

Velocità

Annesso / R.M.M.



VELOCITA'

CAPITOLO I - PARTE GENERALE

ART. 1 - GENERALITA'

Le seguenti regole si applicano a tutte le corse di velocità su strada e/o in circuito. Per quanto possibile sono in sintonia con le norme della Federazione Internazionale Motociclistica (F.I.M.).

ART. 2 - MANIFESTAZIONI

- 2.1 Una manifestazione può comprendere diverse competizioni che si possono svolgere in una sola giornata o in più giornate successive.
- 2.2 In generale ciascuna corsa è limitata ad una sola classe di motocicli, tuttavia, in casi particolari, è possibile riunire più classi in una corsa.
- 2.3 Per le manifestazioni che si svolgono all'interno di impianti permanenti della durata di più giorni, gli organizzatori, d'accordo con la Direzione dell'autodromo dovranno predisporre i seguenti servizi:
 - parcheggio riservato nelle immediate vicinanze del paddock per tutti i mezzi non di servizio;
 - una unità di pronto soccorso e una antincendio;
 - sorveglianza e protezione;
 - pulizia servizi igienici, docce e bagni.

ART. 3 - PERCORSI

- 3.1 Le corse devono svolgersi in circuito chiuso.
- 3.2 I circuiti chiusi possono essere permanenti (autodromi e/o motodromi) o provvisori.
- 3.3 Tutti i percorsi devono essere omologati dalla Commissione FIM se l'impianto deve ospitare gare internazionali, dalla FMI per mezzo dei suoi organi preposti per le gare nazionali. Per le caratteristiche tecniche dei percorsi si rimanda all'Annesso X - Sezione Comune o Sezione Velocità o Sezione Scooter per gli impianti destinati a tale specialità.
- 3.4 VELOCITA' NELLA CORSIA BOX
La massima velocità consentita nella corsia box, sia durante le prove che durante la gara, è limitata a 60 km/h.
Ogni infrazione a tale limite rilevata durante le prove sarà punita con un'ammenda dell'importo di Euro 150,00. Analogamente la prima infrazione durante la gara sarà punita con l'applicazione della procedura "Stop and Go", eventuali successive infrazioni con l'esposizione della bandiera nera e l'esclusione dalla gara.

ART. 4 - SEGNALI UFFICIALI

- 4.1 LE BANDIERE
Le bandiere sono utilizzate sia durante le prove che durante la gara.
- 4.2 DIMENSIONI
Minimo 80 x 100 cm.
- 4.3 BANDIERE USATE DAL DIRETTORE DI GARA O SUO INCARICATO UFFICIALE
Bandiera nazionale: segnale di partenza.
Bandiera verde: via libera.
Bandiera a scacchi bianchi e neri: segnale d'arrivo.
Bandiera rossa: indica a tutti i conduttori che la corsa o le prove sono interrotte e che gli stessi devono rallentare, non sorpas-

- sare, ritornare verso la zona di partenza, secondo il senso di marcia, ad andatura ridotta. La bandiera rossa è anche usata per la chiusura del circuito o percorso.
- Bandiera nera con numero bianco sovraesposto: indica al conduttore che porta il numero indicato l'obbligo di arresto al proprio box nel successivo passaggio.
- Bandiera bianca e nera (divisa diagonalmente in due settori bianco e nero): esposta immobile, assieme al numero del motociclo, è un avvertimento dato una sola volta, al conduttore corrispondente al numero stesso, per comportamento scorretto. La successiva infrazione sarà punita con bandiera nera.
- Bandiera nera con disco arancione (di diametro 40 cm.): deve essere esposta insieme al numero del pilota. Informa il pilota della cui moto 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.
- 4.4 BANDIERE USATE DAI POSTI DI SORVEGLIANZA**
- a) Bandiera gialla: segnale di pericolo in questo tratto del percorso.
- immobile: divieto di sorpasso tra conduttori.
 - agitata: rallentare, tenersi pronti all'arresto, divieto di sorpasso perché il pericolo è più imminente (vedere inoltre punto successivo punto "e").
- b) Bandiera gialla a strisce rosse: diminuzione di aderenza del manto stradale in questo tratto del percorso.
- c) Bandiera rossa: da esporre, ai posti di sorveglianza, solo ed esclusivamente su ordine diretto del D.d.G.. Indica arresto prematuro della corsa, divieto di sorpasso, obbligo di rallentare e portarsi verso la zona di partenza ad andatura ridotta, pronti anche a fermarsi se necessario.
- d) Bandiera verde: via libera. Presentata al D.d.G. durante la ricognizione del percorso, indica piena operatività del settore relativo al posto di sorveglianza. Va inoltre presentata durante il primo giro di prove Ufficiali, Warm-up e giro di riscaldamento, per consentire ai piloti di memorizzare, per ciascuna postazione, la posizione del segnalatore. Va inoltre presentata al posto di segnalazione successivo a quello dell'ultima bandiera gialla esposta, per segnalare la fine del pericolo e del divieto di sorpasso per i piloti.
- e) Bandiera bianca: deve essere presentata quando un veicolo lento sta percorrendo la pista. I conduttori sono così informati che stanno per superare detto veicolo. La bandiera deve essere presentata:
- agitata: da quando il veicolo o motoveicolo lento ha superato la postazione di sorveglianza e fino a che lo stesso arriva alla postazione successiva.
 - immobile: fino al raggiungimento, da parte del veicolo lento, della susseguente postazione di sorveglianza. Dopo che il veicolo lento ha superato quest'ultima postazione la bandiera bianca deve essere ritirata. In caso di fermata del veicolo lento va esposta insieme alla bandiera gialla. Il responsabile dell'invio di un veicolo di servizio deve assicurarsi che la postazione precedente l'ingresso del veicolo sia tempestivamente avvertita.
- f) Bandiera blu: avviso di sorpasso. Indica ad un conduttore che sta per essere doppiato da uno o più conduttori.
- immobile: il sorpasso sta per essere effettuato.
 - agitata: il sorpasso è immediato.

- g) Bandiera nera con disco arancione (di diametro 40 cm.): deve essere esposta, esclusivamente su precisa indicazione del Direttore di Gara, insieme ad un numero bianco su pannello nero. Informa il pilota della cui moto 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.
- h) Bandiera bianca con Croce di Sant'Andrea rossa: caduta di gocce di pioggia sul tratto di pista immediatamente successivo; se mostrata unitamente alla bandiera gialla a strisce rosse indica un'intensificazione della caduta di pioggia.
- La mancata osservanza delle prescrizioni indicate nella lettera a) determina l'applicazione dell'ammenda prevista dall'art. 1 dell'Appendice R.d.G. punto 11, nonché una penalizzazione di 30" sul tempo finale in gara. Nel caso in cui l'infrazione avvenga nel corso delle Prove Ufficiali, oltre all'ammenda sarà cancellato il tempo ottenuto nel giro in cui l'infrazione stessa è avvenuta.

4.5 SEGNALI LUMINOSI

Il via alla gara deve essere dato con il semaforo; è ammessa, in determinati casi, 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.

In caso di gare che si svolgono di notte, ogni postazione di sorveglianza deve essere munita di semaforo di segnalazione (si consiglia un doppio sistema di semafori).

All'uscita della corsia box deve essere presente una luce lampeggiante blu o verde come indicatore di attenzione.

ART. 5 - PROVE UFFICIALI

5.1 Nel regolamento particolare (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 nel R.P.. Possono essere previste nel R.P. anche prove libere (non cronometrate) per ciascuna classe, che, in tal caso, fanno parte della manifestazione: a tali prove possono partecipare esclusivamente motocicli e/o piloti che abbiano già effettuato le Operazioni Preliminari.

5.2 Per le manifestazioni titolate in circuito, che si svolgono su due o più giornate, i turni di prove ufficiali obbligatori devono essere effettuati nella giornata precedente il giorno della gara.

ART. 6 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

6.1 CORSE IN CIRCUITO

Per essere ammesso alla partenza un conduttore deve aver compiuto un numero di giri completi, cioè con passaggio effettivo sulla linea del traguardo, sufficienti per permettergli di conoscere il percorso. Il numero di giri deve essere previsto nel R.P.. Nel caso di irregolarità tecniche accertate al termine o durante il 1° turno di prove ufficiali, al pilota saranno cancellati i tempi ottenuti nel corso di quel turno di prove. Se le irregolarità verranno riscontrate dopo o durante il 2° (o durante l'unico) turno di prove, il pilota sarà escluso dalla classifica.

6.1.1 I risultati delle prove cronometrate saranno qualificativi per la corsa; in caso di parità del tempo è discriminante il secondo

miglior tempo e così via.

