare la luce posteriore, l'interruttore di accensione ed il cablaggio come forniti dal costruttore per il modello di motociclo in uso.

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

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

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA

13.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la carenatura, la sella, il parafango anteriore e posteriore, i profili aerodinamici e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono essere mantenute originali.

13.1.2 - I colori e le grafiche della carrozzeria devono essere mantenute originali. Loghi di sponsor e pilota possono essere apposti previa autorizzazione da parte del Fornitore Ufficiale.

13.1.3 - L'uso di componenti in fibra di carbonio è vietato.

13.2 - CARENATURA

13.2.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la carenatura deve essere mantenuta originale, è ammessa unicamente la riparazione a seguito di rotture ferma restando la sicurezza del componente.

13.2.3- Gli attacchi della carenatura possono essere sostituiti con attacchi di fissaggio rapido.

13.3 - PARAFANGHI

13.3.1- Il parafango anteriore deve essere mantenuto originale.

13.3.2- La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico deve essere mantenuta originale.

13.3.3- Il parafango posteriore deve essere mantenuto originale.

13.4 - SELLA

13.4.1- La seduta della sella può essere modificata.

13.5 - TABELLE PORTA-NUMERO E NUMERI DI GARA

13.5.1 - I colori delle tabelle e numeri di gara T.B.D.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - L'impianto di scarico deve essere mantenuto originale, nessuna modifica è ammessa ed eccezione della sostituzione del materiale fonoassorbente del silenziatore.

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.

14.3 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 103 dB/A al regime di rotazione del motore di 5500 giri/min.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

15.1 - GENERALITÀ

15.1.1 - Salvo quanto stabilito negli articoli a seguire, la bulloneria e gli elementi di fissaggio sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

15.1.2 - 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 per il modello di motociclo in uso.

15.2 - BULLONERIA MOTORE

15.2.1 - La bulloneria originale del motore può essere sostituita con altra di pari misura e con una classe di resistenza uguale o superiore all'originale.

15.2.2 - Ove richiesto è ammesso praticare fori per il passaggio dei fili di legatura, ma qualsiasi modifica tendente ad un alleggerimento è vietata.

15.2.3 - Ripristinare le filettature con l'uso di helicoil è ammesso.

versione al 21 gennaio 2020

REGOLAMENTO TECNICO STOCK (RTSTK)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Classe Stock devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico. Sono ammessi alla Classe Stock tutti i motocicli provvisti di Omologazione FIM **o approvazione FMI** 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.

Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti i motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS. Per quanto non specificato nel presente Regolamento e nel RTGS, tutti i componenti del motociclo devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Se non altrimenti stabilito, le viste anteriore, laterali e posteriore dei motocicli devono essere conformi all'aspetto del modello omologato. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa norma.

1.2 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia non può essere inferiore ai valori indicati nei punti a seguire.

a) Classe Stock 600 Kg. 161
b) Classe Stock 1000 Kg. 170

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - TELAIO

2.1.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il telaio deve essere mantenuto originale.

2.1.2 - Forare il telaio per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.) è ammesso.

2.1.3 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.

2.1.4 - Gli eventuali inserti e piastre amovibili per la regolazione della

posizione del canotto di sterzo, del perno forcellone e del motore sono liberi.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

2.2.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, il telaietto reggisella è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.2.2 - 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 E SUPPORTI CARENATURA

2.3.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, il telaietto porta strumenti ed i supporti della carenatura sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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 essere mantenuti originali.

2.4.2 - I registri tendicatena possono essere modificati o sostituiti allo scopo di facilitare le operazioni di montaggio e smontaggio della ruota posteriore.

2.5 - PIASTRE DI STERZO

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

2.6 - MANUBRI E COMANDI

2.6.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, i manubri ed i comandi manuali sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.6.2 - Il tipo di connessione tra comando gas e corpo farfallato deve rimanere come sul motociclo omologato.

2.7 - PEDANE E COMANDI

2.7.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.7.2 - 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.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE

3.1.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire 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 ammesso.

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

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, l'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio sono liberi nei limiti di quanto stabilito 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 - È ammesso sostituire o modificare l'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) originale, 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 essere mantenuti originali.

3.3.3 - Il leveraggio della sospensione posteriore, se presente, deve essere mantenuto originale.

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 abbia ottenuto un'omologazione FIM **e/o un'approvazione FMI (in corso di validità o scadute)**, 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 - GENERALITÀ IMPIANTO FRENANTE

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

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

4.1.3 - L'uso di valvole a pressione residua (come dispositivi anti-knockback) nell'impianto frenante anteriore è ammesso.

4.2 - DISCHI FRENO

4.2.1 - I dischi freno (anteriori e posteriori) ed i loro componenti (pista frenante, flangia, nottolini) possono essere sostituiti con materiale after-market conforme ai criteri indicati nei punti a seguire.

a) I dischi freno non flottanti o in un unico pezzo possono essere sostituiti con dischi flottanti.
b La fascia di attrito del disco sostitutivo deve essere in lega di ferro.
c) La flangia del disco deve essere in lega di ferro o in lega di alluminio.
d) Il disegno della flangia e quello della fascia di attrito sono liberi.
e) Gli elementi di connessione tra flangia e pista frenate (es. nottolini, lamierini, etc.) sono liberi per materiale, tipologia e numero.
f) I valori nominali dell'altezza e del diametro esterno della fascia di attrito, non devono essere inferiori a quelli della fascia di attrito originale.
g Il valore nominale dello spessore della fascia di attrito non deve essere inferiore a quello della fascia originale.
h) I dischi devono potersi montare sul motociclo senza modifica alcuna a cerchi ruota e pinze freno.

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

4.3 - PINZE FRENO

4.3.1 - 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 essere mantenuti originali.

4.3.2 - È ammesso modificare o sostituire i distanziali e le staffe di ancoraggio delle pinze anteriori alla forcella ed il supporto della pinza posteriore al forcellone al fine di consentire l'utilizzo di dischi di diametro superiore all'originale.

4.4 - POMPE FRENO

4.4.1 - La pompa freno anteriore è libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

4.4.2 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, la pompa del freno posteriore deve essere mantenuta originale.

4.5 - ELETTRONICA FRENI

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

4.5.2 - Eventuali sistemi ABS montati in origine sul motociclo omologato devono essere esclusi dal circuito frenante.

4.5.3 - Rimuovere (integralmente o parzialmente) o sostituire i componenti del sistema ABS (centraline, attuatori, sensori e ruote foniche), è ammesso.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - I cerchi ruota, i perni ruota e l'eventuale mozzo, 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 E CIRCUITO CARBURANTE

7.1 - SERBATOIO

7.1.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il serbatoio deve essere mantenuto originale.

7.1.2 - Il tappo del serbatoio può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.

7.1.3 - I tubi di sfiato del serbatoio possono essere modificati o sostituiti con materiale conforme a quanto stabilito nel RTGS.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

7.2.1 - Il circuito del carburante compreso tra il serbatoio ed il flauto iniettori è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

7.3 - CARBURANTE

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

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 essere mantenuto originale.

8.1.2 - I cornetti di aspirazione devono essere mantenuti originali.

8.1.3 - I sistemi di aspirazione a geometria variabile possono essere utilizzati solo se montati in origine sul motociclo omologato. Tali sistemi devono essere mantenuti originali in ogni loro parte ed operare esattamente come sul motociclo omologato.

8.1.4 - Gli iniettori non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.

8.1.5 - 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.

8.1.6 - L'aria, o la miscela aria carburante, può entrare nella camera di combustione unicamente passando attraverso i condotti 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 (ride by wire), possono essere utilizzati solo se montati in origine sul motociclo omologato, a condizione di essere conformi a quanto specificato nel RTGS.

8.2.2 - Non è ammesso aggiungere un sistema "ride by wire" after-market o rimuovere un sistema "ride by wire" originale.

8.3 - CASSA FILTRO

8.3.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire e nel RTGS, la cassa filtro deve essere mantenuta originale.

8.3.2 - È vietato fissare sulla cassa filtro schermi termici (pellicole adesive

incluse) non presenti in origine sul motociclo omologato.

8.3.3 - Il filtro dell'aria è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. Eliminare il filtro dell'aria è vietato.

8.3.4 - I condotti di ammissione dell'aria nella cassa filtro (ram-air o snorkel) possono essere modificati o sostituiti, a condizione di potere essere montati senza necessitare di alcuna modifica sulla cassa filtro. 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 - Le griglie o le reti eventualmente presenti nei condotti di ammissione nella cassa filtro possono essere rimosse.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ MOTORE

9.1.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il motore deve essere mantenuto originale.

9.1.2 - Alle Classi Stock sono ammessi motocicli equipaggiati con motori 4T, aspirati, come descritti nei punti a seguire.

TIPOLOGIA MOTORE	CILINDRATA
Classe Stock 600:	
a) 4 cilindri	oltre 400 cc fino a 600 cc.
b) 3 cilindri	oltre 500 cc fino a 675 cc.
c) 2 cilindri	oltre 600 cc fino a 750 cc.
Classe Stock 1000:	
d) 3 e 4 cilindri	oltre 749 cc fino a **1100** cc.
e) 2 cilindri	oltre 850 cc fino a 1200 cc.

9.1.3 - La corsa e l'alesaggio devono rimanere come omologati, non è ammesso modificare la cilindrata per raggiungere i limiti della Classe.

9.1.4 - Sul motore è ammessa la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, **purché vengano mantenute le quote indicate nelle fiches di omologazione nei limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate".**

9.1.5 - 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 ammissione e di scarico devono essere mantenuti originali. Qualsiasi modifica inclusa la lucidatura, è vietata.

9.2.3 - Rettificare il piano della testa a contatto con il blocco cilindri è consentito, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate".

9.2.4 - Le sedi e le guide valvola devono essere mantenute originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire il sistema di distribuzione deve essere mantenuto originale.

9.3.2 - La catena o cinghia di distribuzione ed il relativo tenditore, possono essere sostituiti o modificati.

9.3.3 - I rocchetti o gli ingranaggi di distribuzione, montati sugli alberi a camme, sono liberi.

9.3.4 - Gli alberi a camme sono liberi.

9.3.5 - Le valvole devono essere mantenute originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina.

9.3.6 - 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. Lo spessoramento delle molle delle valvole è ammesso.

9.3.7 - Le punterie ed i bilancieri (se presenti) devono essere mantenuti originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina.

9.4 - CILINDRI

9.4.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica ai cilindri, ad eccezione della normale manutenzione prevista dal manuale d'officina, è vietata.

9.4.2 - È consento rettificare il piano dei cilindri a contatto con la testa, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate".

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 essere mantenuto originale qualsiasi modifica, inclusi alleggerimento, bilanciatura e lucidatura, è vietata.

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

9.7.3 - Il contralbero di bilanciamento, se presente, deve essere mantenuto originale.

9.8 - CARTER MOTORE E SCATOLA CAMBIO

9.8.1 - I carter motore e la scatola cambio devono essere mantenuti 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 essere mantenuti originali.

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.

9.8.4 - È ammesso praticare un foro filettato sul motore, di preferenza su uno dei coperchi motore, al fine di montare un sensore di pressione olio. Il montaggio deve essere effettuato in una zona protetta da eventuali urti ed essere conforme a quanto stabilito nel RTGS.

9.9 - COPPA DELL'OLIO

9.9.1 - La coppa dell'olio ed il relativo sistema di pescaggio, devono essere mantenuti originali.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - TRASMISSIONE PRIMARIA

10.1.1 - Gli ingranaggi della trasmissione primaria (sull'albero motore e sulla frizione) devono essere mantenuti originali.

10.2 - FRIZIONE

10.2.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il tipo comando frizione (meccanico o idraulico) devono essere mantenuti originali.

10.2.2 - 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).

10.2.3 - L'uso di attuatori frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici è ammesso solo se montati in origine sul modello omologato.

10.3 - CAMBIO

10.3.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, 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, è vietata.

10.3.2 - Il sistema di aiuto alla selezione del folle può essere rimosso.

10.4 - TRASMISSIONE FINALE

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

10.4.2 - Il coperchio copri-pignone può essere modificato, sostituito 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 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire qualsiasi modifica al circuito dell'acqua è vietata.

11.2.2 - Modificare il circuito acqua al fine di montare il radiatore supplementare, è ammesso.

11.2.3 - 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 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, qualsiasi modifica al circuito dell'olio è vietata.

11.4.2 - Modificare il circuito dell'olio al fine di aggiungere un radiatore dell'olio escludere lo scambiatore acqua-olio (anche rimuovendolo) dal circuito di lubrificazione per sostituirlo con un radiatore dell'olio, è ammesso.

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

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.1.1 - Il cablaggio ed i comandi elettrici (interruttori e pulsanti) sul motociclo sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

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

12.3 - SENSORI PER IL CONTROLLO DEL MOTORE

12.3.1 - Il sistema lambda (sensori ed eventuale modulo) è libero.

12.3.2 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è ammesso. Il quick-shifter è libero ma può essere unicamente connesso alle bobine o alla ECU. Il controllo dell'apertura delle valvole a farfalla in scalata (blipper) è ammesso solo se attuato dal sistema ride by wire originale e comandato dalla centralina di controllo motore, l'uso di moduli esterni aventi tale funzione è vietato.

12.3.3 - Ad eccezione del quick-shifter, dei sensori di velocità (anteriore e/o posteriore) e della sonda lambda gli unici sensori per il controllo del motore ammessi sono quelli montati in origine sul motociclo (sensori OEM).

12.4 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.4.1 - L'alternatore (ACG) deve rimanere originale, montato e funzionante. **La ruota fonica può essere modificata o sostituita.**

12.4.2 - La batteria originale può essere riposizionata e/o 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.

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

12.4.4 - La strumentazione originale, le relative staffe di supporto e connessioni elettriche possono essere modificate o sostituite.

12.5 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.5.1 - È ammesso montare un sistema di acquisizione dati. La centralina di acquisizione (logger) ed il cablaggio di acquisizione sono liberi. Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, i sensori aggiuntivi (ossia non montati in origine sul motociclo omologato) sono liberi per numero, tipologia marca e modello.

12.5.2 - Le piattaforme inerziali sono libere per marca, modello e tipologia.

12.5.3 - I sistemi aggiuntivi per la rilevazione dei tempi sul giro (traguardi elettronici) ad infrarossi o GPS sono ammessi.

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA

13.1.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, la carrozzeria deve apparire come l'originale.

13.1.2 - La carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture, **inclusi eventuali profili aerodinamici,** possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso, purché conformi a quanto stabilito nel RTGS. 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 aperture per il raffreddamento sui lati della carrozzeria possono essere parzialmente chiuse con una rete o pannello forato, per fare spazio a scritte e loghi degli sponsor.

13.1.4 - Al fine di migliorare il raffreddamento del motociclo (motore, radiatori, freni etc.), è ammesso praticare dei fori circolari sulla carrozzeria. I fori con un diametro superiore a mm. 10 devono essere chiusi con una rete metallica verniciata dello stesso colore dell'area circostante.

13.1.5 - 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.

13.1.6 - Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.

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

13.2 - CARENATURA

13.2.1 - Il vetrino del cupolino (plexi) è libero, nei limiti di quanto stabilito 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.

13.2.3 - L'uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso d'aria ai radiatori è ammesso, a condizione che l'aspetto anteriore e laterale del motociclo omologato vengano mantenuti.

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 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, l'impianto di scarico è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

14.3 - Il numero e la posizione (intesa come l'uscita a destra o sinistra) dei silenziatori devono rimanere come sul modello omologato.

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

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

14.6 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A. Il regime al quale viene effettuata la misura è quello specificato nei punti a seguire.

Classe Stock 600:

a) Motori 4 cilindri 7000 giri/min.
b) Motori 3 cilindri: 6500 giri/min.
c) Motori 2 cilindri 5500 giri/min.

Classe Stock 1000:

d Motori 4 cilindri 5500 giri/min.
e) Motori 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 - 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 OPEN 2T (RTOP2T)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Classe Open 2T devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.

Sono ammessi alla Classe Open 2T motocicli derivati di serie o prototipi conformi al presente Regolamento.