- 6.1.2 Il regolamento particolare deve indicare il numero di conduttori ammessi in ciascuna classe per la gara; per le prove tale numero è indicato dal successivo Art. 21.
- 6.1.3 Il tempo massimo di qualificazione è il miglior tempo della classe, aumentato del 15% (se non diversamente previsto). Quando una classe è divisa in due gruppi di prove, la selezione dei conduttori qualificati si farà con il 50% dei migliori tempi di ciascun gruppo. Rimane inteso che il tempo massimo di qualificazione verrà calcolato sul miglior tempo del gruppo, aumentato del 15%.
- 6.1.4 In mancanza di concorrenti in un gruppo si procede a recuperare 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.

6.2 CORSE DI DURATA

Il tempo massimo di qualificazione è il miglior tempo della classe, aumentato del 20%.

ART. 7 - BRIEFING

Il Briefing si terrà, solo quando il D.d.G. lo ritenga necessario, nel luogo e nell'ora indicata dagli Organizzatori per iscritto ai piloti al momento delle O.P. Tutti i conduttori dovranno obbligatoriamente essere presenti.

Un'ammenda di € 50,00 sarà inflitta a tutti coloro che non rispetteranno il presente articolo.

ART. 8 - SISTEMI DI PARTENZA

Per le "corse su strada" sono previsti due generi di partenza:

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

L'ordine di partenza è determinato dai risultati delle prove, con in testa i migliori tempi di qualificazione; la posizione di griglia del conduttore con il miglior tempo di qualificazione (pole position) è quella indicata dalla fiche di omologazione del circuito.

8.1 PARTENZE COLLETTIVE

8.1.1 GRIGLIA DI PARTENZA

Per la composizione della griglia di partenza si rimanda all'Annesso X sezione Velocità

8.1.2 PROCEDURA DI PARTENZA

Deve essere rispettata la seguente procedura di partenza:

- a) Circa 15 min. prima della partenza: i conduttori entrano in pista e compiono immediatamente il giro di "ricognizione" prima di prendere posto sulla griglia; un pannello con l'indicazione 5-4-3-2-1-0 minuto/i sarà esposto all'ingresso della pista, quindi semaforo rosso e chiusura dell'uscita dalla pit-lane.
- b) 10 minuti prima della partenza: chiusura dell'ingresso alla pista. Il giro di ricognizione non è obbligatorio; i piloti che non effettuano il giro di ricognizione possono, sotto la supervisione di un Ufficiale di percorso, portare la moto sulla griglia fino a 5 minuti prima della partenza del giro di riscaldamento.

I piloti che non si schierano in griglia possono partire per il giro di riscaldamento dalla corsia dei box secondo le istruzioni dell'Ufficiale di percorso in servizio all'uscita box.

Quando i piloti ritornano in griglia 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.

I Commissari presenteranno dei pannelli a fianco della pista

che indichino le varie file.

Il D.d.G. può, in questo momento, dichiarare "Gara Bagnata" (Wet Race) o asciutta, attraverso un pannello da mostrare ai piloti schierati ed a quelli eventualmente ancora nel corridoio box; se non viene presentato alcun pannello la gara sarà automaticamente dichiarata su pista asciutta.

I piloti che hanno necessità di interventi sulla moto possono ritornare alla corsia box per effettuarli; in questo caso potranno prendere il via del giro di riscaldamento dalla corsia box.

I piloti schierati sulla griglia possono procedere a regolazioni e/o interventi sulla moto, o sostituire i pneumatici. Batterie o altro materiale elettrico non sono autorizzati in pista, ad eccezione dei generatori e di dispositivi di messa in moto esterni per motori 4 tempi.

Ogni intervento sulla moto deve essere terminato prima dell'esposizione del pannello "3 MINUTI"; dopo tale limite i piloti che necessitano ancora di effettuare interventi devono spingere la moto nella corsia box dove potranno continuare l'intervento o cambiare moto; questi piloti prenderanno il via del giro di riscaldamento dalla corsia box.

E' vietato effettuare rabbocchi di carburante dopo la partenza del giro di ricognizione.

- c) 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). Togliere le termocoperte (ove consentite) su tutte le seconde moto punzonate in quella classe **e sui pneumatici di riserva.**
- d) 3 minuti prima della partenza del giro di riscaldamento: Esposizione del pannello "3 MINUTI" sulla griglia: rimozione immediata delle termocoperte dai pneumatici dei motocicli sulla griglia. I Commissari di griglia e della corsia box devono controllare il rispetto di questa norma. Tutte le persone, eccetto i conduttori, due meccanici ed una persona con l'ombrello per ogni conduttore, devono lasciare la griglia. Dopo la presentazione di questo pannello, i conduttori che desiderano ancora effettuare delle regolazioni devono spingere la loro motocicletta verso la corsia box. Questi conduttori e le loro motociclette 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.
- e) 1 minuto prima della partenza del giro di riscaldamento: Esposizione del pannello "1 MINUTO" sulla griglia: tutte le persone salvo i due meccanici devono lasciare la griglia; i meccanici avvieranno più celermente possibile la moto ed abbandoneranno la griglia a loro volta. Subito dopo la presentazione del pannello "1 MINUTO" si presenterà il pannello "CASCO" per rammentare ai conduttori di controllare la chiusura dello stesso.
- f) 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 la moto devono spostarsi alla corsia box dove possono intervenire o cambiare la moto. Questi piloti potranno prendere la partenza per il giro di riscaldamento dalla corsia box.
- g) VIA: i piloti partono in gruppo per il giro di riscaldamento,**

allo sventolare della bandiera verde da parte del Direttore di Gara.

I piloti effettueranno un giro, a velocità libera, 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 commissario e dalla luce verde del semaforo ad unirsi al giro di riscaldamento. L'uscita box verrà quindi chiusa.

Al loro ritorno sulla griglia i piloti dovranno riprendere il loro posto con la ruota anteriore alla linea che definisce la posizione e lasciare il motore in moto. Tutti i piloti che raggiungono la griglia dopo la vettura di sicurezza saranno indirizzati alla corsia box da dove potranno prendere la partenza, o dovranno arrestarsi dietro la vettura di sicurezza e da lì prendere la partenza seguendo le indicazioni di un commissario con una bandiera rossa.

Se un conduttore ha delle difficoltà durante il giro di riscaldamento od immediatamente prima della partenza deve dirigersi ai box per procedere alle riparazioni o cambiare moto. E' assolutamente proibito portarsi sulla linea di partenza con l'intenzione di ritardare il "VIA", pena l'esclusione dalla gara.

Quando ogni fila della griglia è completa l'Ufficiale di fila abbasserà il proprio pannello per indicare che la fila è completa; il pannello non verrà abbassato se un corridore della fila indica qualche difficoltà. Quando tutti i pannelli sono stati abbassati e la vettura di sicurezza ha terminato il giro un Ufficiale di percorso in fondo alla griglia agiterà una bandiera verde.

Il D.d.G., o lo Starter, darà quindi l'ordine all'Ufficiale di percorso 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. Un veicolo di sicurezza deve seguire i motocicli durante tutto il loro primo giro.

Se dopo lo spegnimento della luce rossa del semaforo la moto di un pilota si spegne i Commissari di pista potranno aiutare il corridore a metterla in moto; se dopo un tempo ragionevole il motore non parte il pilota dovrà spingere la moto, sotto la supervisione dei Commissari, nella corsia box dove i suoi meccanici potranno aiutarlo oppure potrà sostituire la moto.

Quando i piloti avranno superato l'uscita box l'Ufficiale di percorso situato a questa uscita accenderà il semaforo verde per dare la partenza ai piloti ancora in corsia box.

Quando il pilota in testa alla corsa taglia il traguardo del primo giro non è più consentito cambiare moto, salvo in caso di interruzione della gara.

Se un problema che si presenta sulla griglia di partenza può portare pregiudizio alla sicurezza della partenza l'Ufficiale responsabile della partenza può accendere il semaforo giallo lampeggiante e presentare il pannello "PARTENZA RITARDATA". In questo caso i piloti devono spegnere i motori ed un meccanico per pilota sarà autorizzato ad entrare in griglia per aiutare i piloti; la procedura di partenza ricomincerà dal cartello "1 MINUTO" ed i corridori effettueranno un giro di riscaldamento supplementare; la lunghezza del percorso verrà ridotta di un giro.

Se le circostanze portassero ad effettuare più di una "PARTENZA RITARDATA", la lunghezza del percorso verrà ridotta di un giro per ciascuna "PARTENZA RITARDATA", con indicazio-

ne sul contagiri.

Qualunque infrazione al presente articolo sarà penalizzata con la procedura di "Stop & Go", ad eccezione della partenza anticipata, sanzionata con 30 secondi di penalizzazione (1 minuto per le gare di durata).

CARATTERISTICHE DEI SEGNALI

- Pannello di fila di griglia:
 - forma circolare; diametro di cm. 60, un lato di colore giallo con cifra nera corrispondente al numero della fila.
- Pannello "PARTENZA RITARDATA":
 - forma rettangolare; dimensioni cm. 100 x 40. Fondo giallo e scritta nera "PARTENZA RITARDATA".

8.1.3 PARTENZA A SPIGA (Tipo Le Mans)

Per la determinazione della posizione dei motocicli e dei relativi conduttori si rimanda all'Annesso X - sez. Velocità.

Lo spazio tra le due zone deve essere completamente libero, come altresì le due zone stesse.

Al segnale di partenza, dato con il semaforo o con la bandiera, ogni conduttore corre verso il proprio motociclo, avvia il motore e inizia la gara.

8.1.4 PARTENZA ANTICIPATA

La partenza anticipata è tale nel momento in cui il motociclo effettua un qualsiasi spostamento in avanti prima del segnale di VIA e viene sanzionata con 30" di penalizzazione (1' per le gare di durata). Il Direttore di Gara deve avvisare il pilota entro metà gara. Contro tale decisione non è ammesso ricorso.

ART. 9 - PARTENZE SCAGLIONATE

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

ART. 10 - MEZZI DI PROPULSIONE

Durante la corsa un motociclo non deve essere mosso che per mezzo della propria forza motrice, dalle forze muscolari del conduttore e/o del passeggero, dalle forze naturali di gravità.

ART. 11 - CONDOTTA DI GARA - RITIRO

11.1 Durante una competizione i conduttori non devono compiere manovre riprovevoli, sleali e pericolose. Così pure i passeggeri dei sidecar.

11.1.1 E' proibito percorrere la pista, come pure la corsia dei box, in senso inverso a quello della corsa, fatta esclusione per il caso di cui all'Art. 8.1.2.

11.1.2 I conduttori nel momento di sorpassare o di essere sorpassati non devono intralciarsi a vicenda.

11.1.3 Quando, per una ragione qualsiasi, un conduttore esce dal percorso, deve riprendere la corsa senza alcun aiuto esterno, salvo disposizioni diverse del D.d.G., nello stesso punto da dove è uscito o nel posto indicatogli dai Commissari di pista, oppure deve ritirarsi.

11.1.4 Tutti i conduttori che si fermano devono condurre il proprio motociclo nel senso della corsa verso il più vicino posto di sorveglianza indicato dai Commissari di percorso, insieme al proprio motociclo, oppure sistemare quest'ultimo in modo da non costituire pericolo per gli altri conduttori.

11.1.5 E' assolutamente proibito per il conduttore trasportare un'altra

persona sul proprio motociclo.

- 11.1.6 Eventuali riparazioni sul motociclo lungo il percorso, possono essere effettuate unicamente con i mezzi di bordo.
- 11.2 Ogni violazione alle suddette regole comporterà l'applicazione di sanzioni sino all'esclusione.

ART. 12 - COMPORTAMENTO ALL'ARRIVO

I conduttori che tagliano la linea d'arrivo devono compiere ancora un giro completo della pista, senza arrestarsi lungo il percorso e dirigersi quindi al parco chiuso, salvo in caso di avaria.

I primi tre conduttori classificati, appena depositati i motocicli al parco chiuso, debbono recarsi immediatamente verso il podio perché la cerimonia della premiazione possa iniziare, salvo diverse disposizioni del D.d.G..

ART. 13 - AIUTO NEI BOX

Un conduttore non può ricevere aiuto che davanti al suo box; può essere aiutato da tre persone e gli aiuti non sono autorizzati ad oltrepassare la linea delimitante la zona dei box.

Ogni violazione al presente articolo comporta l'esclusione.

ART. 14 - CAMBIO DI MOTOCICLO

- 14.1 Durante le prove un conduttore può utilizzare uno o più motocicli, ove previsto dal regolamento di riferimento, purché siano stati verificati a suo nome. Lo scambio dei motocicli tra piloti è proibito, pena la squalifica.
- 14.2 Il cambio del motociclo è ammesso, secondo quanto previsto nelle varie circostanze, purché il motociclo in sostituzione abbia passato le verifiche tecniche, a nome del medesimo conduttore.

ART. 15 - ARRESTO DI UNA CORSA E NUOVA PARTENZA

15.1 ARRESTO DI UNA CORSA

15.1.1 Se il Direttore di Gara decide di interrompere una gara per avverse condizioni climatiche o per qualunque altro motivo, verranno esposte bandiere rosse sulla linea del traguardo ed a tutti i posti di segnalazione, e verranno inoltre accese le luci rosse (se presenti) lungo tutto il circuito.

Il risultato sarà quello rilevato quando il leader della corsa e tutti gli altri piloti allo stesso giro del leader, abbiano compiuto un giro completo senza la bandiera rossa esposta, e sarà calcolato secondo i principi indicati di seguito:

Esempio di una gara su 30 giri:

- a) se la bandiera rossa viene esposta quando il leader della gara ha completato il suo 9° giro ed è nel corso del 10°, e tutti gli altri piloti non hanno ancora completato il proprio 9° giro, la classifica sarà quella dell'8° giro, e la seconda parte della gara sarà di 22 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 9° giro e sono nel corso del 10°, la classifica sarà quella del 9° giro, e la seconda parte della gara sarà di 21 giri.

Eccezione: se la gara è interrotta durante l'ultimo giro, verrà seguita la seguente procedura:

- 1) 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;
- 2) 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;

- 3) la classifica completa sarà stilata combinando le due classifiche parziali, considerando il numero di giri effettuato ed il tempo impiegato.
- 15.1.2 Se il risultato mostra che il leader e tutti gli altri piloti allo stesso giro del leader, hanno completato meno di tre giri, in tal caso la gara sarà considerata nulla, e si effettuerà una nuova gara completa. Qualora ciò non fosse possibile, la gara sarà cancellata e non assegnerà punti per Campionati o Trofei.
- 15.1.3 Se sono stati completati dal leader, e da tutti gli altri piloti allo stesso giro del leader, più di tre giri e meno dei due terzi del numero di giri previsti originariamente (arrotondati per difetto all'unità più vicina), avrà luogo una nuova partenza (secondo quanto indicato dall'art. 15.1.1), e la classifica finale sarà stilata combinando le classifiche parziali delle due parti. Qualora non fosse possibile effettuare una nuova partenza, sarà considerata valida solo la prima parte di gara, e verrà assegnata solo la metà del punteggio per Campionati o Trofei.
- 15.1.4 Se sono stati completati dal leader, e da tutti gli altri piloti allo stesso giro del leader, due terzi o più del numero di giri previsti originariamente (arrotondati per difetto all'unità più vicina), allora la gara sarà considerata completa e verrà assegnato l'intero punteggio per Campionati o Trofei.
- 15.2 NUOVA PARTENZA
- 15.2.1 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 Direttore di Gara darà indicazioni sull'orario della nuova partenza, la cui procedura non dovrà avere inizio, condizioni permettendo, più tardi di 20 minuti dall'esposizione della bandiera rossa.
- 15.2.2 La classifica della prima parte di gara dovrà essere disponibile per teams e piloti prima della partenza della seconda parte di gara.
- 15.2.3 La procedura di partenza della seconda parte di gara sarà quella solita riportata nell'art. 8.1.2.
- 15.2.4 Le condizioni per prendere parte alla seconda partenza sono le seguenti:
- a) nel caso della situazione descritta nell'art. 15.1.2:
 - tutti i piloti sono ammessi a ripartire;
 - i motocicli possono essere riparati e/o cambiati con altro mezzo già punzonato dallo stesso conduttore, ed è possibile effettuare rifornimento di carburante;
 - il numero di giri sarà lo stesso previsto originariamente;
 - le posizioni in griglia saranno quelle previste originariamente.
 - b) nel caso della situazione descritta nell'art. 15.1.3:
 - saranno ammessi alla partenza solo i piloti regolarmente classificati nella prima parte di gara;
 - i motocicli possono essere riparati e/o cambiati con altro mezzo già punzonato dallo stesso conduttore, ed è possibile effettuare rifornimento di carburante;
 - il numero di giri della seconda parte di gara sarà quello necessario a completare la distanza prevista originariamente (vedi art. 15.1.1);

- la griglia di partenza sarà determinata dall'ordine di arrivo della prima parte di gara;
- la classifica finale sarà stilata sulla base della somma dei risultati conseguiti dai piloti classificati in entrambe le gare. Piloti con lo stesso numero di giri saranno classificati secondo il tempo totale ottenuto nelle due gare.