Per quanto non contemplato nel presente Regolamento, tutti i componenti del motociclo sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia è quello stabilito nei punti a seguire.

a) Classe 125 Open 2T Kg. 70
b) Classe 250 Open 2T Kg. 100

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - Il telaio, il forcellone e tutti i rimanenti componenti della ciclistica 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.

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 - MOTORE

8.1 - Il motore è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

8.2 - Sono ammessi alle Classi 125 Open 2T e 250 Open 2T motocicli equipaggiati con motori 2 tempi, aspirati, come descritti nei punti a seguire.

TIPOLOGIA MOTORE	CILINDRATA
Classe 125 Open 2T:	Monocilindrici oltre 100 cc fino a 125 cc.
Classe 250 Open 2T:	Monocilindrici e bicilindrici oltre 125 cc fino a 250cc.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

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

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, il sistema di trasmissione (trasmissione primaria, frizione, cambio e trasmissione finale) è libero, nel limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

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

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - L'impianto elettrico (cablaggio, comandi elettrici, sistema di accensione e controllo motore, sensori per il controllo motore, infrastrutture elettriche ed equipaggiamento aggiuntivo) è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 13 - CARROZZERIA

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

13.2 - 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, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

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

14.2 - In tutte le Classi il massimo limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A al regime di rotazione del motore di 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 RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Classe Open devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.

Sono ammessi alla classe Open motocicli derivati di serie prodotti a partire dall'anno 2001.

Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti i motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS. Per quanto non specificato nel presente Regolamento e nel RTGS, tutti i componenti del motociclo devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia è quello stabilito nei punti a seguire.

Classe Open 300:

a)	**Motocicli con motore monocilindrico**	**Kg. 133**
b)	**Motocicli con motore 2 cilindri e cilindrata oltre 248 cc. fino a 300 cc.**	**Kg. 132**
c)	**Motocicli con motore 2 cilindri e cilindrata oltre 300 cc. fino a 400 cc.**	**Kg. 136**
d)	**Motocicli con motore 2 cilindri e cilindrata oltre 400 cc. fino a 500 cc.**	**Kg. 145**

Classe Open 600:

e)	Tutti i motocicli	Kg. 151

Classe Open 1000:

f)	Tutti i motocicli	**Kg. 160**

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - TELAIO

2.1.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il telaio deve essere mantenuto originale.

2.1.2 - Forare il telaio per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostituitivi

autorizzati (es, supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.) è ammesso.

2.1.3 - Gli eventuali inserti previsti in origine sul telaio al fine di variare la geometria del motociclo (posizione cannotto di sterzo, posizione perno forcellone e posizione motore) sono liberi. Non è ammesso modificare il telaio per aggiungere inserti al fine di modificarne la geometria.

2.1.4 - I supporti o le piastre di supporto del motore sono liberi.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

2.2.1 - Il telaietto reggisella è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI

2.3.1 - Il telaietto porta strumenti ed i supporti anteriori della carenatura sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.4 - FORCELLONE

2.4.1 - Il forcellone, il perno forcellone ed i registri tendicatena 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, i perni ruota e l'eventuale mozzo 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 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.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire il motore è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

9.2 - Alle Classi **Open 250,** Open 300, Open 600 e Open 1000 sono ammessi motocicli equipaggiati con motori 4T, aspirati, come descritti nei punti a seguire.

TIPOLOGIA MOTORE	CILINDRATA
Classe Open 300:	
a) 2 cilindri	oltre **248 cc.** fino a 500 cc.
b) Monocilindrici	oltre **248 cc.** fino a 500 cc.
Classe Open 600:	
c) 4 cilindri	oltre 500 cc. fino a 636 cc.
d) 3 cilindri	oltre 500 cc. fino a 675 cc.
e) 2 cilindri	oltre 500 cc. fino a 850 cc.
Classe Open 1000:	
f) 4 cilindri	oltre 749 cc. fino a 1300 cc.
g) 2 e 3 cilindri	oltre 850 cc. fino a 1300 cc.

9.3 - In tutte le classi le fusioni dei carter motore, dei cilindri e della testa devono essere quelle originali (ossia quelle montate in origine sul motociclo).

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, il sistema di trasmissione (trasmissione primaria, frizione, cambio e trasmissione finale) è libero, nel limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

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

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - L'impianto elettrico (cablaggio, comandi elettrici, sistema di accensione e controllo motore, sensori per il controllo motore, infrastrutture elettriche ed equipaggiamento aggiuntivo) è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 13 - CARROZZERIA

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

13.2 - 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, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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 105 dB/A. I regimi di rotazione del motore ai quali viene effettuata la misura sono quelli indicati nei punti a seguire.

Classe Open 300:

a) Motori 2 cilindri	6500 giri/min.
b) Motori monocilindrici	5500 giri/min.

Classe Open 600:

c) Motori 4 cilindri	7000 giri/min.
d) Motori 3 cilindri	6500 giri/min.
e) Motori 2 cilindri	5500 giri/min.

Classe Open 1000:

f) Motori 4 cilindri	5500 giri/min.
g) Motori 2 e 3 cilindri	5000 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 SUPEROPEN (RTSOPN)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Classe SuperOpen devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.

Per quanto non contemplato nel presente Regolamento, tutti i componenti del motociclo sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia è quello stabilito nei punti a seguire:

a) SuperOpen 250 Kg. 80
b) SuperOpen 600 Kg. 141
c) SuperOpen 1000 kg. 151

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, il telaio, il forcellone e tutti i rimanenti componenti della ciclistica del motociclo sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.2 - Nella Classe SuperOpen 250 il telaio deve essere un telaio prototipo (come definito nel RTGS), non sono ammessi telai di produzione o derivati di serie.

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.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

7.1 - Il serbatoio ed il circuito carburante 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.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire il motore è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

9.2 - MOTORE CLASSE SUPEROPEN 250

9.2.1 - Sono ammessi alla Classe SuperOpen 250, motocicli equipaggiati con motori 4T, aspirati, prototipo e di produzione (come definiti nel RTGS).

9.2.2 - Sui motori prototipo della Classe SuperOpen 250 le fusioni di carter, cilindro e testa sono libere. Sui motori di produzione della Classe SuperOpen 250 le fusioni di carter, cilindro e testa devono essere quelle di un motore prodotto in serie ed in libera vendita, per il quale sia disponibile un catalogo ricambi ed un listino prezzi del produttore.

9.2.3 - Le tipologie di motore e le cilindrate ammesse alla Classe SuperOpen 250, sono quelle indicate nei punti a seguire.

a) Motori monocilindrici prototipo oltre 200 cc. fino a 250 cc.
b) Motori monocilindrici di produzione oltre 200 cc. fino a 450 cc.

9.3 - MOTORE CLASSI SUPEROPEN 600 E SUPEROPEN 1000

9.3.1 - Sono ammessi alle Classi SuperOpen 600 e SuperOpen 1000, motocicli equipaggiati con motori 4 tempi, aspirati, con fusioni dei carter derivate di serie (ossia appartenenti in origine ad un motociclo omologato per uso stradale).

9.3.2 - Le tipologie di motore e le cilindrate ammesse alle Classi SuperOpen 600 e SuperOpen 1000 sono quelle indicate nei punti a seguire.

Classe SuperOpen 600:

a)	Motori 4 cilindri	oltre 400 cc. fino a 636 cc.
b)	Motori 3 cilindri	oltre 400 cc. fino a 675 cc.
c)	Motori 2 cilindri	oltre 400 cc. fino a 850 cc.

Classe SuperOpen 1000:

d)	Motori 4 cilindri	oltre 749 cc. fino a 1300 cc.
e)	Motori 2 e 3 cilindri	oltre 850 cc. fino a 1300 cc.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, il sistema di trasmissione (trasmissione primaria, frizione, cambio e trasmissione finale) è libero, nel limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

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

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - L'impianto elettrico (cablaggio, comandi elettrici, sistema di accensione e controllo motore, sensori per il controllo motore, infrastrutture elettriche ed equipaggiamento aggiuntivo) è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 13 - CARROZZERIA

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

13.2 - 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, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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 105 dB/A. I regimi di rotazione del motore ai quali viene effettuata la misura sono quelli indicati nei punti a seguire.

Classe SuperOpen 250:

a) Motori monocilindrici prototipo **5000** giri/min.
b) Motori monocilindrici di produzione 5500 giri/min.

Classe SuperOpen 600:

c) Motori 4 cilindri 7000 giri/min.
d) Motori 3 cilindri 6500 giri/min.
e) Motori 2 cilindri 5500 giri/min.

Classe SuperOpen 1000:

f) Motori 4 cilindri 5500 giri/min.
g) Motori 2 e 3 cilindri 5000 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 MOTOCICLI SALITA (RTSAL)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i veicoli che partecipano al Campionato Italiano Velocità in Salita, devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Alle gare del Campionato Italiano Velocità in Salita (CIVS) sono ammessi **motocicli suddivisi nelle Classi illustrate nei punti a seguire.**

- **a)** Moto d'Epoca
- **b)** **Scooter**
- **c)** MiniOpen
- **d)** 125 Open 2t
- **e)** 250 Open 2t
- **f)** SuperOpen 300
- **g)** Stock 600
- **h)** Naked 650
- **i)** SuperOpen 600
- **j)** Supermoto
- **k)** Supermoto Open
- **l)** SuperOpen 1000
- **m)** Quad
- **n)** Sidecar

ART. 2 - REGOLAMENTI DI CLASSE

2.1 - CLASSE MOTO D'EPOCA

2.1.1 - Per tutta la normativa inerente la Classe Moto d'Epoca fa riferimento il vigente Regolamento Moto d'Epoca.

2.2 - CLASSE SCOOTER

2.2.1 - Sono ammessi alla Classe Scooter gli scooter conformi al vigente Regolamento Tecnico Scooter (RTSCT).

2.3 - CLASSE MINIOPEN

2.3.1 - Sono ammessi alla Classe MiniOpen i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico MiniOpen (RTMOPN).

2.4 - CLASSE 125 OPEN 2T

2.4.1 - Sono ammessi alla Classe 125 Open 2T i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Open 2T (RTOP2T) per la Classe 125.

2.5 - CLASSE 250 OPEN 2T

2.5.1 - Sono ammessi alla Classe 250 Open 2T i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Open 2T (RTOP2T) per la Classe 250.

2.6 - CLASSE SUPEROPEN 300

2.6.1 - Sono ammessi alla Classe SuperOpen 300 i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la Classe 250 ed i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Open per la Classe 300.

2.7 - CLASSE STOCK 600

2.7.1 - Sono ammessi alla Classe Stock 600 i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Stock (RTSTK) per la Classe 600.

2.7.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTSTK vale quanto indicato nei punti a seguire.

a) Alla Classe stock 600 sono ammessi modelli di motociclo provvisti di omologazione FIM a partire dall'anno **2001.**

b) Sono da considerarsi derogati, pertanto non applicabili, tutti gli articoli riguardanti la conformità delle viste del motociclo all'aspetto del modello omologato.

2.8 - CLASSE NAKED 650

2.8.1 - Sono ammessi alla Classe Naked 650 i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Naked (RTNKD) per la Classe 650.

2.9 - CLASSE SUPEROPEN 600

2.9.1 - Sono ammessi alla Classe SuperOpen 600 i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la Classe 600.

2.9.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTSOPN si stabilisce che sono ammessi alla Classe SuperOpen 600 motocicli bicilindrici con un peso minimo di kg. 135.

2.10 - CLASSE SUPERMOTO

2.10.1 - Sono ammessi alla Classe Supermoto motocicli con le tipologie di motore indicate nei punti a seguire.

a) Motori 4T con cilindrata oltre 149 cc. fino a 450 cc.

b) Motori 2T con cilindrata oltre 124 cc. fino a 300 cc.

2.10.2 - Per quanto non contemplato nelle norme sportive e nel presente Regolamento, con particolare riferimento all'articolo a seguire, fa riferimento il Regolamento Tecnico vigente della Specialità Supermoto (parte terza).

2.10.3 - Per la Classe Supermoto vale quanto stabilito nei punti a seguire.

a) Tutti i motocicli devono esporre tre tabelle porta-numero, una posta frontalmente una sul lato destro ed una sul lato sinistro.
b) Le tabelle devono essere in materiale rigido e devono avere le dimensioni minime di mm. 285x235.
c) Il colore delle tabelle e dei numeri di gara sono liberi.
d) Salvo quanto specificato nei punti precedenti, i numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito nelle Norme Sportive Regolamento Velocità e nell'articolo 13 del RTGS, anche per quanto concerne la decisione finale sull'idoneità e l'impossibilità di reclamo.
e) Gli articoli del vigente Regolamento Tecnico Supermoto riguardanti la scheda tecnica, la retrocessione in caso di cambio moto/motore, lo scambio di motocicli tra piloti, la verifica delle punzonature nella zona di attesa, sono considerati derogati, pertanto non applicabili.
f) I piloti devono indossare obbligatoriamente l'abbigliamento (casco, tuta, stivali, guanti, para-schiena etc.) conforme a quanto indicato nell'articolo 17 del RTGS.
g) Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A. Il regime al quale viene effettuata la misura è quello specificato nei punti a seguire.
   - Motocicli con motore 2T 6.000 giri/min.
   - Motocicli con motore 4T 5.000 giri/min.
h) Gli articoli del vigente Regolamento Tecnico Supermoto inerenti la prova con il metodo 2MeterMax e la punzonatura dei silenziatori, sono da considerarsi derogati pertanto non applicabili.
i) L'unico carburante ammesso è quello senza piombo, conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

2.11 - CLASSE SUPERMOTO OPEN

2.11.1 - Sono ammessi alla Classe Supermoto Open motocicli con le tipologie di motore indicate nei punti a seguire.

a) Motori 4T con cilindrata oltre 450cc fino a 750cc.
b) Motori 2T con cilindrata oltre 300cc fino a 500cc.

2.11.2 - Per quanto non contemplato nelle norme sportive e nel presente Regolamento, con particolare riferimento all'articolo a seguire, fa riferimento il Regolamento Tecnico vigente della Specialità Supermoto (parte terza).

2.11.3 - Per la Classe Supermoto Open vale quanto stabilito nei punti a seguire.

a) Tutti i motocicli devono esporre tre tabelle porta-numero, una posta frontalmente, una sul lato destro ed una sul lato sinistro.
b) Le tabelle devono essere in materiale rigido e devono avere le dimensioni minime di mm. 285x235.
c) Il colore delle tabelle e dei numeri di gara sono liberi.
d) Salvo quanto specificato nei punti precedenti, i numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito nelle Norme sportive Regolamento Velocità e nell'articolo 13 del RTGS, anche per quanto concerne la decisione finale sull'idoneità e l'impossibilità di reclamo.
e) Gli articoli del vigente Regolamento Tecnico Supermoto riguardanti la scheda tecnica, la retrocessione in caso di cambio moto/motore, lo scambio di motocicli tra piloti, la verifica delle punzonature nella zona di attesa, sono considerati derogati, pertanto non applicabili.
f) I piloti devono indossare obbligatoriamente l'abbigliamento (casco, tuta, stivali, guanti, para-schiena etc.) conforme a quanto indicato nell'articolo 17 del RTGS.
g) Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A. Il regime al quale viene effettuata la misura è quello specificato nei punti a seguire.
   - Motocicli con motore 2T 5.500 giri/min.
   - Motocicli con motore 4T 4.500 giri/min.
h) Gli articoli del vigente Regolamento Tecnico Supermoto inerenti la prova con il metodo 2MeterMax e la punzonatura dei silenziatori, sono da considerarsi derogati pertanto non applicabili.
i) L'unico carburante ammesso è quello senza piombo, conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti".

2.12 - CLASSE SUPEROPEN 1000

2.12.1 - Sono ammessi alla Classe SuperOpen 1000 i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la Classe 1000.

2.12.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTSOPN si stabilisce che sono ammessi alla Classe SuperOpen 1000 motocicli con le tipologie di motore indicate nei punti a seguire.

a) Motori 2 cilindri con cilindrata oltre 850 cc. fino a 1310 cc.
b) Motori 3 cilindri con cilindrata oltre 675 cc. fino a 1310 cc.
c) Motori 4 cilindri con cilindrata oltre 636 cc. fino a 1310 cc.

2.13 - CLASSE SIDECAR

2.13.1 - Sono ammessi alla Classe Sidecar motocicli con motore 4T e cilindrata fino a 1.100 cc, conformi al vigente Regolamento Tecnico Sidecar (RTSDE).