ART. 16 - CLASSIFICHE

16.1 CORSE CON PARTENZA COLLETTIVA

- 16.1.1 In una corsa con partenza collettiva, il vincitore è il conduttore 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.
- 16.1.2 Nelle corse con distanza prefissata, i conduttori devono essere fermati 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.
- 16.1.3 Nelle corse con durata prefissata, i conduttori devono essere fermati, sempre sulla linea d'arrivo, 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.
- 16.1.4 Solo i conduttori che tagliano il traguardo dopo l'arrivo del vincitore sono classificati; e lo sono secondo il numero di giri effettuati.
- A parità di giri la classifica viene stilata secondo l'ordine d'arrivo.
- 16.1.5 Ogni conduttore, per essere classificato deve aver compiuto il numero minimo di giri previsto dal Regolamento Particolare (R.P.); tale minimo deve essere pari (e comunque mai inferiore) al 75% della lunghezza del percorso, riferito a ciascuna classe.
- 16.1.6 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 (N.N.).

16.2 CORSE CON PARTENZA SCAGLIONATA

In una corsa con partenze scaglionate, vincitore sarà il conduttore che avrà ottenuto il miglior tempo sul percorso totale previsto dal Regolamento Particolare.

ART. 17 - PARCO CHIUSO

- 17.1 Nessun conduttore è autorizzato ad entrare in un parco chiuso, all'infuori che per consegnare o ritirare il proprio motociclo, conformemente a quanto prescritto nel R.P. ovvero nel caso abbia una autorizzazione scritta, firmata dal Direttore di Gara, indicante in modo esplicito il motivo dell'ingresso nel parco stesso.
- 17.2 Ad eccezione dei Membri di Giuria (per le gare internazionali), del Direttore di Gara, dei Commissari di Gara e degli Ufficiali di Gara preposti alla sorveglianza del parco stesso, nessun altro, in alcun momento e per alcuna ragione, può essere ammesso nel parco chiuso, se non munito di speciale e motivata autorizzazione, scritta e firmata dal Direttore di Gara.

ART. 18 - TABELLA DEI PUNTEGGI PER CAMPIONATI E TROFEI

I punteggi per i campionati e per i trofei saranno attribuiti a ciascun corridore secondo la tabella a pag. 11.

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

ART. 19 - CARENZA DI ISCRITTI O DI PARTENTI

- 19.1 Qualora alla chiusura delle iscrizioni risultassero iscritti ad una classe non più di cinque conduttori, la stessa può essere soppressa, su decisione del Direttore di Gara: in un caso del genere i conduttori iscritti devono essere tempestivamente avvisati e deve essere loro rimborsata la tassa d'iscrizione.
- 19.2 Se al momento della partenza di una gara non sono presenti almeno cinque conduttori, qualificatisi nelle prove ufficiali, la classe deve essere soppressa. Il Direttore di Gara, in accordo con il Commissario Sportivo Delegato, può - su richiesta dei conduttori stessi e se vi è posto nella griglia di partenza - immetterli nella classe superiore.

ART. 20 - DOPPIE PARTENZE

E' consentito, a tutti i conduttori, prendere la partenza in due classi differenti nella stessa manifestazione, purché vengano adoperati due differenti motocicli.

Eccezioni a questa regola possono aversi nel caso di abbinamento della **Coppa Italia** con gare nazionali non titolate e trofei monomarca, sempre che le gare si svolgano in due differenti momenti, tali che consentano il controllo tecnico del motociclo, senza pregiudizio per alcuno.

ART. 21 - CONDUTTORI AMMESSI

Per il numero dei conduttori ammessi sui circuiti italiani vedi Annesso X sezione Velocità.

ART. 22 - MANIFESTAZIONI NON AUTORIZZATE DALLA F.M.I.

E' fatto assoluto divieto a tutti i tesserati F.M.I. (licenziati, Moto Club, dirigenti, ufficiali di gara ed organizzatori) di organizzare e/o partecipare a gare non approvate dalla F.M.I. secondo la normativa vigente.

La trasgressione a questa norma comporta come conseguenza il deferimento immediato agli organi competenti.

ART. 23 - PROVE LIBERE

- 23.1 E' tassativamente vietato agli organizzatori di una manifestazione permettere od organizzare prove libere a pagamento una volta che siano iniziate le prove ufficiali.
- 23.2 Durante la settimana che precede una manifestazione è proibito effettuare prove private in esclusiva sulla stessa pista per i conduttori, case, Team partecipanti alla gara. Il divieto è esteso a qualsiasi tipo di prove libere sulla stessa pista in caso di manifestazioni valide per il Campionato Italiano Velocità e per la Coppa Italia, ad eccezione di quelle organizzate il giovedì e/o il venerdì precedente la manifestazione dagli stessi organizzatori e/o dall'Autodromo.

ART. 24 - GIUDICE D'ARRIVO

Il Giudice o i Giudici d'Arrivo possono essere designati dal Direttore di Gara, benché non siano obbligatori. Nel caso di arrivo simultaneo di due o più conduttori, hanno il compito di stabilire l'ordine di arrivo degli stessi.

Il responso del o dei Giudici d'Arrivo è inappellabile.

ART. 25 - PROCEDURA "STOP & GO"

Durante la corsa il pilota sarà invitato ad arrestarsi nella zona di penalizzazione; egli dovrà fermare completamente la moto e restare fermo per 5 secondi (20 secondi per le gare di durata) ed in seguito riprendere la corsa. La zona di penalizzazione "stop & go" è situata alla fine della corsia box; il pilota deve rispettare i limiti di velocità (60 km/h) dall'inizio della corsia box, dove è situata l'indicazione del limite 60 km/h, fino alla zona di penalizzazione.

ne. In caso d'infrazione a questi limiti la procedura "stop & go" sarà ripetuta; in caso di nuova successiva infrazione al pilota sarà esposta la bandiera nera di esclusione dalla gara.

In caso di nuova partenza la regola sopra menzionata è ugualmente valida. Nel caso di gara interrotta prima dell'applicazione della penalizzazione e se viene effettuata una nuova partenza il pilota oggetto della penalizzazione è tenuto ad arrestarsi dopo la partenza della seconda parte della gara.

L'avviso della penalizzazione inflitta sarà effettuato con l'esposizione di un pannello "STOP" e l'indicazione del numero di gara del pilota penalizzato; il pannello sarà presentato verso la corsia ed il muretto box per 30" e quindi mostrato ai piloti in gara. Se il pannello "STOP" viene presentato per 3 volte (3 giri) al pilota interessato e questo non si ferma per la penalizzazione, verrà esposta la bandiera nera di esclusione dalla gara del pilota penalizzato.

Se più di un pilota viene penalizzato l'applicazione della penalizzazione sarà applicata in successione; l'ordine di arresto sarà basato sui tempi di qualificazione: il pilota più veloce sarà fermato per primo.

Il pilota penalizzato può avere un meccanico presente nella zona di penalizzazione per assisterlo, sotto la direzione dei commissari, al fine di riavviare la moto se si spegne. Il meccanico non deve in alcun modo interferire con la procedura di "stop & go" che è sotto controllo esclusivo degli Ufficiali Esecutivi.

Nel caso in cui un pilota non risponda alle istruzioni di arresto per "stop & go" e si abbiano più piloti penalizzati, nessuno degli altri piloti sarà fermato finché il pilota precedente si sia arrestato o che gli venga presentata la bandiera nera.

Nelle gare di durata è assolutamente vietato al pilota di arrestarsi nella corsia box sotto pena di esclusione.

Nel caso in cui un pilota penalizzato non possa effettuare la procedura di Stop & Go prima della fine della corsa, ad esso sarà applicata una penalità di 30" (1 minuto per le gare di durata).

ART. 26 - NORME SPECIFICHE PER MINIMOTO

26.1 – GENERALITÀ

Le seguenti regole si applicano a tutte le corse di velocità con minimoto in Italia.

26.2 – MANIFESTAZIONI

In generale ciascuna corsa è limitata ad una sola classe, tuttavia, in casi particolari, è possibile riunire più classi in una corsa.

La Classe Junior e Junior "A" potranno eventualmente essere unite tra loro ma non potranno comunque in nessun modo essere riunite ad altre classi.