2.14 - CLASSE QUAD

2.14.1 - Sono ammessi alla Classe Quad quadricicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Quad (RTQUAD).

ART. 3 - PNEUMATICI

3.1 - A parziale deroga di quanto stabilito nei Regolamenti di Classe si stabilisce che gli pneumatici sono liberi per numero, modello e misura purché conformi a quanto specificato nell'articolo 6 del RTGS.

3.2 - Se non diversamente specificato nei Regolamenti di Classe la larghezza degli pneumatici deve essere conforme a quanto previsto dalla normativa ETRTO.

3.3 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire sono ammessi unicamente pneumatici omologati per uso stradale, gli pneumatici slick o marchiati NHS (Not for Highway Use) sono vietati.

3.4 - Nelle Classi Sidecar, 125 Open 2T, SuperOpen 300, Supermoto, Supermoto Open e MiniOpen l'uso di pneumatici slick è ammesso.

3.5 - A parziale deroga di quanto stabilito nell'articolo 6 del RTGS vale quanto stabilito nei punti a seguire.

a) Nelle Classi Supermoto e Supermoto Open è ammesso praticare intagli (o scanalature) sul battistrada degli pneumatici slick. La profondità di tali intagli non deve essere superiore ai fori per il controllo dell'usura presenti in origine sul battistrada dello pneumatico.

b) Nelle Classi 125 Open 2T e SuperOpen 300, è ammesso utilizzare pneumatici rain anche in condizione di gara o prova asciutta.

versione al 21 gennaio 2020

REGOLAMENTO TECNICO CRONO CLIMBER - REGOLARITÀ (RTCLR)

versione al 21 gennaio 2020

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i veicoli che partecipano a questo Trofeo, devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.
A deroga di quanto stabilito nel RTGS, i motocicli che concorrono nel Trofeo Crono Climber devono essere conformi unicamente alle prescrizioni di sicurezza illustrate nell'articolo "Normativa di sicurezza Climber".

ART. 1 - CLASSI

1.1 - Al trofeo Crono Climber sono ammessi motocicli suddivisi nelle Classi illustrate nei punti a seguire.

a) **Scooter**
b) MiniOpen
c) 125 Open 2t
d) 250 Open 2t
e) SuperOpen 300
f) Stock 600
g) Naked 650
h) SuperOpen 600
i) Supermoto
j) SuperOpen 1000
k) Quad
l) Sidecar

ART. 2 - REGOLAMENTI DI CLASSE

2.1 - CLASSE SCOOTER

2.1.1 - Sono ammessi alla Classe Scooter, gli scooter conformi al vigente Regolamento Tecnico Scooter (RTSCT).

2.2 - CLASSE MINIOPEN

2.2.1 - Sono ammessi alla Classe MiniOpen i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico MiniOpen (RTMOPN).

2.3 - CLASSE 125 OPEN 2T

2.3.1 - Sono ammessi alla Classe 125 Open 2T i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Open 2T (RTOP2T) per la Classe 125.

2.4 - CLASSE 250 OPEN 2T

2.4.1 - Sono ammessi alla Classe 250 Open 2T i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Open 2T (RTOP2T) per la Classe 250.

2.5 - CLASSE SUPEROPEN 300

2.5.1 - Sono ammessi alla Classe SuperOpen 300 i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la Classe 250 ed i motocicli conformi al Regolamento Tecnico Open (RTOPN) per la Classe 300.

2.6 - CLASSE STOCK 600

2.6.1 - Sono ammessi alla Classe Stock 600 i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Stock (RTSTK) per la Classe 600.

2.6.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTSTK vale quanto indicato nei punti a seguire.

a) Alla Classe stock 600 sono ammessi modelli di motociclo provvisti di omologazione FIM a partire dall'anno **2001**.
b) Sono da considerarsi derogati, pertanto non applicabili, tutti gli articoli riguardanti la conformità delle viste del motociclo all'aspetto del modello omologato.

2.7 - CLASSE NAKED 650

2.7.1 - Sono ammessi alla Classe Naked 650 i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Naked (RTNKD) per la Classe 650.

2.8 - CLASSE SUPEROPEN 600

2.8.1 - Sono ammessi alla Classe SuperOpen 600 i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la Classe 600.

2.8.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTSOPN si stabilisce che sono ammessi alla Classe SuperOpen 600 motocicli bicilindrici con un peso minimo di kg. 135.

2.9 - CLASSE SUPERMOTO

2.9.1 - Sono ammessi alla Classe Supermoto motocicli con le tipologie di motore indicate nei punti a seguire.

a) Motori 4T con cilindrata oltre 149 cc. fino a 750 cc.
b) Motori 2T con cilindrata oltre 124 cc. fino a 500 cc.

2.9.2 - Per quanto non contemplato nelle norme sportive e nel presente Regolamento, con particolare riferimento agli articoli 3 e 4, fa riferimento il Regolamento Tecnico vigente della Specialità Supermoto (parte terza).

2.9.3 - Per la Classe Supermoto vale quanto stabilito nei punti a seguire.

a) Gli articoli del vigente Regolamento Tecnico Supermoto riguardanti la scheda tecnica, la retrocessione in caso di cambio moto/motore, lo scambio di motocicli tra piloti, la verifica delle punzonature nella zona di attesa, sono considerati derogati, pertanto non applicabili.

b) Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A. Il regime al quale viene effettuata la misura è quello specificato nei punti a seguire.
   - Motocicli con motore 2T 5.500 giri/min.
   - Motocicli con motore 4T 4.500 giri/min.

c) Gli articoli del vigente Regolamento Tecnico Supermoto inerenti la prova con il metodo 2MeterMax e la punzonatura dei silenziatori, sono da considerarsi derogati pertanto non applicabili.

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

2.10 - CLASSE SUPEROPEN 1000

2.10.1 - Sono ammessi alla Classe SuperOpen 1000 i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la Classe 1000.

2.10.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTSOPN si stabilisce che sono ammessi alla Classe SuperOpen 1000 motocicli con le tipologie di motore indicate nei punti a seguire.

a) Motori 2 cilindri con cilindrata oltre 850 cc. fino a 1300 cc.

b) Motori 3 cilindri con cilindrata oltre 675 cc. fino a 1300 cc.

c) Motori 4 cilindri con cilindrata oltre 636 cc. fino a 1300 cc.

2.11 - CLASSE SIDECAR

2.11.1 - Sono ammessi alla Classe Sidecar motocicli con motore 4T e cilindrata fino a 1.100 cc, conformi al Regolamento Tecnico Sidecar (RTSDE).

2.11.2 - I motocicli partecipanti alla Classe Sidecar devono essere conformi alla normativa di sicurezza inclusa nel RTSDE. Per la Classe Sidecar l'articolo 4 del presente Regolamento deve considerarsi derogato pertanto non applicabile.

2.12 - CLASSE QUAD

2.12.1 - Sono ammessi alla Classe Quad quadricicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Quad (RTQUAD).

2.12.2 - I quadricicli partecipanti alla Classe Quad devono essere conformi alla

normativa di sicurezza inclusa nel RTQUAD. Per la Classe Quad l'articolo 4 del presente Regolamento deve considerarsi derogato pertanto non applicabile.

ART. 3 - SISTEMI DI CONTROLLO DELLA VELOCITÀ

3.1 - In tutte le Classi è vietato l'utilizzo di sistemi di controllo della velocità (cruise control) di qualsiasi genere (inclusi i sistemi meccanici).

3.2 - Qualora il motociclo sia equipaggiato con un sistema di controllo della velocità il pilota ha l'obbligo di rimuovere completamente il sistema o, in alternativa, di inibirne il funzionamento per tutta la durata della manifestazione mediante: la rimozione di uno o più dei suoi componenti e/o la disconnessione dei collegamenti elettrici o meccanici degli attuatori del sistema e/o lo spostamento del blocchetto dei comandi del sistema in posizione inaccessibile al pilota e/o mediante la schermatura dei comandi del sistema.

3.3 - Il pilota ha altresì l'obbligo di dichiarare al 1°CT la presenza sul motociclo del sistema per il controllo della velocità nonché il metodo utilizzato per inibirne il funzionamento.

3.4 - Il 1°CT ha la facoltà di rifiutare motocicli con sistemi di controllo della velocità il cui metodo di inibizione sia giudicato insufficiente o pericoloso ed applicare punzoni o sigilli sui componenti del suddetto sistema.

3.5 - Il mancato rispetto del presente articolo viene sanzionato come una irregolarità tecnica.

ART. 4 - NORMATIVA DI SICUREZZA CRONO CLIMBER

4.1 - GENERALITÀ NORMATIVA DI SICUREZZA CRONO CLIMBER

4.1.1 - Alle operazioni preliminari (OP) è consentito punzonare un solo motociclo. In caso di provati motivi tecnici è consentito punzonare un secondo motociclo della medesima marca e dello stesso modello (nel caso di motocicli prototipo, con il medesimo modello di motore).

4.1.2 - Alle OP tutti i motocicli devono essere presentati con tutti i componenti integri ed in buono stato di conservazione oltre che conformi ai parametri minimi di sicurezza illustrati negli articoli a seguire.

4.1.3 - È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni turno di prove e gara.

4.1.4 - Il Commissario Tecnico FMI (CT), sentito il parere della Giuria, ha la facoltà di rifiutare l'ammissione alle prove o alla gara di motocicli giudicati non conformi e/o non sicuri. In caso di controversia, la decisione finale spetta al CT

4.2 - CICLISTICA

4.2.1 - Tutte le leve di comando, i manubri (o i semi-manubri) e le pedane devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS.

4.2.2 - Il cavalletto centrale e/o la stampella laterale devono preferibilmente essere rimossi. In alternativa è consentito assicurare i cavalletti mediante una legatura, effettuata a regola d'arte, che ne impedisca l'apertura accidentale.

4.2.3 - Borse, bauletti, specchietti, borsa degli attrezzi ed accessori eventualmente presenti sui motocicli devono essere rimossi.

4.3 - SOSPENSIONI

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

4.4 - IMPIANTO FRENANTE

4.4.1 - Tutti i motocicli devono avere almeno un freno funzionante per asse ruota.

4.4.2 - Le piste frenanti dei dischi freno devono essere realizzate in lega di ferro.

4.4.3 - L'uso della protezione della leva freno anteriore (para-leva) è facoltativo.

4.4.4 - È raccomandato ma non obbligatorio assicurare i bulloni di attacco delle pinze freno ai piedini della forcella mediante un filo da legatura che ne impedisca lo svitamento accidentale.

4.5 - CERCHI RUOTA

4.5.1 - I cerchi ruota devono essere conformi a quanto indicato nell'articolo 5 del RTGS.

4.6 - PNEUMATICI

4.6.1 - La larghezza degli pneumatici, se non diversamente specificato nel Regolamento di Classe, deve essere conforme a quanto previsto dalla normativa ETRTO. La profondità del battistrada deve essere superiore al valore minimo fissato dal costruttore dello pneumatico.

4.6.2 - Sui motocicli derivati di serie è ammesso montare pneumatici delle stesse dimensioni di quelli originali (omologati per uso stradale) anche quando non conformi all'articolo precedente.

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

4.6.4 - Ad eccezione delle Classi sidecar, 125 Open 2T, SuperOpen 300, Supermoto e MiniOpen, gli pneumatici slick o marchiati NHS (Not for Highway Use) sono vietati.

4.6.5 - Nella Classe Supermoto è ammesso praticare intagli (o scanalature) sul battistrada degli pneumatici slick. La profondità di tali intagli non deve essere superiore ai fori per il controllo dell'usura presenti in origine sul battistrada dello pneumatico.

4.7 - SERBATOIO **E CIRCUITO CARBURANTE**

4.7.1 - L'uso della spugna ignifuga all'interno del serbatoio è raccomandato ma non obbligatorio.

4.7.2 - Il tappo del serbatoio è libero a condizione che, una volta chiuso, garantisca tenuta perfetta.

4.7.3 - Il circuito carburante deve essere posizionato sul motociclo in modo da essere protetto in caso di caduta.

4.8 - ALIMENTAZIONE

4.8.1 - L'uso di qualunque sistema di sovralimentazione, è vietato.

4.8.2 - L'unico carburante consentito è la benzina "Verde" conforme a quanto prescritto nell'allegato "Carburanti" del presente Regolamento.

4.8.3 - Il sistema Ride by Wire deve essere conforme a quanto indicato nel RTGS.

4.8.4 - Tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare attraverso un elemento filtrante (filtro/i) che impedisca l'ingresso di corpi estranei all'interno del motore.

4.10 - MOTORE

4.10.1 - Tutti i tappi di carico e scarico dell'olio devono essere assicurati mediante legatura al fine di evitarne lo svitamento accidentale.

4.11 - TRASMISSIONE

4.11.1 - È raccomandato ma non obbligatorio l'utilizzo di una pinna para-catena conforme a quanto indicato nel RTGS.

4.12 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

4.12.1 - Su tutti i motocicli è consentito l'uso del liquido di raffreddamento consigliato dal costruttore del motociclo, tuttavia è fortemente raccomandato l'utilizzo esclusivamente dell'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.

4.13 - **CARENATURA,** TABELLE E NUMERI DI GARA

4.13.1 - Tutti i bordi esposti della carenatura, devono essere arrotondati.

4.13.2 - Tutti i motocicli devono esporre una tabella porta-numero anteriore e due laterali (una per ogni lato del motociclo).

4.13.3 - La posizione, le dimensioni ed i colori scelti per la tabella porta-numero e per i numeri di gara, devono essere tali da essere chiaramente visibili dagli **Addetti al Percorso** presenti su entrambi i lati del percorso.

4.14 - IMPIANTO ELETTRICO

4.14.1 - L'uso della "luce posteriore" come descritta nel RTGS è facoltativo.

4.14.2 - I gruppi ottici anteriori, gli indicatori di direzione ed il gruppo ottico posteriore (nel caso non sia usato come luce posteriore) devono preferibilmente essere rimossi o, in alternativa, essere completamente coperti con un nastro adesivo che impedisca la caduta di pezzi in caso di rottura.

4.15 - DISPOSITIVI VIDEO

4.15.1 - Il montaggio di dispositivi (di registrazione e/o trasmissione) video, come ad esempio fotocamere e videocamere deve essere conforme a quanto indicato nell'articolo 12 RTGS.

4.116 - MATERIALI

4.16.1 - I materiali utilizzati per la costruzione dei motocicli e dei loro componenti devono essere conformi a quanto indicato nell'articolo 15 del RTGS.

4.17 - CAPI PROTETTIVI DEL PILOTA

4.17.1 - I capi protettivi del pilota (casco, tuta, stivali, guanti etc.) devono essere conformi a quanto indicato nell'articolo 17 del RTGS.

4.18 - TUTELA AMBIENTALE

4.18.1 - Le norme per la tutela ambientale sono quelle indicate nell'articolo 18 del RTGS.

REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI NAKED (RTNKD)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Classe Naked devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.

Sono ammessi alla Classe Naked, motocicli derivati di serie, prodotti a partire dall'anno **2001**, sprovvisti in origine di carenature laterali che coprano totalmente o parzialmente la vista del motore.

Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti i motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS. Per quanto non specificato nel presente Regolamento e nel RTGS, tutti i componenti del motociclo devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore.

Se non altrimenti specificato, le viste anteriore, laterali e posteriore dei motocicli devono essere conformi all'aspetto del modello originale. L'aspetto della vasca di contenimento, dell'eventuale cupolino aggiuntivo, della parte posteriore della sella e dell'impianto di scarico sono esclusi da questa norma.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia non può essere inferiore ai valori indicati nei punti a seguire.

a) Naked 650 Kg. 151
b) Naked 1000 Kg. **160**

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - TELAIO

2.1.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il telaio deve essere mantenuto originale.

2.1.2 - Forare il telaio per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.) è ammesso.

2.1.3 - Gli eventuali inserti previsti in origine sul telaio al fine di variare la geometria del motociclo (posizione cannotto di sterzo, posizione perno

forcellone e posizione motore) sono liberi. Non è ammesso modificare il telaio per aggiungere inserti al fine di modificarne la geometria.

2.1.4 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono essere mantenuti originali.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

2.2.1 - Il telaietto reggisella è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI E SUPPORTI CARENATURA

2.3.1 - Il telaietto porta strumenti ed i supporti della carenatura sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.4 - FORCELLONE

2.4.1 - Il forcellone, il perno forcellone ed i registri tendicatena 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, i perni ruota e l'eventuale mozzo, 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 E CIRCUITO CARBURANTE

7.1 - SERBATOIO

7.1.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il serbatoio deve essere mantenuto originale.

7.1.2 - Il tappo può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

7.2.1 - Il circuito del carburante (compreso tra il serbatoio ed il flauto iniettori) è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

7.3 - CARBURANTE

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

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

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

ART. 9 - MOTORE

9.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, il motore è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

9.2 - Alle Classi Naked sono ammessi motocicli equipaggiati con motori 4T, aspirati, come descritti nei punti a seguire.

TIPOLOGIA MOTORE	CILINDRATA
Classe Naked 650:	
a) 4 cilindri	oltre 400 cc. fino a 650 cc.
b) 3 cilindri	oltre 500 cc. fino a 700 cc.
c) 2 cilindri	oltre 600 cc. fino a 850 cc.
Classe Naked 1000:	
d) 4 cilindri	oltre 650 cc. fino a **1300** cc.
e) 3 cilindri	oltre 700 cc. fino a **1300** cc.
f) 2 cilindri	oltre 850 cc. fino a **1300** cc.

9.3 - Le fusioni dei carter motore, dei cilindri e della testa devono essere quelle originali (ossia quelle montate in origine sul motociclo).

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, il sistema di trasmissione (trasmissione primaria, frizione, cambio e trasmissione finale) è libero, nel limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

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

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - L'impianto elettrico (cablaggio, comandi elettrici, sistema di accensione e controllo motore, sensori per il controllo motore, infrastrutture elettriche ed equipaggiamento aggiuntivo) è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA

13.1.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, la carrozzeria deve apparire come l'originale.

13.1.2 - L'eventuale carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture**, inclusi eventuali profili aerodinamici,** possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso, purché conformi a quanto stabilito nel RTGS.

13.1.3 - Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi della carrozzeria possono essere modificati o sostituiti. Gli attacchi dell'eventuale carenatura possono essere sostituiti con attacchi rapidi.

13.1.4 - Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.

13.2 - CARENATURA

13.2.1 - È obbligatorio montare una vasca di contenimento conforme a quanto stabilito nel RTGS.

13.2.2 - È ammesso montare un cupolino, conforme a quanto stabilito nel RTGS, che abbia una larghezza massima non superiore a quella del manubrio ed una lunghezza che non oltrepassi il manubrio stesso.

13.3 - PARAFANGHI

13.3.1 - I parafanghi (anteriore e posteriore) sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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.

13.5 - NUMERI DI GARA

13.5.1 - 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, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, l'impianto di scarico (tubi di scarico, silenziatori e elementi di fissaggio) è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

14.2 - Il numero e la posizione (intesa come l'uscita a destra, sinistra) dei silenziatori devono essere mantenuti come sul modello originale.

14.3 - 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.

14.4 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A. I regimi di rotazione del motore ai quali viene effettuata la misura sono quelli indicati nei punti a seguire.

Classe Naked 650

a) Motori 4 cilindri 7000 giri/min.
b) Motori 3 cilindri 6500 giri/min.
c) Motori 2 cilindri 5500 giri/min.

Classe Naked 1000

d) Motori 4 cilindri 5500 giri/min.
e) Motori 2 e 3 cilindri 5000 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 SCOOTER (RTSCT)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, gli scooter che partecipano alla Classe Scooter devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.

Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti gli scooter devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS. Per quanto non specificato nel presente Regolamento e nel RTGS, tutti i componenti dello scooter devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Sono ammessi alla Classe Scooter tutti gli scooter a due ruote, con diametro massimo dei cerchi ruota di 14 pollici.

1.2 - Tutti gli scooter devono essere stati omologati con verbale del Ministero dei Trasporti, o certificato di conformità dei paesi della Comunità Europea.

1.3 - Il peso minimo ammesso per gli scooter in ordine di marcia è quello stabilito nei punti a seguire.

a) Scooter con motori 2 tempi Kg. 65

b) Scooter con motori 4 tempi Kg. 80

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, il telaio deve rimanere originale in tutte le sue parti.

2.2 - È ammesso montare un braccio oscillante aggiuntivo, tra il carter ed il perno ruota posteriore, al fine di ridurre le vibrazioni e prevenire crepe e rotture.

2.3 - È ammesso modificare il telaio al fine di aggiungere attacchi per l'installazione di radiatori aggiuntivi e/o sostitutivi.

2.4 - È ammesso modificare gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al motore al fine di montare un ammortizzatore posteriore sostitutivo.

2.5 - Il sistema di biellette antivibranti che sostiene e/o congiunge il motore al telaio può essere modificato o sostituito.

2.6 - 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 cannotto di sterzo. L'area tra la pedana e l'eventuale barra di rinforzo 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.

2.7 - Modificare le staffe fissaggio della sella, è ammesso.

2.8 - Modificare o sostituire il manubrio originale, è ammesso.

2.9 - È ammesso aggiungere delle pedaline poggiapiedi unicamente di tipo ribaltabile, in modo da ripiegarsi in caso di caduta, con le estremità arrotondate. Pedaline fisse o prolungamenti della pedana, non sono ammessi.

2.10 - È consentito applicare supporti per permettere l'uso di cavalletti da officina. Tali supporti non devono sporgere dalla sagoma dello scooter.

2.11 - È consentito rimuovere dallo scooter i componenti indicati nei punti a seguire:

a) Attacco cavalletti laterale e/o centrale.
b) Punto di attacco del sistema antifurto.
c) Attacchi delle pedane passeggero.
d) Piastre di supporto dei componenti dell'impianto elettrico originale.
e) Supporto del blocca sterzo.

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 - **Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, i cerchi ruota sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.**

5.2 - Il massimo diametro ammesso per i cerchi ruota è di 14".

ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - Gli pneumatici sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

7.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il serbatoio carburante deve essere mantenuto originale.

7.2 - Modificare o sostituire il rubinetto o il sistema di chiusura del carburante, è ammesso.

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

ART. 9 - MOTORE

9.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire il motore è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

9.2 - Alla Classe Scooter sono ammessi scooter equipaggiati con motori monocilindrici, aspirati, come descritti nei punti a seguire.

TIPOLOGIA MOTORE	CILINDRATA
a) 2 tempi	oltre 49 cc. fino a 100 cc.
b) 4 tempi	oltre 99 cc fino a 220 cc.

9.3 - Il coperchio del generatore può essere modificato o sostituito ma non rimosso, a condizione che gli organi all'interno del coperchio siano schermati e che l'integrità strutturale e l'affidabilità del componente siano mantenute inalterate. Il coperchio deve essere assicurato ai carter motore con tutte le viti previste in origine.

9.4 - La leva di messa in moto, se presente, deve essere del tipo ripiegabile, con molla di ritorno efficiente.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, la trasmissione nel suo complesso (frizione, variatore, cinghia, masse centrifughe, rapporti etc.) è libera, nei limiti di quanto indicato nel RTGS.

10.2 - Sono ammessi unicamente cambi automatici a variazione continua (CVT).

10.3 - La frizione deve essere di tipo automatico ad azionamento centrifugo.

10.4 - I coperchi dell'avviamento e della trasmissione devono essere mantenuti originali. Sono ammesse unicamente modifiche per asportazione di materiale (foratura), allo scopo di favorire il raffreddamento degli organi interni e l'eliminazione delle parti più esterne allo scopo di aumentare la luce a terra dello scooter. Gli organi della trasmissione all'interno del coperchio devono comunque essere schermati nelle zone tagliate, mediante il fissaggio di una rete a maglie strette o con soluzioni equivalenti. In ogni caso l'integrità strutturale e l'affidabilità del componente devono essere mantenute inalterate. I coperchi devono essere assicurati al carter motore con tutte le viti previste in origine.

10.5 - La campana della frizione deve essere del tipo rinforzato.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - Gli impianti di raffreddamento e lubrificazione (radiatori, circuiti e pompe) sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS e nell'articolo successivo.

11.2 - Sugli scooter originariamente equipaggiati con impianto di raffreddamento ad aria, è consentito installare un impianto di raffreddamento ad acqua. In ogni caso i radiatori (originali, sostitutivi o aggiuntivi) e le relative tubazioni non devono sporgere dalla carrozzeria dello scooter e devono essere saldamente fissati al telaio.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - L'impianto elettrico (cablaggio, comandi elettrici, sistema di accensione e controllo motore, sensori per il controllo motore, infrastrutture elettriche ed equipaggiamento aggiuntivo) è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - La carenatura, la sella e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria dello scooter, possono essere modificate o sostituite nei limiti di quanto stabilito nel RTGS e negli articoli a seguire.

13.2 - 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.

13.3 - La strumentazione deve rimanere all'interno del coperchio del manubrio.

13.4 - I gusci esterni (vetrini) dei gruppi ottici anteriori, degli indicatori di direzione e del gruppo ottico posteriore (nel caso non sia usato come luce posteriore) devono preferibilmente essere rimossi o sostituiti (per mezzo di coperture) o, in alternativa, essere completamente coperti con un nastro adesivo che impedisca la caduta di pezzi in caso di rottura.

13.5 - Su tutti gli scooter è ammesso oltre che consigliato predisporre un'apertura, con dimensioni massime di mm. 150 x 150, posizionata davanti al gruppo termico.

13.6 - Allo scopo di migliorare l'efficienza del sistema di raffreddamento è ammesso apportare le modifiche indicate nei punti a seguire.

a) Praticare fori con diametro massimo di mm. 14 sulla superficie frontale dello scudo.
b) Montare dei convogliatori nella zona compresa tra la parte frontale dello scudo ed i radiatori. Detti convogliatori non devono estendersi oltre la superficie dello scudo.

13.7 - Lo scudo interno e la pedana possono essere modificati per alloggiare eventuali radiatori aggiuntivi o sostitutivi e montare barre di rinforzo del telaio.

13.8 - Il parafango posteriore non deve superare il piano verticale tangente la parte posteriore dello pneumatico posteriore.

13.9 - Il parafango anteriore può essere modificato o sostituito ma non rimosso.

13.10 - Modificare o sostituire la sella originale, è ammesso. La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.

13.11 - Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.

13.12 - 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, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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 98 dB/A. I regimi di rotazione del motore ai quali viene effettuata la misura sono quelli indicati nei punti a seguire.

a) Motori 2 tempi 7500 giri/min

b) Motori 4 tempi 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 nel RTGS.

REGOLAMENTO TECNICO MINIOPEN (RTMOPN)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Classe MiniOpen devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.

Per quanto non specificato nel presente Regolamento, tutti i componenti del motociclo sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Sono ammessi alla Classe MiniOpen motocicli equipaggiati con motori monocilindrici.

1.2 - Il peso del motociclo in ordine di marcia non può essere inferiore ai valori indicati nei punti a seguire.

a) Motocicli con motore 4T Kg. 60
b) Motocicli con motore 2T Kg. 55

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. 1300 con una tolleranza di + mm. 10. La misura di interasse viene rilevata con il motociclo a terra in assenza di carico.

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 - Sono ammessi unicamente cerchi ruota conformi a quanto stabilito nel RTGS, con diametro massimo del canale 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.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - Salvo per quanto specificato negli articoli a seguire, il motore è libero per tipologia, modello, marca e preparazione, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

9.2 - Alla Classe MiniOpen sono ammessi motocicli equipaggiati con motori monocilindrici, aspirati, come descritti nei punti a seguire.

TIPOLOGIA MOTORE	CILINDRATA
a) 4 tempi	oltre 99 cc. fino a 200 cc.
b) 2 tempi	oltre 49 cc. fino a 100 cc.

9.3 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, si stabilisce che, per la Classe MiniOpen, vale quanto specificato nei punti a seguire.

a) Le protezioni dei coperchi laterali per i motori 4T sono consigliate ma non obbligatorie.
b) Il serbatoio di raccolta degli sfiati motore deve avere una capacità minima di 250 cc

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, il sistema di

trasmissione (trasmissione primaria, frizione, cambio e trasmissione finale) è libero, nel limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

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

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - **L'impianto elettrico (cablaggio, comandi elettrici, sistema di accensione e controllo motore, sensori per il controllo motore, infrastrutture elettriche ed equipaggiamento aggiuntivo) è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.**

ART. 13 - CARROZZERIA

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

13.2 - 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, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, l'impianto di scarico è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

14.2 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 98 dB/A. i regimi di rotazione del motore ai quali viene effettuata la misura sono quelli indicati nei punti a seguire.

a) Motori 2T 7000 giri/min.
b) Motori 4T 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 nel RTGS.

REGOLAMENTO TECNICO SIDECAR (RTSDE)

versione al 21 gennaio 2020

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Classe Sidecar devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.

Per quanto non specificato nel presente Regolamento, tutti i componenti del motociclo sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

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 quelle indicate nei punti a seguire.

a) Larghezza totale mm. 1700 (incluso il sistema di scarico).
b) Altezza totale mm. 800 (parte anteriore)
c) Lunghezza totale mm. 3300.
d) Interasse mm. 2300.

1.3 - Le dimensioni minime del carrozzino sono quelle indicate nei punti a seguire.

a) Lunghezza: mm. 800 misurati ad una altezza di mm. 150.
b) Larghezza: mm. 300 al disopra della piattaforma.
c) 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 - Ad esclusione dei tentativi di record nei sidecar dei gruppi B1 e B2, in tutte le gare deve essere presente il passeggero. Quando previsto dal R.P. i sidecar devono portare una zavorra di Kg. 60 in sostituzione del

passeggero. La zavorra deve essere presentata alle OP fissata saldamente al veicolo e poi sigillata.

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 Kg. 60.

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, la misurazione viene effettuata con la ruota sterzante in asse con il sidecar (non sterzata). L'asse di sterzo non deve essere spostato di più di mm. 75 dalla mezzeria 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, vale quanto specificato nei punti a seguire.

a) L'angolo minimo di rotazione del manubrio da ambedue le parti della linea mediana, deve essere di almeno 20°.
b) La larghezza dei manubri intesa come distanza tra i bordi esterni delle manopole, non deve essere inferiore a mm. 450.
c) 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 presente, deve essere fissata ad un'altezza minima di mm. 150 al di sopra del pianale del carrozzino e deve avere dimensioni minime 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 mm. 65, quando la ruota sterzante è in asse con il sidecar. 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 carrozzino.

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 con il 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 - Salvo per quanto specificato negli articoli a seguire, il motore è libero per tipologia, modello, marca e preparazione, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

6.2 - Alla Classe Sidecar sono ammessi veicoli equipaggiati con motori come descritti nei punti a seguire.

TIPOLOGIA MOTORE	CILINDRATA
a) 2 tempi	fino a 750 cc.
b) 4 tempi	fino a 1100 cc.

6.3 - Il motore deve essere posizionato davanti alla ruota posteriore.

6.4 - Il piano mediano del motore deve trovarsi ad una distanza non superiore a mm. 160 dalla mezzeria della ruota posteriore, intendendo per piano mediano, il piano individuato dal punto medio degli assi dei cilindri più esterni (per i motori trasversali), o dall'asse dell'albero motore (per i motori in linea).

6.5 - 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.

6.6 - 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 (in caso di rottura o in caso di perdita).

8.2 - Sui sidecar 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, 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 m. 1, saldamente fissato ad un polso del pilota.

8.3 - Il sidecar deve essere equipaggiato con una luce posteriore rossa che deve essere accesa nei casi specificati nei punti a seguire.

a) Il D.d.G dichiari la prova o la gara bagnate.
b) In caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del DdG.

8.4 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, si stabilisce che tale luce deve avere una superficie luminosa compresa tra cm^2 50 e cm^2 70, 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 - La carrozzeria deve essere tale da non coprire il pilota ed il passeggero nella vista dall'alto, è vietato l'uso di materiali trasparenti per eludere questa norma. Pilota e passeggero non devono essere vincolati al sidecar in alcun modo da elementi della carrozzeria o del sidecar.

9.2 - La carrozzeria e l'eventuale "vetrino" del cupolino (plexi) 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 al livello del bordo superiore del canale del cerchio all'esterno.