Per le Finali del Campionato Italiano, e per le manifestazioni della durata di più giorni, gli organizzatori, in accordo con la Direzione del circuito dovranno predisporre i seguenti servizi:

- Parcheggio i paddock adeguati alla manifestazione
- Unità di pronto soccorso
- Sorveglianza e protezione
- Pulizia servizi igienici, docce e bagni.

26.3 – PERCORSI

Le corse devono svolgersi in circuiti chiusi. I circuiti possono essere provvisori o permanenti ma devono essere omologati dalla FMI per mezzo dei suoi organi preposti. Per le caratteristiche tecniche si rimanda all'Annesso X Sezione Comune e Sezione Velocità Minimoto

26.4 – SISTEMI DI PARTENZA

- Circa 15 min. prima della partenza, i conduttori dovranno presentarsi al cancello ingresso pista (Preparco) per il montaggio del trasmettitore.

- 10 Minuti prima della partenza chiusura dell'ingresso pista.

Partenza collettiva con motore in moto. Il pilota deve essere posizionato correttamente (seduto) sulla moto.

Partenze anticipate saranno oggetto di penalizzazione di un giro da parte della Direzione di Gara.

26.5 – BRIEFING

Si terrà quando il Direttore di gara lo riterrà opportuno, nel luogo e nell'ora indicata dagli Organizzatori. Tutti i piloti (è consigliabile anche gli accompagnatori) dovranno obbligatoriamente essere presenti. Un'ammenda, fissata dalla C.T.S.N., sarà inflitta a tutti coloro che non rispetteranno il presente articolo.

26.6 – CONDOTTA DI GARA – COMPORTAMENTO ALL'ARRIVO

Durante una competizione i conduttori non devono compiere manovre riprovevoli, sleali e pericolose. E' fatto divieto ai Conduttori di togliere il piede dalla pedana della moto, salvo che per segnalare l'ingresso ai Box. Il contatto deve avvenire con la parte inferiore del piede.

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 Direttore di Gara potrà esporre la bandiera bianco/nera e successivamente la bandiera nera per l'esclusione dalla gara.

I conduttori che tagliando la linea d'arrivo devono compiere ancora un giro completo della pista, non dovranno superare gli ultimi ancora in gara. E' vietato impennare nel rettilineo del traguardo

Tutti i conduttori dovranno dirigersi quindi al parco chiuso, per la consegna delle moto, anche quelle in avaria. Dovranno obbligatoriamente farsi consegnare il "Pass Pilota", senza il quale non sarà possibile poi ritirare la propria moto. I primi tre conduttori classificati, appena depositati i motocicli debbono recarsi immediatamente verso il podio per la premiazione, salvo diverse disposizioni del Direttore di Gara, e del C.S.D.

26.7 – CAMBIO DI MOTOCICLO

Durante le prove, un conduttore può utilizzare più motocicli purché siano stati verificati a nome del pilota; per le prove cronometrate ufficiali e per la gara deve essere utilizzato un solo motociclo. E' tassativamente vietata la sostituzione del motore. Lo scambio delle moto tra piloti è proibito, pena la squalifica. Un pilota per gareggiare in due classi dovrà punzonare due moto.

26.8 – PROVE LIBERE

Si svolgeranno il giorno precedente la Gara e a discrezione dell'Organizzazione, potranno essere a pagamento ma non dovranno comparire sull'R.P. In ogni caso l'Organizzazione dovrà prevedere almeno un turno di prove libere gratuite.

Qualora l'Organizzazione intenda inserire nell'R.P. prove libere, queste non potranno essere a pagamento, e i piloti non potranno entrare in pista se non dopo aver effettuato le O.P. e la Verifica Tecnica.

26.9 – CATEGORIE E CLASSI

Alle gare di minimoto sono ammessi conduttori di ambo i sessi suddivisi come segue:

CATEGORIA JUNIOR

JUNIOR (Esordienti) Da 8 Anni (compiuti) Prima licenza

JUNIOR A Da 8 Anni (compiuti)

JUNIOR B Da 10 Anni (compiuti)

JUNIOR C Da 12 Anni (compiuti)

CATEGORIA SENIOR

SENIOR A Da 13 Anni (compiuti) a max 18 Anni

OPEN A 2T/4T Da 14 Anni (compiuti) con peso da: min. 52 a max. 70

OPEN B 2T/4T Da 14 Anni (compiuti) con peso da: min 70,100

I piloti delle categorie Senior possono utilizzare a loro discrezione moto Mini o Midi.

Nel corso dell'anno è possibile cambiare Classe, nelle selettive e gare minori, ma non è ammesso il cumulo del punteggio.

Per la categoria Open 4T, qualora, il numero di partecipanti sia superiore a 5, si provvederà ad una premiazione separata. Per le finali, qualora il numero di finalisti Open 4T, risultasse superiore a 10, si costituirà una Classe.

26.10- DURATA DELLE GARE

Categorie	Min.mt	Max.mt.
JUNIOR	6.000	10.000
SENIOR	10.000	15.000
OPEN	10.000	15.000

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

26.11 - RILEVAZIONI CRONOMETRICHE

Il rilevamento dei tempi verrà svolto da cronometristi, o da personale qualificato e autorizzato dalla F.M.I.

Nel caso di gare a giri (senza prove cronometrate) lo schieramento di partenza sarà per sorteggio.

N.B.: è obbligatorio che la staffa di supporto del trasmettitore sia posta sul parafrangente anteriore sulla verticale del perno ruota. Ogni Pilota è responsabile del transponder applicato alla sua moto

26.12 - SERVIZIO SANITARIO

Per tutta la durata della manifestazione, dovrà essere presente almeno un medico e una ambulanza.

Per le finali del C.I. L'organizzatore dovrà prevedere 2 Ambulanze

26.13 - NORMA TRANSITORIA

Per tutto ciò non riportato nel presente regolamento valgono le norme generali FMI

CAPITOLO II

SPECIALITA'

ART. 1 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA'

1.1 GENERALITA'

Assegna il titolo di "Campione Italiano Velocità" per ciascuna classe. Le gare assegnano altresì il titolo di "Campione Italiano Marche Velocità". Sono altresì esclusi i piloti che abbiano compiuto il 30° anno di età alla data del 31/12/2007. Valido ai fini previsti dall'art. 11 dello Statuto.

1.2 LICENZE

Junior ed Senior.

1.3 CLASSI AMMESSE:

125GP, 600 Supersport, Superbike e Superstock 1000. L'elenco dei motocicli ammessi a partecipare al Campionato sarà pubblicato annualmente.

1.4 PROVE

n° 6 (tutte valide).

1.5 CHILOMETRAGGI

Il chilometraggio previsto per le gare è il seguente:

Classe	Min.	Max
125 GP	50	70
Superstock	50	70
600 SS	50	70
Superbike	50	70

1.6 QUOTE D'ISCRIZIONE

€ 180,00 per 125GP e Superstock; € 230,00 per 600 Supersport e Superbike.

1.7 MONTEPREMI E CONTRIBUTO FEDERALE

Montepremi di € 102.000,00 sulla classifica finale a carico F.M.I.. Il contributo federale spettante agli organizzatori ammonta a € 13.000,00.

1.8 VALIDITA' DEL CAMPIONATO

Il Campionato sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 4 prove. Per l'assegnazione del titolo di "Campione Italiano Velocità" e del titolo di Campione Italiano Marche Velocità varrà il risultato di tutte le prove senza scarti.

1.9 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

Campione Italiano sarà nominato il pilota che avrà conquistato il maggior numero di punti validi nelle gare di campionato; in caso di parità nel punteggio (punti validi) verranno presi in considerazione i piazzamenti conquistati dai piloti (numero di vittorie, di secondi posti ecc.). In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via.

ART. 2 - COPPA ITALIA VELOCITA'

2.1 GENERALITA'

Dalla classe Superstock sono esclusi i piloti che abbiano compiuto il 25° anno di età alla data del 31/12/2007. Valida ai fini previsti dall'art. 11 dello Statuto.

2.2 LICENZE

Junior e Senior.

2.3 CLASSI AMMESSE:

125 Sport Under 21 e Superstock 600.

2.4 PROVE:

n° 6 (tutte valide).

2.5 CHILOMETRAGGI

Sui circuiti lunghi il chilometraggio previsto per le gare è il seguente:

Classe	Min.	Max
125	40	60
Superstock	40	60

Nei circuiti corti la gara dovrà avere una percorrenza massima di 18 giri e minima di 15.

2.6 QUOTE D'ISCRIZIONE

Circuiti Lunghi: € 180,00 per 125; € 230,00 per Superstock.

Circuiti Corti: € 150,00 per 125; € 200,00 per Superstock.

2.7 CONTRIBUTO FEDERALE

Il contributo federale spettante agli organizzatori ammonta a € 5.000,00.

2.8 MONTEPREMI

€ 25.000,00 sulla classifica finale a carico F.M.I.

2.10 VALIDITA' DELLA COPPA

La Coppa sarà ritenuta valida se verranno disputate almeno 5 prove.

2.11 ATTRIBUZIONE DELLA COPPA

Vincitore della Coppa Italia in ciascuna classe sarà nominato il pilota che avrà conquistato il maggior numero di punti validi nelle gare effettuate; in caso di parità nel punteggio (punti validi) verranno presi in considerazione i piazzamenti conquistati dai piloti (numero di vittorie, di secondi posti ecc.). In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via.

ART. 3 - CAMPIONATO ITALIANO MOTOCICLISTE**3.1 GENERALITA'**

Assegna il titolo di "Campione Italiano Motocicliste" ed è riservato a piloti di sesso femminile. **Valido ai fini previsti dall'art. 11 dello Statuto.**

3.2 LICENZE

Junior e Senior.

3.3 CLASSI AMMESSE

600 cc. e 1.000 cc.

3.4 PROVE

n° 5 (tutte valide).

3.5 CHILOMETRAGGI

Il chilometraggio previsto per le gare è minimo 50 massimo 70 km.

3.6 QUOTE D'ISCRIZIONE

€ 200,00 (circuiti corti) o € 230 (circuiti lunghi).

3.7 VALIDITA' DEL CAMPIONATO

Il Campionato sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 4 prove. Per l'assegnazione del titolo di "Campione Italiano Motocicliste"

varrà il risultato di tutte le prove senza scarti.

3.8 - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

Campione Italiano sarà nominato il pilota che avrà conquistato il maggior numero di punti validi nelle gare di campionato; in caso di parità nel punteggio (punti validi) verranno presi in considerazione i piazzamenti conquistati dai piloti (numero di vittorie, di secondi posti ecc.). In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via.

ART. 4 - CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO

Valido ai fini previsti dall'art. 11 dello Statuto.

4.1 - PROVE UFFICIALI E AMMISSIONE ALLA PARTENZA

Per il Campionato Italiano (gare nazionali selettive) ogni pilota avrà a disposizione un turno di prove cronometrate di 10'. **Ogni Regione potrà decidere a sua discrezione di effettuare le prove cronometrate al sabato precedente la gara.** Il numero di piloti che entrerà in pista sarà deciso dal Direttore di gara. Nel caso di rilevamento manuale dei tempi, il numero degli ammessi per ciascun gruppo non potrà essere superiore a 7 piloti. In casi particolari il Direttore di Gara può autorizzare il cambio di gruppo per le prove.

Per ogni classe se il numero dei piloti iscritti e verificati dovessero risultare superiori agli ammessi alla partenza, si procederà come segue:

- Se il numero dei piloti iscritti è inferiore al 20% in più degli ammessi alla partenza, questi verranno esclusi alla fine delle prove cronometrate.
- Se il numero dei piloti iscritti è superiore al 20% in più degli ammessi alla partenza, si procederà al sorteggio di due gruppi per l'effettuazione delle prove cronometrate.

Alla fine delle prove cronometrate, i primi Sette di ogni gruppo accederanno direttamente alla finale, mentre i rimanenti effettueranno la batteria di qualificazione.

Per le finali del C.I. minimoto i piloti finalisti avranno a disposizione due turni di prove cronometrate di 5' ciascuno da svolgersi, il Sabato Pomeriggio dopo le prove libere. La griglia di partenza verrà stilata in base ai migliori tempi effettuati nelle due prove, e non in base alla somma dei tempi.

Prove libere conoscitive di 5' (warm up) si svolgeranno nella mattinata del giorno della gara.

Nelle gare a giri un pilota per aver diritto alla partenza dovrà compiere almeno tre giri del circuito agli ordini del Direttore di Gara e lo schieramento di partenza, in tal caso sarà per sorteggio.

4.2 - LICENZE

Juniore minimoto per classi Junior; Junior e Senior per classi Senior.

4.3 - ISCRIZIONI E O.P.

Le O.P. per le finali del C.I. di Minimoto si svolgeranno obbligatoriamente il sabato precedente la gara per tutti i piloti presenti. Saranno svolte per classi ed in orari ben definiti. Le iscrizioni al C.I. dovranno pervenire al Moto Club organizzatore almeno 10 giorni prima della manifestazione a tassa semplice, e fino a 3 giorni prima a tassa doppia.

Per le Gare Regionali, Interregionali e Territoriali, rimane a discrezione dell'Organizzazione accettare iscrizioni alla gara fino alla chiusura delle O.P.

Le quote d'iscrizione per le Finali del Campionato Italiano sono:

€ 50,00 per la Junior e Junior "A"
 € 75,00 per tutte le altre.

Per le Prove Selettive, ogni Regione stabilirà le quote d'iscrizione che non dovranno essere superiori a quelle delle finali.

4.2 – AMMISSIONE ALLE FINALI DEL CAMPIONATO ITALIANO

Verranno ammessi alle finali i piloti che abbiano sostenuto le selettive di zona, e le gare valevoli come selettive. Il calcolo dei finalisti sarà effettuato con il metodo proporzionale tra le Zone, in base al numero dei piloti che abbiano partecipato ad almeno tre gare valevoli come selettive.

I Piloti finalisti che intendano partecipare alle finali, in occasione della prima finale, dovranno versare le quote di iscrizione delle rimanenti tre gare agli incaricati preposti.

I giustificati motivi relativi all'impossibilità di partecipare alla manifestazione, dovranno preventivamente essere inoltrati per iscritto al Moto Club organizzatore (accompagnati dal modulo e dalle tasse d'iscrizione) nel caso di rinuncia ad una gara, ed alla FMI nel caso di rinuncia a tutte le finali. Qualora un pilota non adempia tutto ciò, perde tutti i diritti alla partecipazione seguente, e la riserva ufficiale subentrata ne diventa titolare.

Le riserve ufficiali saranno quattro per ogni Zona e Categoria.

Le riserve designate per le finali, potranno essere inserite tra i finalisti (avendo quindi diritti e doveri come i finalisti), qualora un pilota finalista rinunci alla partecipazione.

Per le riserve il Modulo d'iscrizione senza la relativa tassa dovrà essere inviato nei tempi previsti qualora intendano partecipare.

4.5 – COMPOSIZIONE ZONE

Ai fini della disputa del Campionato Italiano Minimoto le Zone sono così composte:

Zona A: Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige.

Zona B: Emilia Romagna, Toscana, Marche.

Zona C: Lazio, Umbria, Abruzzo, Molise, Campania e Sardegna Puglia, Calabria, Basilicata e Sicilia.

Ai piloti della Regione Sicilia sarà riservato un posto in finale per le classi nelle quali si siano classificati almeno cinque piloti in tutte le prove del Campionato Regionale.

4.6 – FINALI DEL CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO

Le Finali si disputeranno su impianti da minimo 22 partenti.

Le gare saranno quattro, tutte valide.

Per l'Assegnazione del Titolo di Campione Italiano Minimoto, farà fede quanto previsto dalle Norme Sportive Velocità.

Verranno assegnati anche i titoli Italiani Marche, tra le Case riconosciute dalla F.M.I. sulla base di tutte le finali effettuate.

Le finali dovranno svolgersi con inizio dall'ultima domenica di Agosto o dalla prima di Settembre, a distanza di quindici giorni.

4.7 - MONTEPREMI PER CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO

€ 11.880,00.sulla classifica finale a carico F.M.I..

Contributo di € 1.000,00 agli organizzatori di ciascuna finale.

ART. 5 - ASSOLUTI D'ITALIA MINOMOTO - COPPA COSTRUTTORI

5.1 GENERALITÀ

La Federazione Motociclistica Italiana in collaborazione con l'ACMI, istituisce gli Assoluti d'Italia - Coppa Costruttori

Minimoto, con lo scopo di sviluppare gare con formula nuova e diversa da quelle del Campionato Italiano Minimoto.

5.2 – LICENZE

Juniores minimoto per classi Junior; Junior e Senior per classi Senior. E' consentita la partecipazione di Piloti stranieri in possesso di Licenza rilasciata da una Federazione Europea accompagnata da Nulla Osta rilasciato dalla propria Federazione di appartenenza. Qualora intendano partecipare senza l'acquisizione di punteggio per la classifica finale, non avranno l'obbligo di attenersi al regolamento Tecnico Italiano 2008.