9.5 - Il passeggero deve potersi sporgere da ciascun lato, 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 parte integrante della carrozzeria o del telaio del sidecar.

9.7 - La carrozzeria per i sidecar impiegati nei 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, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

ART. 10 - IMPIANTO DI SCARICO

10.1 - L'impianto di scarico non deve estendersi oltre la larghezza del sidecar e non deve superare la linea verticale passante per la tangente al bordo posteriore del carrozzino. Gli scarichi che passano sul lato del carrozzino devono essere coperti con schermi in modo da prevenire qualsiasi contatto con il passeggero.

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.

10.3 - La parte terminale dello scarico deve avere un diametro costante per una lunghezza minima di mm. 30 ed essere posizionata o coperta in modo da essere protetta in caso di contatto tra due sidecar.

10.4 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 103 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).

versione al 21 gennaio 2020

REGOLAMENTO TECNICO QUAD (RTQUAD)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i veicoli che partecipano alla Classe Quad devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.

Si definisce "quad" un veicolo a quattro ruote, mosso da un motore di tipo motociclistico disposto centralmente, con trasmissione posteriore o integrale, la cui direzionalità è assicurata dalle ruote anteriori comandate per mezzo di un manubrio.

A deroga di quanto stabilito nel RTGS, salvo quando diversamente specificato, la normativa di sicurezza cui i quad devono conformarsi è unicamente quella specificata negli articoli a seguire.

Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti i componenti del quad sono liberi.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Alle OP ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico quad. La punzonatura di un quad sostitutivo è concessa in caso di gravi e provati motivi tecnici (problemi meccanici, incidente etc.) e deve essere preventivamente concordata con il CT preposto. Il quad sostitutivo deve essere della stessa marca e dello stesso modello di quello sostituito.

1.2 - La punzonatura del quad consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio del quad in una zona ben visibile ed accessibile, a discrezione del CT preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. L'uso di quad non punzonati o con punzoni in cattive condizioni è equiparato ad una irregolarità tecnica.

1.3 - Alle OP quad devono essere presentati con tutti i componenti integri ed in buono stato di conservazione oltre che conformi ai parametri minimi di sicurezza illustrati negli articoli a seguire. I quad che

dovessero essere presentati alle OP non conformi alle norme di sicurezza, possono essere esclusi dalla partecipazione alla manifestazione a giudizio inappellabile del 1° CT, qualora non venissero adeguati entro il termine prestabilito.

1.4 - Il 1°CT ha la facoltà di rimuovere la punzonatura sul telaio di un quad coinvolto in un incidente. Tale quad deve essere sottoposto ad una nuova verifica tecnica (ed essere ripunzonato) qualora il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione.

1.5 - In qualsiasi momento dell'evento, il 1° CT ha facoltà di richiamare un pilota per la verifica di un quad ritenuto non conforme e, qualora necessario, rimuovere la punzonatura sul telaio fino all'adeguamento del quad alle richieste del 1° CT.

1.6 - Il CT ha facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del quad 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 può rivalersi sul CT o sulla FMI per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.

1.7 - È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il quad sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista, durante le prove, il warm-up e la gara.

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - GENERALITÀ CICLISTICA

2.1.1 - Per quanto non specificato nel presente Regolamento il telaio e tutte le infrastrutture del quad sono liberi per tipologia, criteri costruttivi e materiali costruttivi.

2.1.2 - La larghezza massima di ingombro del quad non deve essere superiore a mm. 1500. La misurazione della larghezza massima deve essere effettuata con il pilota seduto sulla sella in posizione di guida, con i piedi sulle pedane.

2.2 - MANUBRIO E COMANDI

2.2.1 - La larghezza del manubrio deve essere compresa tra mm. 600 e mm. 850. La parte centrale del manubrio deve essere rivestita di materiale morbido antiurto.

2.2.2 - È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino uno spazio libero minimo di mm. 30 tra il serbatoio ed il manubrio incluso degli eventuali accessori ad esso fissati.

2.2.3 - Le estremità esposte del manubrio e tutte le leve di comando sui manubri devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica.

2.2.4 - Non è consentito riparare i manubri costruiti in lega di alluminio.

2.2.5 - Il comando dell'acceleratore può essere a manopola o a leva (azionata dal pollice o dall'indice). Qualora rilasciato, il comando dell'acceleratore deve tornare automaticamente nella posizione di riposo (motore al minimo).

2.2.6 - Montare delle protezioni sul manubrio (paramani) è ammesso. I paramani non devono intralciare in alcun modo la libertà di movimento delle mani del pilota sul manubrio.

2.3 - BARRE DI PROTEZIONE

2.3.1 - Tutti i quad, devono essere equipaggiati con degli elementi di protezione (paraurti) anteriori e posteriori e laterali (su entrambi i lati).

2.3.2 - I paraurti devono avere un profilo arrotondato (senza angoli vivi) e devono essere posizionati nella parte anteriore e posteriore del veicolo.

2.3.3 - Il paraurti posteriore deve essere di lunghezza tale proteggere la trasmissione finale ed il disco freno qualora posto sull'asse ruota posteriore (figura 3 Allegato "Dispositivi di protezione Quad").

2.3.4 - Le protezioni laterali devono avere un profilo circolare con un diametro minimo di mm.25, ed essere posizionate su entrambi i lati del veicolo nella parte compresa tra le ruote.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - Per quanto non specificato nel presente Regolamento le sospensioni (anteriori o posteriori) sono libere per tipologia, criteri costruttivi e materiali costruttivi.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - GENERALITÀ IMPIANTO FRENANTE

4.1.1 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire, l'impianto frenante (anteriore o posteriore) è libero nei limiti di quanto specificato nell'articolo 4 del RTGS.

4.1.2 - Tutti i quad devono avere due impianti frenanti, un impianto frenante anteriore e uno posteriore, azionabili separatamente mediante due comandi, come descritti negli articoli a seguire.

4.2 - IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE

4.2.1 - L'impianto frenante anteriore deve includere due freni (a disco o a tamburo) solidali ai mozzi ruota anteriori (destro e sinistro) attuati contemporaneamente mediante una leva di comando posta sul manubrio. La biforcazione dei tubi freno è libera nella posizione, purché i tubi siano protetti in caso di urti accidentali.

4.3 - IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE

4.3.1 - L'impianto frenante posteriore può includere un unico freno (a disco) montato sull'asse ruota posteriore o due freni (a disco o a tamburo) solidali ai mozzi delle ruote posteriori (destro e sinistro) attivati contemporaneamente mediante un comando del freno posteriore.

4.3.2 - Il freno posteriore può essere attuato mediante una leva posta sul manubrio o un pedale azionabile con il piede.

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

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire, i cerchi ruota (anteriori o posteriori) sono liberi nei limiti di quanto stabilito nell'articolo 5 del RTGS.

5.2 - Il diametro massimo dei cerchi deve essere di 12 pollici. Sono vietate le ruote a raggi, e ruote costruite in materiale composito.

ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - Gli pneumatici sono liberi per marca, modello e misure, purché omologati per uso stradale. La profondità del battistrada deve essere superiore al valore minimo fissato dal costruttore dello pneumatico.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

7.1.1 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire il serbatoio ed il circuito carburante sono liberi nei limiti di quanto stabilito dall'articolo 7 del RTGS.

7.2 - CARBURANTE

7.2.1 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nell'articolo 7 del RTGS e nell'allegato "Carburanti".

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire, l'impianto di alimentazione è libero nei limiti di quanto stabilito dall'articolo 8 del RTGS.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire, il motore è libero nei limiti di quanto stabilito dall'articolo 9 del RTGS.

9.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nell'articolo precedente, l'utilizzo delle protezioni laterali del motore è facoltativo.

9.3 - Alla Classe Quad sono ammessi veicoli equipaggiati con motori come descritti nei punti a seguire.

TIPOLOGIA MOTORE	CILINDRATA
a) 2 tempi	fino a 750 cc.
b) 4 tempi	fino a 1100 cc.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire, il sistema di trasmissione (trasmissione primaria, frizione, cambio e trasmissione finale) è libero.

10.2 - Su tutti i quad, se la trasmissione primaria è aperta, deve essere montata una protezione di sicurezza atta ad evitare eventuali lesioni al pilota e/o al passeggero in caso di contatto.

10.3 - Tutti i quad devono essere equipaggiati con una protezione, posta nella parte inferiore del veicolo, in modo da impedire contatti accidentali con gli organi in movimento della trasmissione finale (figure 1 e 2 Allegato "Dispositivi di protezione Quad").

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - Gli impianti di raffreddamento e lubrificazione (radiatori, circuiti e pompe) sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nell'articolo 11 del RTGS.

11.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nell'articolo precedente, la posizione del radiatore dell'olio è libera, purché non sia esposto in caso di urti accidentali.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire, l'impianto elettrico (cablaggio, comandi elettrici, sistema di accensione e controllo motore, sensori per il controllo motore, infrastrutture elettriche ed equipaggiamento aggiuntivo) è libero, nei limiti di quanto stabilito nell'articolo 12 RTGS.

12.2 - Su tutti i quad deve essere installato un dispositivo di sicurezza che interrompa il circuito di accensione nel caso il pilota venga sbalzato dal veicolo. Detto dispositivo deve interrompere il circuito elettrico primario e deve essere azionato mediante un cavo non elastico a spirale della lunghezza massima di m. 1, saldamente fissato ad un polso del pilota.

12.3 - A parziale deroga di quanto stabilito nell'RTGS, il kill-switch, può essere posizionato sia a destra che a sinistra del manubrio, a condizione di risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola.

12.4 - La batteria deve essere protetta in modo tale il pilota non possa entrare direttamente in contatto con essa o con il suo contenuto (in caso di rottura o in caso di perdita).

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA

13.1.1 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire, la carrozzeria dei quad è libera, nel rispetto dei minimi parametri di sicurezza, ad insindacabile giudizio del 1°CT.

13.2 - PARAFANGHI

13.2.1 - Le ruote posteriori devono essere dotate di parafanghi in materiale plastico o composito. L'uso di materiali metallici per questa applicazione è vietato.

13.3 - DISPOSITIVI DI SICUREZZA

13.3.1 - Tutti i quad equipaggiati con motori 4T devono montare sotto il motore una paratia sulla quale sia disposto materiale assorbente non

infiammabile al fine di ridurre la fuoriuscita di olio e ritardare la propagazione di eventuali fiamme.

13.3.2 - La superficie compresa tra il telaio e le barre laterali deve essere chiusa con una griglia metallica (pedana) o con delle cinghie incrociate allo scopo per impedire che i piedi del pilota possano toccare il terreno quando quest'ultimo è in sella.

13.4 - NUMERI DI GARA

13.4.1 - Tutti i quad devono essere equipaggiati con 2 tabelle porta-numero, una anteriore ed una posteriore.

13.4.2 - Le cifre che compongono il numero di gara devono avere dimensione non inferiori a mm. 120 di altezza, mm. 70 di larghezze e mm. 20 di spessore.

13.4.3 - Le dimensioni della tabella porta-numero devono essere tali ospitare per intero i numeri di gara.

13.4.4 - Il colore della tabella porta-numero e dei numeri di gara sono liberi, purché in netto contrasto tra loro.

13.4.5 - La decisione finale sull'ammissibilità dei numeri di gara e della tabella porta-numero spetta al 1° CT Il rifiuto a conformarsi alle richieste del CT riguardo la conformità e la leggibilità dei numeri di gara è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

13.4.6 - La conformità delle tabelle porta-numero non può essere oggetto di reclamo.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - GENERALITÀ IMPIANTO DI SCARICO

14.1.1 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire, l'impianto di scarico è libero.

14.2 - CRITERI COSTRUTTIVI SCARICO

14.2.1 - Il silenziatore non deve fuoriuscire dalla sagoma posteriore del quad.

14.2.2 - L'estremità finale del silenziatore deve avere un tratto orizzontale di almeno mm. 30 ed avere bordi arrotondati con un raggio minimo di mm. 4.

14.2.3 - Gli impianti di scarico a lunghezza variabile, i dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) ed i dispositivi di ricircolo dei gas esausti in ammissione (EGR) sono vietati.

14.2.4 - Sui quad derivati di serie, i dispositivi di cui all'articolo precedente, se presenti in origine, devono essere rimossi. I tubi di ricircolo dei gas di scarico devono essere chiusi ed i raccordi esterni sui coperchi della testa possono essere sostituiti da piastre.

14.3 - CONTROLLI FONOMETRICI

14.3.1 - 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).

14.3.2 - La procedura dei controlli fonometrici è quella prevista nell'allegato "Controlli fonometrici gare di velocità" del vigente Regolamento Velocità.

ART. 15 - MATERIALI

15.1 - I materiali utilizzati per la costruzione dei quad e dei loro componenti devono essere conformi a quanto indicato nell'articolo 15 del RTGS.

ART. 16 - COMPONENTI VIETATI, FACOLTATIVI E LIBERI

16.1 - Per quanto concerne i componenti vietati, facoltativi e liberi dei quad fa riferimento quanto specificato nell'articolo 16 del RTGS.

16.2 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio sono liberi.

ART. 17 - CAPI PROTETTIVI DEL PILOTA

17.1 - I capi protettivi del pilota (casco, tuta, stivali, guanti etc.) devono essere conformi a quanto indicato nell'articolo 17 del RTGS.

ART. 18 - TUTELA AMBIENTALE

18.1 - Le norme per la tutela ambientale sono quelle indicate nell'articolo 18 del RTGS.

versione al 21 gennaio 2020

ALLEGATO 1

TABELLE PORTA NUMERO E NUMERI

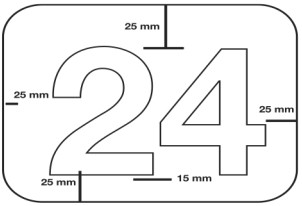
versione al 21 gennaio 2020

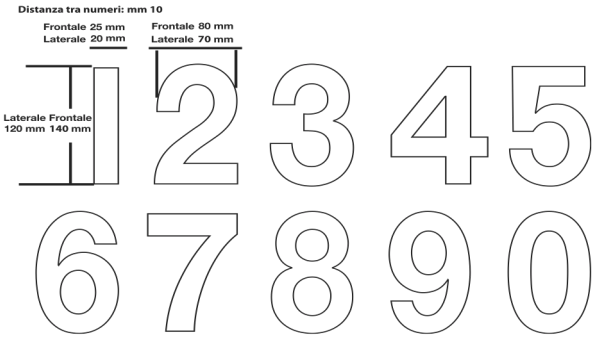
Campionato Italiano Velocità		
Classe	**Numeri**	**Tabelle**
PreMoto	Bianchi	Nere
Moto3 **Motorizzazione 250**	Neri	Bianche
Moto3 Motorizzazione 450	**Neri**	**Bianche**
Supersport 300	Neri	Bianche
Supersport 600	Gialli	Rosse
Superbike	Bianchi	Rosse

Campionato Italiano Minimoto		
Categoria	**Numeri**	**Tabelle**
Junior A	Bianchi	Blu
Junior B	Bianchi	Rosse
Junior C	Rosso	Gialle
Open A	Bianchi	Marroni
Open B	Bianchi	Verdi
Gentlemen	Bianchi	Nere

CIV Junior		
Classe	**Numeri**	**Tabelle**
Ohvale GP-0 110 4Speed Ohvale GP-0 160 4Speed Ohvale GP-0 190 Daytona	Gialli Rossi Bianchi	Nere
MiniGP	Bianchi	Rosse
Aprilia SP	**T.B.D.**	**T.B.D.**

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





Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italicy

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Oliver Med.