Se invece vorranno acquisire punti per il Trofeo Costruttori, dovranno obbligatoriamente attenersi al regolamento tecnico Italiano 2008.

5.3 PROVE UFFICIALI E AMMISSIONE ALLA PARTENZA

Ogni pilota avrà a disposizione un turno di prove cronometrate di 5 minuti, da svolgersi al sabato dopo le prove libere. Qualora in una classe vi sia un numero superiore di piloti rispetto a quelli ammessi alla partenza nella misura almeno del 20%, si procederà alla composizione di due gruppi (a sorteggio). Alla fine del turno, gli ultimi d'ogni gruppo saranno esclusi automaticamente dalla griglia. La griglia di partenza sarà stilata in base ai migliori tempi effettuati.

Prove libere conoscitive di 5 minuti (warm up) si svolgeranno nella mattinata del giorno della gara.

5.4 ISCRIZIONI e O.P.

Le iscrizioni dovranno pervenire al moto club organizzatore almeno 10 giorni prima a tassa semplice e fino a 3 giorni prima a tassa doppia.

Le quote d'iscrizione sono fissate in:

€ 50 per le categoria Junior e Junior "A"

€ 75 per tutte le altre

Le O.P. (suddivise per categorie) avverranno il giorno precedente la gara, prima del 1° turno di prove cronometrate.

Entreranno in pista solo coloro che abbiano effettuato le OP.

5.5 FORMULA DEGLI ASSOLUTI D'ITALIA-COPPA COSTRUTTORI

Gli Assoluti d'Italia-Coppa Costruttori sono articolati su 3 prove (tutte Valide) da svolgersi nel periodo da Aprile a Luglio.

Qualora in una classe vi sia un numero superiore di piloti rispetto a quelli ammessi alla partenza, si procederà alla composizione di due gruppi (a sorteggio). Ogni gruppo effettuerà prove Cronometrate di 10 minuti. Al termine delle prove si procederà alla compilazione dei due gruppi in base ai migliori tempi effettuati.

Il primo gruppo (migliori tempi) sarà denominato gruppo "A" il secondo gruppo "B". Ogni gruppo concorrerà alla classifica finale con i seguenti punteggi.

Gruppo "A"		Gruppo "B"	
Punti		Punti	
1°	50	1°	25
2°	45	2°	20
3°	41	3°	16
4°	38	4°	13
5°	36	5°	11
6°	35	6°	10
7°	34	7°	9
8°	33	8°	8
9°	32	9°	7

10°	31	10°	6
11°	30	11°	5
12°	29	12°	4
13°	28	13°	3
14°	27	14°	2
15°	26	15°	1

La classifica finale assegnerà i seguenti titoli:
 - Vincitore Assoluti D'Italia, in ciascuna classe.
 - Vincitore Trofeo Costruttori, in ciascuna classe
 I punteggi verranno assegnati considerando le classifiche di ogni singola corsa.

Per l'assegnazione dei Titoli, farà fede quanto previsto dalle Norme Sportive Velocità, con le deroghe previste dal presente Regolamento.

Il Trofeo sarà ritenuto valido, se saranno state regolarmente disputate almeno 2 prove. Se al termine del Trofeo due o più conduttori avranno lo stesso punteggio, verrà dichiarato vincitore chi ha riportato il maggior numero di vittorie, a parità di vittorie chi ha ottenuto il migliore piazzamento. A successiva parità, verrà tenuto conto del maggior numero di gare effettuate. Queste deroghe varranno anche per l'assegnazione del secondo e del terzo classificato.

5.6 ASSEGNAZIONE DELLA COPPA COSTRUTTORI

L'assegnazione della COPPA avverrà sommando i punti dei piloti della stessa Casa classificati in tutte le categorie. Le case costruttrici aderenti alla Coppa 2008 sono:

ATM
 DM Telai
 GRC Moto
 PASINI Mini Projet
 POLINI Motori
 SG Racing
 STAMAS Racing
 ZPF Mini Bike

I piloti che gareggeranno con moto di un Costruttore che non abbia aderito al monte premi finale (a carico delle Case) saranno premiati il giorno della gara, ma non concorreranno all'acquisizione del monte premio finale, e all'assegnazione del TROFEO.

5.7 MONTEPREMI PER COPPA-COSTRUTTORI

€ 4.800,00 Sulla classifica finale a carico ACMI, così suddivisi:

1° Classificato.....€ 300,00
 2° Classificato.....€ 175,00
 3° Classificato.....€ 125,00

Inoltre sono previsti premi offerti dalle case aderenti all'ACMI Coppe per i primi 5 classificati di ogni manifestazione in ciascuna classe. Per le categorie Junior, dal 6° in avanti, medaglia, a tutti i partecipanti.

ART. 6 - GARE DI VELOCITÀ NAZIONALI ED INTERREGIONALI

6.1 CLASSI

Gli organizzatori, all'atto della richiesta delle gare, possono liberamente esprimere le loro preferenze in merito alle classi da inserire nella loro manifestazione. Gli Organizzatori potranno anche definire classi sperimentali all'atto della compilazione del R.P.

La decisione finale sarà presa dalla C.T.S.N. in fase di approvazione del Calendario Nazionale.

6.2 LICENZE

Junior e Senior.

6.3 ISCRIZIONI

Circuiti Lunghi: € 180,00 per classi fino a 125; € 230,00 per le altre classi.

Circuiti Corti: € 150,00 per classi fino a 125; € 200,00 per le altre classi.

6.4 SVOLGIMENTO GARE

6.4.1 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.

6.4.2 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 conduttori 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.

6.5 SICUREZZA - SERVIZI PISTA

Ufficiali di percorso, servizio medico, antincendio, ecc. devono essere quelli consueti delle gare nazionali titolate.

Per quanto non contemplato dal presente regolamento si intendono valide, in quanto applicabili, le normative riportate nel R.M.M. e nel presente Annesso.

ART. 7 - MONOMARCA

7.1 GENERALITÀ

Le gare valide per la disputa di "Trofei Monomarca" potranno essere abbinata a gare di Campionato o Trofeo a discrezione della F.M.I., e potranno essere richieste solo da Case associate alla F.M.I.. Gli interessati all'organizzazione di Trofei Monomarca dovranno farne richiesta alla F.M.I. entro il 31 ottobre dell'anno precedente per gli accordi relativi; dopo tale data la F.M.I. si riserva il diritto di rifiutare la domanda. Le tasse di iscrizione dei Trofei Monomarca sono pari a € 2.600,00 per Trofei Monomarca motocicli (€ 3.600,00 per Trofei con più classi) e € 1.000,00 per Trofei Monomarca scooter e ciclomotori.

7.2 LICENZE

Junior e Senior.

7.3 ISCRIZIONI

Circuiti Lunghi: € 180,00 per classi fino a 125; € 230,00 per le altre classi.

Circuiti Corti: € 150,00 per classi fino a 125; € 200,00 per le altre classi.

7.4 SVOLGIMENTO GARE

7.4.1 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.

7.4.2 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 conduttori 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.

N.B.: Le moto partecipanti ai Trofei monomarca dovranno avere silenziatori che rientrino nel limite massimo di 96 dB/A.

ART. 8 - CORSE IN SALITA**8.1 – DEFINIZIONE**

Sono corse di Velocità in Salita le gare che 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

8.2 - TRACCIATO

Per le caratteristiche tecniche dei percorsi si rimanda all'Annesso X Sezione Comune e Sezione Velocità in Salita.

8.3 - SEGNALI UFFICIALI

Vedere il disposto del precedente Art. 4, parte generale del presente Annesso.

8.4 - UFFICIALI DI PERCORSO

Gli Ufficiali di percorso sono Ufficiali di Gara Esecutivi e sono i diretti collaboratori del Direttore di Gara. Gli organizzatori devono avvalersi esclusivamente di Ufficiali di percorso abilitati dal Gruppo Ufficiali di Gara Esecutivi della F.M.I..

8.5 - LICENZE

Senior e Junior.

8.6 - CLASSI E MOTOCICLI

Nelle corse su strada in salita sono ammessi motocicli di derivazione stradale (vedere Art. 41 Regolamento Tecnico) suddivisi nelle seguenti classi:

- 125 cc.
- 250 cc.
- 600 cc.
- Naked 650 cc.
- Open (fino a 1100 cc.)
- Supermotard
- Sidecar 1.100 4T

8.7 - CARENZA DI ISCRITTI E PARTENTI

Qualora alla chiusura delle iscrizioni e/o delle O.P. di verifica una classe risultasse essere composta da 4 o 3 piloti partecipanti, questi non avranno diritto ai compensi di classifica in denaro. Se invece i partecipanti risultassero essere meno di tre, essi avranno il diritto di partecipare alla manifestazione ma saranno esclusi da qualsiasi tipo di classifica.