0123456789

Oliver Med. Italic

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

ALLEGATO 2

PESI MINIMI, MOTOCICLI, PNEUMATICI E MOTORI PUNZONABILI / SIGILLABILI

Campionato Italiano Velocità

Classe	Peso Minimo	Telai x Evento	Motori x Stagione	Pneumatici punzonabili (rain escluse)	Obbligo di punzonatura Pneumatici
PreMoto3	142 Kg (Moto + Pilota)	1 (Punzonato)	2 (Sigillati)	3	Qualifiche
Moto3 **Motorizzazione 250**	149 Kg (Moto + Pilota)		3 (Sigillati)	4	Qualifiche
Moto3 Motorizzazione 450	**154 Kg (Moto + Pilota)**		**2 (Sigillati)**	**4**	**Qualifiche**
Supersport 300	**Modello DASS3-20**		3 (Sigillati)	3	Qualifiche
Supersport 600	**Modello DASS6-20**		3 (Sigillati)	4	Qualifiche
Superbike	**Modello DASBK-20**				

Campionato Italiano Minimoto

Categoria	Peso Minimo	Telai 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 (Junior A un motore sigillato per evento)	**T.B.D.**	**T.B.D.**
Open A / B	Non Previsto				
Gentlemen					

CIV Junior

Classe	Peso Minimo	Telai 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 **fino al MY 2019)** **T.B.D. (GP-0 190 Daytona dal MY 2020)**	1 (Punzonato)	3 (Sigillati)	**T.B.D.**	**T.B.D.**
MiniGP	64 Kg		**2 (Sigillati)**		
Aprilia SP	**T.B.D.**				

Trofei*

Classe	Peso Minimo	Telai x Evento	Motori x Stagione	Pneumatici punzonabili (rain escluse)	Obbligo di punzonatura Pneumatici
Stock	161 Kg (600) 170 Kg (1000)	1 (Punzonato)			
Open 2T	70 Kg (125) 100 Kg (250)				
Open	Open 300 **133** Kg (1 cil.) **132 Kg (2 cil. 248-300cc)** **136 Kg (2 cil. 300-400cc)** **145 Kg (2 cil. 400-500)** 151 Kg Open 600 **160 Kg** Open 1000				
SuperOpen	80 Kg (250) 141 Kg (600) 151 Kg (1000)				
Naked	151 Kg (650) **160 Kg (1000)**				
Scooter	**65 Kg (2T)** **80 Kg (4T)**				
MiniOpen	55 Kg (2T) 60 Kg (4T)				
Sidecar	385 Kg				
Quad	Non Previsto				

* Se non diversamente specificato nei Regolamenti di Trofeo

ALLEGATO 3

CONTROLLI FONOMETRICI GARE DI VELOCITÀ
DISPOSIZIONI GENERALI, PROCEDURA MISURAZIONE E LIMITI

1 - STRUMENTAZIONE

a) Gli strumenti utilizzati (fonometri) devono essere conformi alla normativa IEC 60651 o alla più recente normativa IEC 61672-1:2013, distinti in classe di tolleranza 1 o 2 ed essere muniti di un calibratore conforme alla normativa IEC 60942.

b) Il regime di rotazione del motore del motociclo sottoposto a controllo e prova può essere rilevato, a discrezione del Commissario Fonometrista, per mezzo di strumenti in dotazione al Commissario Fonometrista stesso e/o per mezzo dello strumento contagiri in dotazione al motociclo sottoposto al controllo.

2 - CONDIZIONI AMBIENTALI

a) Le rilevazioni devono essere effettuate in un ambiente idoneo, lontano quanto più possibile da ostacoli quali muri, tettoie e manufatti in grado di riflettere il suono. Per uniformità tutte le misurazioni devono avvenire nella stessa posizione. In caso di presenza di vento, la direzione di uscita dei fumi dello scarico deve essere contraria a quella del vento. La decisione ultima sull'idoneità del luogo ed il posizionamento dei motocicli per i rilevamenti spetta al Commissario Fonometrista.

b) In caso di pioggia, di norma, le rilevazioni fonometriche non possono essere effettuate. **La decisione ultima sull'idoneità delle condizioni meteorologiche all'effettuazione delle rilevazioni è ad insindacabile giudizio del Commissario Fonometrista.**

c) Il rumore di fondo circostante, durante la singola operazione di rilevazione, deve essere inferiore di almeno 10 dB/A al valore massimo consentito dal regolamento della classe o del trofeo di appartenenza del motociclo sottoposto a controllo.

3 - PROCEDURA DI MISURAZIONE E CONTROLLO

a) Durante le misurazioni (controlli) lo strumento deve essere impostato per una rilevazione con ponderazione in frequenza di tipo A (misurazione in dB/A) e ponderazione temporale di tipo Slow.

b) Il microfono del fonometro per il controllo della rumorosità deve essere collocato parallelamente al suolo ad un'altezza minima di 20 cm ed essere posto a 50 cm dall'estremità del silenziatore ad un angolo di 45 gradi sul piano orizzontale (+/- 10%) rispetto all'asse costituito dai fumi che escono dal terminale di scarico, nella posizione in cui la distanza tra il microfono stesso ed il punto più vicino del motociclo è maggiore.
   Qualora l'estremità del silenziatore sia posta ad un'altezza inferiore ai 20 cm dal suolo, il microfono del fonometro può essere posizionato più in alto e inclinato verso il basso di 45 gradi, sempre rispettando la distanza di 50 cm dall'estremità del silenziatore.
   Il livello fonometrico per i motori con più silenziatori (tubi) di scarico deve essere misurato in corrispondenza dell'estremità di ciascun silenziatore (tubo); il valore più alto riscontrato è quello considerato effettivo della misurazione (controllo).
c) Il motociclo deve essere mantenuto in moto dal pilota o da suo incaricato, posizionato al fianco del motociclo stesso, il quale deve azionare il comando dell'acceleratore progressivamente, fino al raggiungimento del regime di rotazione stabilito per regolamento. L'unica persona, oltre agli Ufficiali di Gara, autorizzata ad accedere nell'area di svolgimento del controllo è il pilota o suo incaricato, addetto all'azionamento del comando dell'acceleratore. L'accelerazione, fino al regime prescritto per il controllo, può essere compiuta in alternativa dal Commissario Fonometrista o da altro Commissario in suo ausilio, ad insindacabile decisione del Commissario Fonometrista.
d) Le misurazioni (controlli) fonometriche devono essere rilevate una volta raggiunto il prescritto regime di rotazione indicato nei regolamenti tecnici di classe 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 riscontrate 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 o post-qualifica, una moto che ecceda i limiti fonometrici prescritti può effettuare ulteriori misurazioni di prova. **In nessun caso l'idoneità di un motociclo durante le misurazioni di prova può essere utilizzata come valida giustificazione nel caso di superamento del limite fonometrico ammesso durante una successiva misurazione (controllo).**

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 (conformemente a quanto indicato nelle Norme Sportive vigente Regolamento Velocità). 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 - vigente Regolamento Velocità.

b) Nel caso un motociclo, al termine del turno di prove ufficiali cronometrate (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 - vigente Regolamento Velocità.

6 - AVARIA MOTOCICLO

a) Nel caso un motociclo, del quale sia stato richiesto da un Ufficiale di Gara il controllo fonometrico al termine di un turno di prove ufficiali cronometrate (qualifiche) o della gara, non sia in grado di avviarsi, il pilota o suo incaricato, ha obbligo di comunicare la situazione immediatamente al Commissario Fonometrista ed al 1° Commissario Tecnico. In tale circostanza il pilota o suo incaricato, ha un'ora di tempo per provvedere alla riparazione del motociclo ed effettuare il controllo fonometrico richiesto. L'eventuale

sostituzione di componenti deve essere autorizzata dal 1° Commissario Tecnico.

d) Mancato controllo fonometrico alle verifiche successive ad un turno di prove ufficiali cronometrate (qualifiche).
Se al termine di un turno di prove ufficiali cronometrate (qualifiche), trascorsa un'ora dalla comunicazione ai CdG dell'impossibilità di avviare il motociclo, 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 - vigente Regolamento Velocità.

e) Mancato 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 - vigente Regolamento 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, l'impossibilità a sostenere il controllo fonometrico è sanzionata dal Commissario Delegato con l'esclusione dalla classifica, come specificato nell'art. 16.1 comma 6 - Capitolo I - vigente Regolamento Velocità.

7 - TOLLERANZE APPLICATE

a) Alle misurazioni effettuate (controlli) si applica una tolleranza di 1 dB/A, rispetto ai limiti indicati in tabella, 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 ag-

giunta 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 prove ufficiali cronometrate (qualifiche), rispetto ai limiti indicati in tabella, si applica una tolleranza di 3 dB/A per tenere conto del degrado del materiale fonoassorbente del silenziatore.

Campionato Italiano Velocità

Classe	Limite (dB/A)	Modalità Misura	Tolleranza fine gara (dB/A)
PreMoto3	103	5500 RPM	3
Moto3 **Motorizzazione 250**	113	5000 RPM	
Moto3 Motorizzazione 450	105	**5000 RPM**	
Supersport 300	105	**Modello DASS3-20**	
Supersport 600		**Modello DASS6-20**	
Superbike		5500 RPM (4 Cil.) 5000 RPM (2 e 3 Cil.)	

Minimoto

Classe	Limite (dB/A)	Modalità Misura	Tolleranza fine gara (dB/A)
Junior A	L'impianto di scarico deve rimanere come fornito dal Fornitore Ufficiale della categoria		
Junior B-C, Open A-B, Gentlemen	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
MiniGP	**98**	8000 RPM	
Aprilia SP	**103**	**5500 RPM**	

Trofei*

Classe	Limite (dB/A)	Modalità Misura	Tolleranza fine gara (dB/A)
Stock	105	7000 RPM (600 4 cil.) 6500 RPM (600 3 cil.) 5500 RPM (600 2 cil.) 5500 RPM (1000 4 cil.) 5000 RPM (1000 2-3 cil.)	3
Open 2T		7000 RPM	
Open		6500 RPM (300 2 cil.) 5500 RPM (300 1 cil.) 7000 RPM (600 4 cil.) 6500 RPM (600 3 cil.) 5500 RPM (600 2 cil.) 5500 RPM (1000 4 cil.) 5000 RPM (1000 2-3 cil.)	
SuperOpen		**5000 RPM (250 prototipo)** 5500 RPM (250 produzione) 7000 RPM (600 4 cil.) 6500 RPM (600 3 cil.) 5500 RPM (600 2 cil.) 5500 RPM (1000 4 cil.) 5000 RPM (1000 2-3 cil.)	
Naked		7000 RPM (650 4 cil.) 6500 RPM (650 3 cil.) 5500 RPM (650 2 cil.) 5500 RPM (1000 4 cil.) 5000 RPM (1000 2-3 cil.)	
Scooter	98	**7500 (2T)** **5500 (4T)**	
MiniOpen		7000 (2T) 5500 (4T)	
Sidecar	103	13 m/s (2T)	
Quad	105	11 m/s (4T)	

* Se non diversamente specificato nei Regolamenti di Trofeo

versione al 21 gennaio 2020

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 = (30000xVm)/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

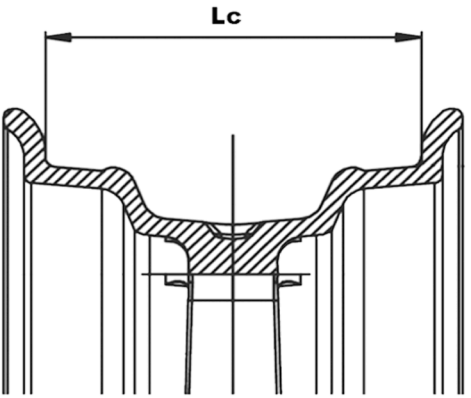
ALLEGATO 4

ACCOPPIAMENTO CERCHIO / PNEUMATICO ETRTO

versione al 21 gennaio 2020

Larghezza battistrada [mm]	Lc Larghezza canale utilizzabile [pollici]
/30	
330	11.00 11.50 12.00 12.50
360	12.00 12.50 13.00 13.50
/35	
280	9.50 10.00 10.50
300	10.00 10.50 11.00
/40	
210	7.00 7.50 8.00
240	8.00 8.50 9.00
250	8.50 9.00 9.50
260	8.50 9.00 9.50
280	9.00 10.00 10.50
300	10.00 10.50 11.00
/50 e /55	
150	4.50 5.00
170	5.00 5.50
180	5.50 6.00
190	5.50 6.00
200	6.00 6.25 6.50
210	6.25 6.50 7.00
240	7.00 7.50 8.00

Larghezza battistrada [mm]	Lc Larghezza canale utilizzabile [pollici]
/60 , /65 , /70	
80	2.15 2.50
100	2.75 3.00
110	3.00 3.50
120	3.50 3.75
130	3.50 3.75 4.00
140	3.75 4.00 4.25 4.50
150	4.00 4.25 4.50
160	4.25 4.50 5.00
170	4.25 4.50 5.00 5.50
180	5.00 5.50
190	5.00 5.50 6.00
200	5.50 6.00 6.25
210	6.00 6.25 6.50
230	6.25 6.50 7.00
/80 , /90 , 100	
60	1.50 1.60
70	1.60 1.85
80	1.85 2.15
90	2.15 2.50
100	2.50 2.75
110	2.50 2.75 3.00
120	2.75 3.00
130	3.00 3.50
140	3.50 3.75
150	3.50 3.75 4.00 4.25
160	3.75 4.00 4.25 4.50
170	4.00 4.25 4.50



versione al 21 gennaio 2020

ALLEGATO 5

DIMENSIONI MOTOCICLO

Figura 1

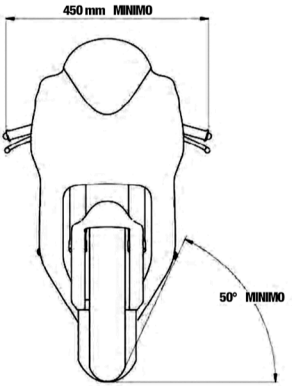


Figura 2

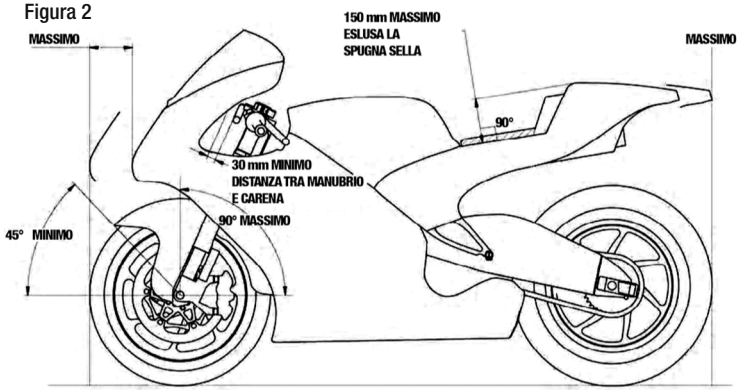
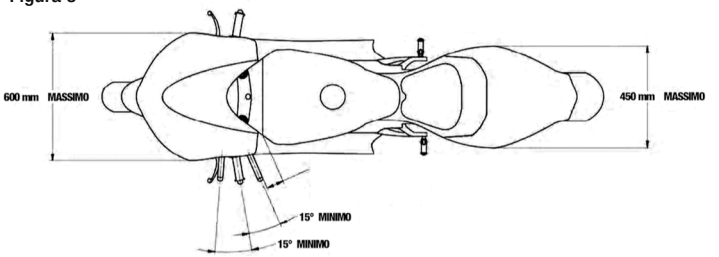
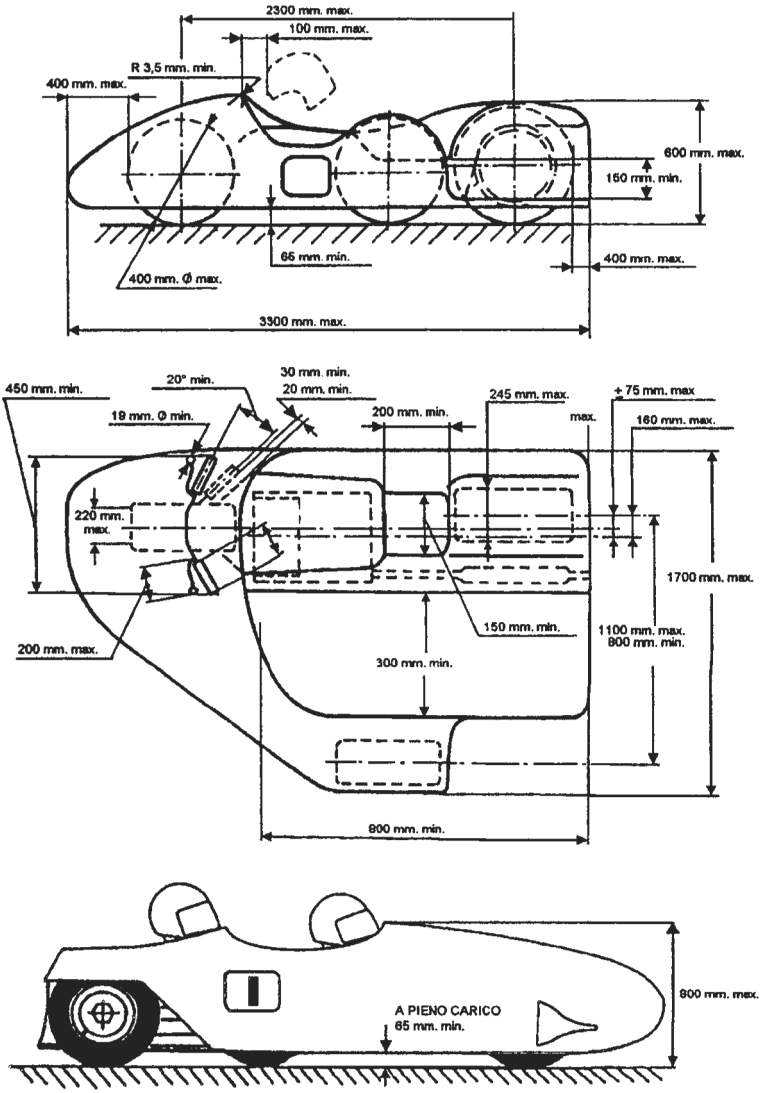


Figura 3



DIMENSIONI SIDECAR



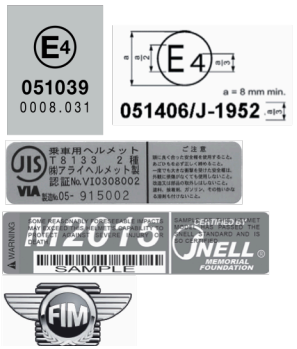
ALLEGATO 6

DPI - DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE

Tipolotogia di DPI	Obbligatorietà	Standard di Omolgazione	Livello
Casco	SI	JIS T 8133:2015 (Type 2 Full Face)	
		SNELL M 2015	
		ECE 22-05 P	
		FIM Homolgation	
Guanti *Solo tipologia KP (con paranocchie certificato)*	SI	EN 13594:2015*	1 KP o superiore
Protezione Torace *Tipologie F (integrale) o D (divisibile)*	SI	EN 1621-3:2011*	2 o superiori
Paraschiena *Solo tipologie FB (spina dorsale+scapola) o CB (spina dorsale)*	SI	EN 1621-2:2014*	2 o superiori
Stivali	SI	EN 13634:2017*	2 o superiori
Tuta	SI	**Standard raccomandati:** EN 13595-1:2004* (requisiti generali) EN 13595-2:2004* (resistenza abrasione) EN 13595-3:2004* (resistenza esplosione) EN 13595-4:2004* (resistenza al taglio)	2 o superiori sulle 4 Zone
Protezioni Spalle "S" Protezioni Gomiti "E" Protezioni Ginocchia "K"	SI	EN 1621-1:2012*	2 o superiori
Protezione Tibia "L" Protezione Ginocchia e Tibia "K+L" Protezioni Laterali "H"	Raccomandato	EN 1621-1:2012*	2 o superiori
Airbag	Raccomandato (**Obbligatorio nel CIV**)	**T.B.D.**	

*** O certificazione equivalente ai sensi del Regolamento UE 2016/425**

ETICHETTE OMOLOGAZIONI CASCHI - ESEMPI



ALLEGATO 7

CARBURANTI

SPECIFICHE CARBURANTE PER MOTORI 4T**

Nella tabella a seguire sono indicate le unità di misura, le soglie ed i metodi di test delle proprietà dei carburanti senza piombo ammessi per motori 4 tempi (ad esclusione delle gare di CIV in cui l'unico carburante ammesso è quello distribuito dal Fornitore Ufficiale del Campionato).

Proprietà	Unità di misura	Minimo	Massimo	Metodo di Test
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164 o ASTM D2699
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163 o ASTM D2700
Ossigeno (incluso il 10% di etanolo consentito)	% (m/m)		3.7	EN ISO 22854* o EN 13132 o analisi per componente
Azoto	% (m/m)		0.2	ASTM D4629* o ASTM 5762
Benzene	% (V/V)		1.0	EN ISO 22854 o ASTM D6839 o ASTM D5580
Pressione di Vapore (DVPE)	kPa		100.0	EN 13016-1 o ASTM D5191
Piombo	mg/L		5.0	ICP-OES o AAS
Manganese	mg/L		2.0	ICP-OES o AAS
Densità a 15°C	Kg/m^3	720.0	785.0	EN ISO 12185 o ASTM D4052
Stabilità all'Ossidazione	Minuti	360		EN ISO 7536 o ASTM D525
Zolfo	Mg/Kg		10.0	EN ISO 20846 o ASTM D5453
Distillazione:				EN ISO 3405 o ASTM D86
Evaporato a 70°C	% (V/V)	20.0	52.0	
Evaporato a 100°C	% (V/V)	46.0	72.0	
Evaporato a 150°C	% (V/V)	75.0		
Punto finale di Ebollizione	°C		210	
Residuo	% (V/V)		2.0	
Aspetto	Chiaro e limpido			Controllo visivo
Olefine	% (V/V)		18.0	EN ISO 22854 o ASTM D6839
Aromatici	% (V/V)		35.0	EN ISO 22854 o ASTM D6839
Diolefine Totali	%(m/m)		1.0	GC-MS o HPLC
Ossigenati:				EN ISO 22854* o EN 13132
Metanolo	% (V/V)		3.0	Gli unici ossigenati consentiti sono mono-alcoli paraffinici e mono-eteri paraffinici (da 5 o più atomi di carbonio per molecola) con un punto di ebollizione finale inferiore a 210 ° C.
Etanolo	% (V/V)		10.0	
Iso-Propanolo	% (V/V)		12.0	
Iso-Butanolo	% (V/V)		15.0	
Tert-Butanolo	% (V/V)		15.0	
Eteri C5 o superiori	% (V/V)		22.0	
Altri	% (V/V)		15.0	

* **Metodo di riferimento in caso di controversia**

** **La soglia minima e/o massima indicata non include la tolleranza che viene calcolata secondo quanto indicato nella norma ISO 4259**

La totalità dei singoli componenti di idrocarburi presenti in concentrazioni inferiori al 5% (m/m), devono essere almeno il 30% (m/m) del carburante. Il metodo di prova deve essere GC-FID (gascromatografia con rivelatore a ionizzazione di fiamma) e/o GC-MS (gascromatografia-spettrometro di massa).

La concentrazione totale di nafteni, olefine e aromatici per ogni gruppo classificato per numero di atomi di carbonio, non deve eccedere i valori riportati nella seguente tabella:

% m/m	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

Le olefine bicicliche e policicliche non sono consentite. Il carburante non deve contenere sostanze in grado di generare reazioni esotermiche in assenza di ossigeno esterno.

La sola aria può essere utilizzata come ossidante del carburante.

versione al 21 gennaio 2020

SPECIFICHE CARBURANTE PER MOTORI 2T (MISCELE)

Nella tabella a seguire sono indicate le unità di misura, le soglie ed i metodi di test delle proprietà per le miscele di carburante senza piombo ed olio lubrificante ammessi per motori 2 tempi

Proprietà	Unità di misura	Minimo	Massimo	Metodo di Test
RON			102.0***	EN ISO 5164 o ASTM D2699
MON			90.0***	EN ISO 5163 o ASTM D2700
Densità a 15°C	Kg/m^3	720.0	785.0****	EN ISO 12185 o ASTM D4052

*** La soglia minima e/o massima indicata non include la tolleranza che viene calcolata secondo quanto indicato nella norma ISO 4259

**** La soglia minima e/o massima indicata include la tolleranza

Il lubrificante:

- **non deve modificare la composizione della frazione di benzina quando aggiunto ad essa;**
- **non deve contenere nessun tipo di nitrocompositi, perossidi o altri additivi per il miglioramento delle prestazioni del motore;**
- **durante la distillazione fino a 250° C, non deve presentare una riduzione in massa per evaporazione superiore al 10% (m/m) (metodo di prova: distillazione simulata GC);**
- **deve contenere un massimo contenuto di agenti antidetonanti (piombo, manganese, ferro) di 10 mg/Kg (metodo di prova: ICP-OES).**

La sola aria può essere utilizzata come ossidante del carburante.

PROCEDURA CAMPIONAMENTO BENZINA CLASSI CIV

Un tecnico specializzato del Fornitore Ufficiale del Campionato, con la supervisione di un Commissario Tecnico, assume l'incarico di svolgere le operazioni di campionamento delle benzine.

I campionamenti possono essere effettuati prima, durante o al termine delle prove ufficiali libere, delle prove ufficiali cronometrate (qualifiche), 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. Il rifiuto di sottoporsi al campionamento benzina, a sottoscrivere il modello VAB-20, a dichiarare il lotto di produzione del carburante sono equiparati all'utilizzo di carburante non conforme e come tale sanzionati.

Il primo campione prelevato viene analizzato sul campo gara per mezzo di apposita strumentazione.

È obbligo del pilota comunicare il numero di lotto del carburante utilizzato (un unico lotto, la miscelazione di due o più lotti di carburante anche se distribuiti dal Fornitore Ufficiale è vietata) e di sottoscrivere il modello (**VAB-20**) riportante i dati del campionamento cui è sottoposto. Il pilota ha facoltà di delegare persona facente parte del proprio Team e/o della propria squadra. Qualora il pilota sia minorenne, la controfirma deve essere apposta da un esercente la potestà genitoriale o, in assenza di quest'ultimo, dalla persona alla quale il minore sia stato da questi affidato; questi ultimi hanno facoltà di delegare persona facente parte del proprio Team e/o della propria squadra.

- Nel caso l'analisi effettuata sul campo gara dia esito di conformità, il motociclo è considerato conforme.
- Nel caso l'analisi effettuata sul campo gara dia esito di non conformità, il motociclo è giudicato non conforme. La non conformità del carburante è sanzionata come irregolarità tecnica.

SOSTITUZIONE CARBURANTE CLASSI CIV, CIV JUNIOR E C.I. MINIMOTO

In qualunque momento della manifestazione il 1° Commissario Tecnico ha la facoltà di richiedere la sostituzione di tutto il carburante contenuto nel serbatoio del motociclo con quello fornito sul momento dal Fornitore Ufficiale del Campionato (dalla FMI nel caso di CIV Junior e C.I. Minimoto).

PROCEDURA GENERALE CAMPIONAMENTO BENZINA

Un Commissario Tecnico assume l'incarico di svolgere le operazioni di campionamento delle benzine.

I campionamenti possono essere effettuati prima, durante o al termine delle prove ufficiali libere, delle prove ufficiali cronometrate (qualifiche), 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. Il rifiuto di sottoporsi al campionamento benzina è equiparato ad irregolarità tecnica.

Due campioni di benzina vengono prelevati dal motociclo ed inseriti nei contenitori "A" e "B" etichettati e sigillati. I contenitori devono essere riempiti, preferibilmente, direttamente attraverso il tubo di mandata del carburante del motociclo, avviando la pompa della benzina. Qualora non sia possibile il riempimento direttamente dal tubo di mandata del serbatoio del motociclo, il C.T. addetto alle operazioni di prelievo può richiedere al team di prelevare dal serbatoio la quantità di carburante necessaria per mezzo di strumento idoneo (pompa, siringa etc.). È responsabilità del pilota (o persona da lui delegata) dotarsi di strumenti per il prelievo idonei e non contaminati da sostanze che possano alterare il carburante prelevato. In ogni caso l'idoneità dello strumento utilizzato per il prelievo è ad insindacabile giudizio del C.T. addetto e la non contaminazione dello strumento è ad esclusiva responsabilità del pilota. Le procedure di prelievo e gli strumenti utilizzati non possono essere soggetti a reclamo.

Sulle etichette dei contenitori vengono riportati la data del campionamento, il luogo dell'evento, il tipo di sessione (libera, qualifica o gara), il nome ed il numero del pilota e la classe di appartenenza.

Ad esclusione delle gare del CIV, nelle quali è obbligatoria la sottoscrizione del modello VAB-20, in tutte le altre manifestazioni le etichette di entrambi i contenitori devono essere firmate dal Commissario Tecnico addetto al prelievo e controfirmate dal pilota. Il pilota ha facoltà di delegare persona facente parte del proprio Team e/o della propria squadra. Qualora il pilota sia minorenne, la controfirma deve essere apposta da un esercente la potestà genitoriale o, in assenza di quest'ultimo, dalla persona alla quale il minore sia stato da questi affidato; questi ultimi hanno facoltà di delegare persona facente parte del proprio Team e/o della propria squadra.

Il primo campione "A" può essere analizzato, in seguito al prelievo, direttamente sul campo gara con un'apposita strumentazione o in alternativa inviato dalla FMI 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" viene trattenuto da un rappresentante del S.T.S. per eventuali controanalisi. **Qualora non sia presente sul campo gara un rappresentante del S.T.S. il campione "B" deve essere preso in consegna dal 1C.T. o dal C.D**. Le controanalisi possono 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 **consegnato al rappresentante del laboratorio analisi** alla presenza del Commissario Tecnico e del pilota (o suo delegato) che hanno apposto le firme sull'etichetta del contenitore (o sul modello **VAB-20** per i campionamenti effettuati nel CIV), 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.

In caso di richiesta di controanalisi dal parte del pilota i costi degli esami di laboratorio, dei

trasferimenti verso e dal laboratorio e tutti gli eventuali costi accessori saranno a carico del pilota. In caso di esito contrastante tra il risultato delle prime analisi e quello delle controanalisi, fa fede il risultato delle controanalisi.

Il laboratorio accreditato, per tutte le analisi e controanalisi viene scelto dalla FMI.
A parziale deroga di quanto previsto nella presente "Procedura generale campionamento benzina" nelle classi di Campionato Italiano Minimoto il campionamento del carburante (sia d'ufficio che a seguito di reclamo) consiste nel prelievo del solo campione "A", rispettando le procedure indicate nel presente allegato. In caso di ricorso sull'esito delle analisi del campione "A", non sarà quindi possibile richiedere controanalisi.

versione al 21 gennaio 2020

PROCEDURA CAMPIONAMENTO LUBRIFICANTE CLASSE MOTO3 MOTORIZZAZIONE 450

T.B.D.

ALLEGATO 8

CILINDRATE

Campionato Italiano Velocità

Classe	Cilindrata	Cilindri	Marce
PreMoto3	come da fiches	1	come da fiches
Moto3 **Motorizzazione 250**	fino a 250 (4T)	1	come da scheda
Moto3 **Motorizzazione 450**	**la cilindrata deve rimanere come da motore fornito**	**1**	**come da motore fornito**
Supersport 300	fino a 500cc (4T)	1 e 2	come da fiches
Supersport 600	oltre 400cc fino a 600cc (4T) oltre 500cc fino a 675cc (4T) oltre 600cc fino a 750cc (4T)	4 3 2	
Superbike	**oltre 750cc fino a 1100cc (4T)** oltre 850cc fino a 1200cc (4T)	3 e 4 2	

Campionato Italiano Minimoto

Categoria	Cilindrata	Cilindri	Marce
Junior A	la cilindrata deve rimanere come da motore fornito	1	1
Junior B e C	fino a 40cc (2T) fino a 90cc (4T)		
Open A, B e Gentlemen	fino a 50cc (2T) fino a 110cc (4T)		

CIV Junior

Classe	Cilindrata	Cilindri	Marce
Ohvale	come da fiches	1	come da fiches
MiniGP	**come da fiches**	1	**come da fiches**
Aprilia SP	**come da fiches**	1	**come da fiches**

Trofei*

Classe	Cilindrata	Cilindri	Marce
SuperOpen 250	oltre 200cc fino a 250cc (4T prototipo) oltre 200cc fino a 450cc (4T produzione)	1	fino a 6
Open 300	oltre **248cc** fino a 500cc (4T) oltre **248cc** fino a 500cc (4T)	2 1	
Stock 600	oltre 400cc fino a 600cc (4T) oltre 500cc fino a 675cc (4T) oltre 600cc fino a 750cc (4T)	4 3 2	come da fiches
Open 600	oltre 500cc fino a 636cc (4T) oltre 500cc fino a 675cc (4T) oltre 500cc fino a 850cc (4T)	4 3 2	fino a 6
SuperOpen 600	oltre 400cc fino a 636cc (4T) oltre 400cc fino a 675cc (4T) oltre 400cc fino a 850cc (4T)	4 3 2	
Naked 650	oltre 400cc fino a 650cc (4T) oltre 500cc fino a 700cc (4T) oltre 600cc fino a 850cc (4T)	4 3 2	
Stock 1000	oltre 749cc fino a **1100cc** (4T) oltre 850cc fino a 1200cc (4T)	3 e 4 2	come da fiches
Open 1000	oltre 749cc fino a 1300cc (4T) oltre 850cc fino a 1300cc (4T)	4 2 e 3	fino a 6
SuperOpen 1000	oltre 749cc fino a 1300cc (4T) oltre 850cc fino a 1300cc (4T)	4 2 e 3	
Naked 1000	oltre 650cc fino a **1300cc** (4T) oltre 700cc fino a **1300cc** (4T) oltre 850cc fino a **1300cc** (4T)	4 3 2	
Open 2T	oltre 100cc fino a 125cc (125) oltre 125cc fino a 250cc (250)	1 1 e 2	libere
Scooter	**oltre 99cc fino a 220cc (4T)** **oltre 49cc fino a 100cc (2T)**	1	1
MiniOpen	oltre 99cc fino a 200cc (4T) oltre 49cc fino a 100 cc (2T)	1	fino a 6
Sidecar	fino a 750cc (2T) fino a 1100cc (4T)	fino a 4	
Quad	fino a 750cc (2T) 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 FMI entro e non oltre 15gg dalla richiesta il seguente materiale:

- la documentazione tecnica approvata dalla FIM o richiesta da FMI
- 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 **di qualunque componente o dispositivo approvato**
- qualunque dato, informazione, componente, **dispositivo**, **software etc.** necessari al fine della verifica di un particolare.

La mancata consegna da parte del costruttore di quanto richiesto dalla FMI, inerente un modello di motociclo o un dispositivo approvato, comporta l'esclusione di questi ultimi dalla lista dei motoclicli/dispositivi ammessi, fino al momento in cui la richiesta sarà ottemperata.

I master consegnati potranno essere trattenuti dalla FMI per tutto il tempo che riterrà opportuno.

La FMI si riserva il diritto di verificare i motocicli od i loro componenti, **le documentazioni ed i dispositivi approvati** 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

TOLLERANZE APPLICATE

Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti Tecnici di Classe e nei documenti allegati ai Regolamenti Tecnici di classe, per le tolleranze di produzione vale quanto indicato di seguito.

a) Per le quote indicate nelle fiches FMI, in assenza di tolleranza indicate, vengono ammessi gli scostamenti massimi previsti dalla normativa ISO ISO2768-c per i componenti del telaio e della ciclistica e ISO2768-m per i componenti del motore.

b) Per le quote rilevate dai master, sono sempre ammessi gli scostamenti massimi previsti dalla normativa ISO ISO2768-c per i componenti del telaio e della ciclistica e ISO2768-m per i componenti del motore.

c) Per le quote indicate nelle fiches FIM, indipendentemente dalle tolleranze generali o specifiche indicate, sono ammessi unicamente gli scostamenti massimi previsti dalla normativa ISO ISO2768-c per i componenti del telaio e della ciclistica e ISO2768-m per i componenti del motore.

SCOSTAMENTI LIMITE AMMESSI PER DIMENSIONI LINEARI ESCLUSI SMUSSI E RACCORDI

ISO2768	Da 0.5 fino a 3	Oltre 3 fino a 6	Oltre 6 fino a 30	Oltre 30 fino a 120	Oltre 120 fino a 400	Oltre 400 fino a 1000	Oltre 1000 fino a 2000	Oltre 2000 fino a 4000
m	± 0.1	± 0.1	± 0.2	± 0.3	± 0.5	± 0.8	± 1.2	± 2
c	± 0.2	± 0.3	± 0.5	± 0.8	± 1.2	± 2	± 3	± 4

NB. Tutte le dimensioni riportate sono espresse in mm.

A parziale deroga di quanto stabilito nel punto a, per le altezze dei piani delle teste e dei cilindri, in assenza di tolleranza indicata nelle fiches FMI, viene ammesso uno scostamento massimo di mm. 0,1.

A parziale deroga di quanto stabilito nei punti b e c, per le altezze dei piani delle teste e dei cilindri viene sempre ammesso uno scostamento massimo di mm. 0,1.

ALLEGATO 11

CILINDRATA E RAPPORTO DI COMPRESSIONE

versione al 21 gennaio 2020

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 (V0) è data dalla formula:
$V0 = \pi D^2 x C x N/4$

CALCOLO DEL RAPPORTO (VOLUMETRICO) DI COMPRESSIONE

Essendo Vcc il volume della camera di scoppio (misurata come illustrato di seguito), il rapporto volumetrico di compressione Ro è dato dalla formula:
Ro=(Vo/N+Vcc)/Vcc

CALCOLO DEL VOLUME MINIMO DELLA CAMERA DI COMBUSTIONE

Essendo Rmax, il massimo rapporto di compressione ammesso, il volume minimo della camera di scoppio Vcm è dato dalla formula:
Vcm=(Vo/N)/(Rmax-1)

Quindi la quantità minima di miscela da preparare è:
Vmm=Vcm + Vfc

Sul volume minimo di miscela (Vmm) viene ammessa una tolleranza di 0,1 cc per i motocicli con cilindrata **unitaria** fino a 100,0 cc e di 0,2 cc per i motocicli con cilindrata **unitaria** 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, ossia quando il motore ha una temperatura pari alla temperatura ambiente.

Una volta smontata la testa, si controlla che nulla della candela oltre all'elettrodo sporga all'interno della camera di scoppio.
Si porta il pistone al punto morto inferiore (pmi), si applica del grasso sulla canna

del cilindro e una volta riportato il pistone al punto morto superiore (pms), si rimuove accuratamente ogni eccesso di grasso.

Qualora possibile, si avvita nel filetto candela un inserto forato (inserto candela), avendo cura che rimanga a filo della camera di scoppio. In alternativa si misura il diametro e la lunghezza del filetto candela facendo attenzione che non siano presenti gole allo scopo di aumentarne il volume.

Conoscendo il diametro e la lunghezza del foro praticato nell'inserto candela (o del filetto candela) se ne calcola il volume Vfc. 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.

Dopo aver verificato che il pistone non si sia spostato dal punto morto superiore (PMS), si segna il nuovo livello sulla buretta e per differenza si calcola il volume Vm di miscela inserito nella camera di scoppio.

Il volume Vcc della camera di scoppio è dato dalla formula:
Vcc=Vm-Vfc

versione al 21 gennaio 2020

ALLEGATO 12

ALTEZZA DI SQUISH

Generalità

Per procedere al controllo dell'altezza di squish è necessario identificare le superfici ove effettuare la misurazione. Le superfici ed il loro posizionamento possono variare da motore a motore, specialmente nei motori a quattro tempi, a causa della presenza delle valvole e di eventuali zone fresate sul cielo dei pistoni. Nei motori a due tempi, la camera di scoppio è generalmente di forma simmetrica con corona di squish lungo il perimetro esterno, in questo caso si deve posizionare il filo di stagno per la misurazione in asse con lo spinotto del pistone, in modo da non falsare la quota per effetto della conicità del pistone stesso.

Procedura

1) Informarsi preliminarmente riguardo al valore della coppia di serraggio (N/m) della testa prevista dal costruttore del motore oggetto di verifica, allentare i bulloni di fissaggio della testa al cilindro e rimuovere la testa dal motore, al fine di avere accesso al cielo del pistone.
2) L'eventuale guarnizione di tenuta fra testa e blocco cilindri, non deve essere rimossa dalla sua sede.
3) Pulire le superfici interessate dalla misura, rimuovendo ogni traccia di sporco o incrostazioni.
4) Posizionare uno spezzone di filo di stagno, avente diametro di **mm. 0,2- 0,4** maggiore della minima misura ammessa dal regolamento tecnico per il motore in oggetto. Qualora fosse necessario un diametro superiore a quello di un singolo filo di stagno, è possibile unire due fili di diametro inferiore, attorcigliandoli finemente fra di loro, al fine di raggiungere lo spessore necessario per effettuare la misurazione
5) Posizionare lo spezzone di filo di stagno in asse con lo spinotto (se si utilizzano due spezzono questi devono essere posizionati in asse con lo spinotto, ai due estremi). Nel caso le superfici non coincidano con l'asse dello spinotto è obbligatorio posizionare 2 spezzoni di filo di stagno in modo simmetrico sul cielo del pistone. In ogni caso le estremità del filo di stagno devono essere mantenute in leggero contatto con le pareti del cilindro; se possibile fissare lo stagno al cielo pistone, per evitarne gli spostamenti dalla zona di misurazione.

6) Rimontare la testa, avendo cura di serrare le viti di fissaggio dei componenti alla coppia prevista dal costruttore.
7) Ruotare l'albero motore fino a portare a contatto il/i filo/i di stagno con la superficie della testa. In prossimità del punto morto superiore (PMS) si avvertirà una certa resistenza, ruotare l'albero motore delicatamente fino a superare il PMS. Ruotare nuovamente l'albero motore per 3 / 4 volte a cavallo del PMS, in entrambi i sensi, in modo da pressare lo stagno fra le bande di squish fino a quando non si avvertirà più resistenza.
8) Procedere ad un nuovo smontaggio della testa, rimuovere il/i filo/i di stagno pressato precedentemente fra le superfici e per mezzo di un calibro centesimale a corsoio o di un micrometro, misurare lo spessore minimo del/dei filo/i avendo l'accortezza di operare con delicatezza al fine di non alterare le misure. La quota misurata determina l'altezza di squish del motore oggetto di verifica. Il valore ottenuto deve essere confrontato con il valore minimo ammesso dal regolamento tecnico della Classe / Trofeo.
9) Nel caso di utilizzo di due spezzoni di filo di stagno e/o nel caso le superfici interessate dalla misura non risultino parallele, deve essere rilevata la dimensione minima e quella massima dello/degli spezzone/i di stagno pressato, determinando la media fra i due valori, che diverrà il valore di riferimento:

   Valore di riferimento = (Spessore Min +Spessore Max) / 2
10) Sulla misura dell'altezza di squish è ammessa una tolleranza di +/- 0,1 mm
11) Le misurazioni devono essere effettuate a "motore freddo", ossia quando la temperatura degli organi interni del motore e prossima a quella ambiente.

versione al 21 gennaio 2020

ALLEGATO 13

ADEGUAMENTO NORMATIVA INTERNAZIONALE FIM

Nel corso dell'anno la Federazione Motociclistica Internazionale può pubblicare, attraverso i propri canali ufficiali, modifiche ai regolamenti tecnici e sportivi. Il STS, sentito il parere del Comitato Tecnico e del Comitato Velocità, può decidere un adeguamento della Normativa Nazionale alla nuova Normativa Internazionale. L'eventuale adeguamento avverrà entro giorni 15 dalla data di pubblicazione delle variazioni attraverso i canali ufficiali FIM, e verrà reso effettivo per il primo evento del CIV trascorsi giorni 15 dalla pubblicazione delle variazioni attraverso i canali ufficiali FMI **(salvo casi eccezionali ad insindacabile giudizio del STS**).

ALLEGATO 14

DISPOSITIVI DI PROTEZIONE QUAD

Figura 1

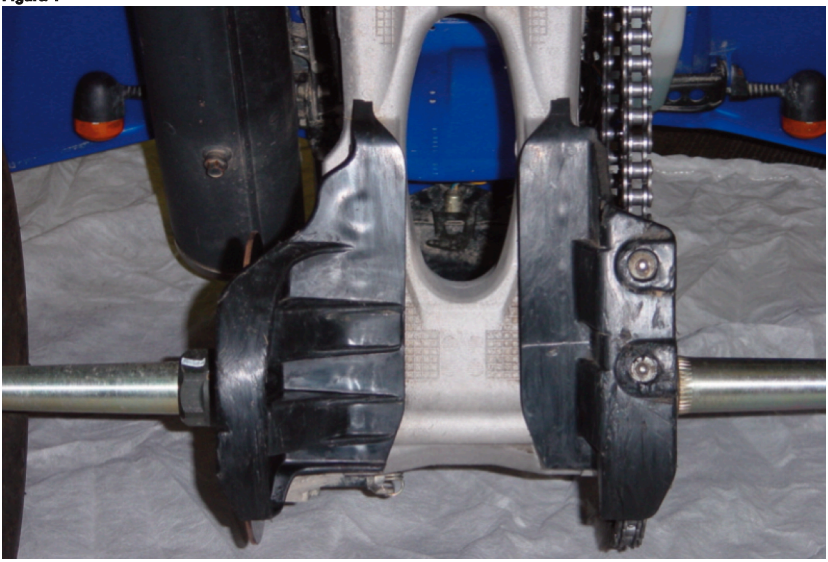


Figura 2

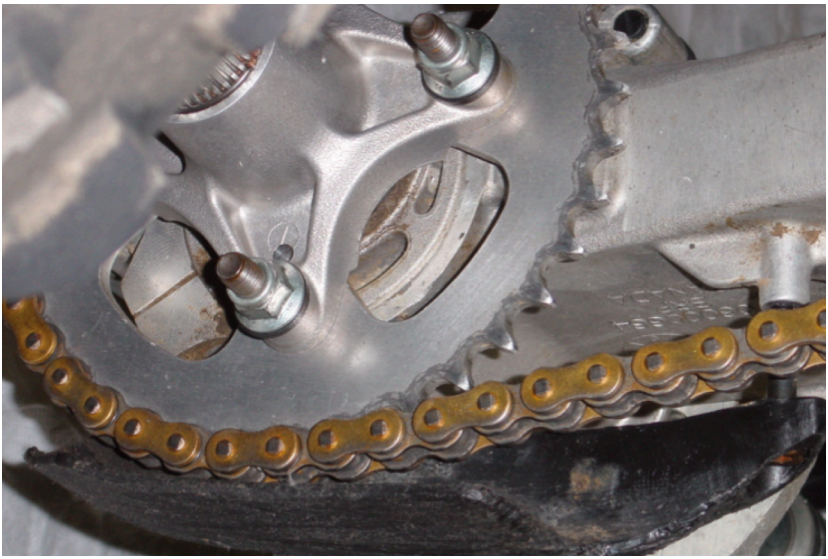


Figura 3

DISPOSIZIONI FINALI E DI RINVIO

Ai sensi di quanto disposto dall'art. 22 comma 7 lettera q) dello Statuto Federale, la validità del presente Regolamento è subordinata alla approvazione dello stesso da parte del Consiglio Federale e pubblicato sul sito istituzionale, nell'apposita sezione dedicata all'attività velocità.

Il Comitato Velocità si riserva di proporre al Consiglio Federale modifiche e/o integrazioni al presente Regolamento anche durante lo svolgimento della stagione sportiva in corso, dandone adeguata comunicazione sul sito istituzionale/sezione velocità attraverso la pubblicazione delle norme modificate od integrate.

In caso di dubbi interpretativi nati dalla applicazione della presente regolamentazione, ciascun tesserato potrà inviare a mezzo mail apposita comunicazione scritta all'attenzione del Comitato Velocità richiedendo le necessarie informazioni in merito. Il Comitato Velocità fornirà, con apposita circolare da pubblicarsi sul sito istituzionale www.federmoto.it, la corretta interpretazione da assegnarsi alla prescritta regolamentazione.

Per quanto non esplicitamente previsto si rimanda a quanto prescritto dallo Statuto della FMI, dal Codice Etico e da tutta la normativa endo-federale approvata dal Consiglio Federale, in modo particolare Regolamento di Giustizia, Regolamento Organico Federale, Regolamento Manifestazioni Motociclistiche, Circolare Sportiva e Circolare FMI.

Il Codice Etico FMI rappresenta la fondamentale garanzia del corretto e trasparente funzionamento della Federazione, nel perseguimento della propria missione istituzionale e dei propri obiettivi, ed è posto a tutela delle aspettative etiche e di condotta morale di tutti i portatori di interesse.

versione al 21 gennaio 2020