8.8 - ISCRIZIONI E TASSE

€ **60,00**. Non è consentita l'iscrizione in più classi, con la sola eccezione del passeggero del sidecar. All'atto delle O.P. in sede di verifiche sportive è consentito il cambio di classe.

8.9 - NUMERI DI GARA

Per ogni classe sono assegnati numeri di gara progressivi a partire dal numero 1 in base al piazzamento dell'anno precedente.

8.10 - OPERAZIONI PRELIMINARI DI VERIFICA

Le Operazioni Preliminari di verifica devono svolgersi il giorno precedente la gara.

E' consentito svolgere un turno suppletivo di O.P. il giorno della gara alle seguenti condizioni:

- a) il turno suppletivo deve essere indicato nel Regolamento Particolare;
- b) il termine delle O.P. deve essere fissato entro le ore 08.30 del giorno della gara;

c) al turno suppletivo sono ammessi solo i conduttori ritardatari, ma già iscritti.

8.11 - CUSTODIA DEI MOTOCICLI

Con l'inizio della manifestazione (apertura delle O.P.) i motocicli partecipanti devono essere custoditi, sotto la responsabilità dei rispettivi piloti, all'interno del Parco Conduttori e devono rimanervi fino alla comunicazione del Direttore di Gara dell'inizio delle prove non cronometrate, delle prove ufficiali e della gara, pena la squalifica dalla stessa.

8.12 - RICOGNIZIONE DEL PERCORSO

Nei giorni precedenti la manifestazione i conduttori iscritti che effettuano ricognizioni del percorso di gara, debbono farlo nel pieno rispetto delle norme del Codice della Strada e sotto la loro esclusiva responsabilità. E' dovere dell'organizzatore effettuare rigorosi controlli per evitare disagi alla normale circolazione stradale.

8.13 - PROVE INDIVIDUALI DEL PERCORSO

Le prove individuali del percorso di gara sono tassativamente vietate.

8.14 - PROVE NON CRONOMETRATE

L'organizzatore deve prevedere almeno un turno di prove non cronometrate da effettuarsi prima delle prove ufficiali. Tale turno di prove deve essere previsto dal R.P. di gara e può essere effettuato solo con motocicli che abbiano eseguito e superato le verifiche tecniche. Il percorso di gara deve essere definitivamente predisposto e tutti i servizi essere funzionanti.

Il turno di prove non cronometrate deve essere effettuato per ordine di classe; l'intervallo di tempo tra una classe e la successiva deve essere minimo di 1' (un minuto); l'intervallo di tempo fra un conduttore ed il successivo della stessa classe minimo di 15".

8.15 - PROVE UFFICIALI ED AMMISSIONE ALLA GARA

Le prove ufficiali devono essere effettuate secondo le modalità previste dal R.P. di gara. L'intervallo di partenza per i conduttori è di 30" tra un conduttore e l'altro (1' tra i sidecar) e tra una classe e quella successiva di 1'. Nelle corse in salita il conduttore, per essere ammesso alla gara, deve avere un tempo di prova ufficiale cronometrato. Può essere ammesso alla gara il pilota che per guasto o caduta non porti a termine la prova ufficiale, ma che abbia regolarmente svolto il turno di prove non cronometrate.

Viene redatto l'ordine di partenza della gara con in coda a ciascuna classe i partecipanti ammessi che non abbiano il tempo di prova ufficiale.

L'ordine di partenza sarà il seguente:

- 125 cc. Moto d'Epoca (se presente)
- 175 cc. Moto d'Epoca (se presente)
- 250 cc. Moto d'Epoca (se presente)
- 500 cc. Moto d'Epoca (se presente)
- Classiche (250 cc. 2T - 500 cc. 4T) (se presente)
- Sidecar Epoca (solo Gruppo 4) (se presente)
- Cl. 125 cc.
- Cl. 250 cc.
- Cl. 600 cc.
- Cl. Naked 650 cc.
- Cl. Open.
- Supermotard
- **Sidecar 1100 4T**

Resta inteso che per poter essere ammessi alla gara, bisognerà aver

completato almeno 1 volta il percorso di gara nel corso della manifestazione.

8.16 - SVOLGIMENTO DELLA GARA

Le corse su strada di velocità in salita si svolgono in due manche.

8.17 - SISTEMA DI PARTENZA

8.20.1 Per le corse 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.

8.20.2 In tutte le corse in salita è obbligatoria la partenza con uso del 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

Il tempo reale di partenza è dato dall'accensione della luce verde del semaforo. La fotocellula, collegata all'apparecchiatura scrivente, rivela il reale passaggio del motociclo sulla linea di partenza, dando così la possibilità di segnalare eventuali partenze anticipate che saranno penalizzate di 10" oltre il tempo di cui è stata anticipata la partenza.

8.20.3 Tra la linea di arresto del conduttore 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 a 1/100 di secondo.

Se un conduttore, 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 conduttore deve essere considerato come ritirato e non può più prendere il VIA in quella manche.

Le partenze devono susseguirsi con un intervallo di 30" tra un conduttore ed il successivo e con un intervallo di 2' tra una classe e la successiva.

8.20.4 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.

8.20.5 In caso di mancanza di semaforo o mancato funzionamento dello stesso, il cronometrista addetto indicherà al conduttore i 10" ed i 5" prima del VIA. Il D.d.G. o lo starter, dallo stesso incaricato, darà il VIA a ciascun conduttore secondo la progressione dei numeri nelle prove ufficiali e secondo l'ordine di partenza nella gara.

8.20.6 Il D.d.G. può autorizzare i conduttori 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.

8.18 - PARCO CHIUSO E RIENTRO DEI CONDUTTORI

Al termine delle prove non cronometrate, delle prove ufficiali e delle manche di gara i conduttori devono tenere la moto nel parco chiuso. E' vietato tassativamente il rientro individuale alla zona di partenza. I conduttori devono rientrare in gruppo accompagnati da un ufficiale di gara incaricato. Il rientro dei conduttori deve avvenire in modo ordinato e sollecito, senza alterazioni della tenuta di gara.

8.19 - CLASSIFICA INDIVIDUALE DI CLASSE

La classifica finale di ogni singola gara, divisa per classi, viene redatta dal servizio cronometraggio e deve contenere i seguenti dati:

- ordine d'arrivo;
- cognome e nome del conduttore;
- numero di gara;
- marca del motociclo;
- società di appartenenza;
- tempo impiegato.
- velocità media oraria del vincitore;
- il numero degli ammessi alla partenza;
- i conduttori non arrivati.

Ad ogni manche viene assegnato il punteggio di seguito riportato per ordine decrescente a partire dal conduttore che ha ottenuto il miglior tempo.

La classifica viene stabilita mediante la somma dei punti ottenuti da ogni singolo conduttore in entrambe le manches effettuate.

In caso di parità sarà discriminante il miglior tempo ottenuto in una delle due manches.

Qualora per cause di forza maggiore la gara si debba svolgere su una sola manche, la classifica verrà stilata secondo i punti ottenuti nell'unica manche effettuata.

Punteggio di classifica per ciascuna manche: vedi art. 18.

8.20 - PROVE

Il Trofeo della Montagna si disputa su 6 prove tutte valide per la classifica finale.

CAPITOLO III

PARTE TECNICA

ART. 1 - REGOLAMENTO TECNICO GENERALE

Il presente "Regolamento Tecnico Generale" si applica a tutti i motocicli partecipanti a gare di velocità la cui regolamentazione non sia prevista nelle specifiche particolari; in caso di contrasto prevalgono però le norme particolari (ad es. **Sport**, Superbike, ecc.) riportate negli articoli che riguardano le gare con detti motocicli.

1.1 DEFINIZIONE

Viene definito motociclo un veicolo avente meno di quattro ruote, propulso da un motore e destinato al trasporto di una o più persone, una delle quali lo conduce. Tutte le ruote devono essere a contatto del suolo, eccetto in casi momentanei ed in certe circostanze eccezionali

1.2 CLASSI

Il Gruppi sono divisi in classi secondo la cilindrata. Queste classi debbono essere osservate nelle gare nazionali, internazionali e tentativi di record.



1.3 MISURA DELLA CILINDRATA

1.3.1 - MOTORE ALTERNATIVO, CICLO "OTTO"

La capacità di ciascun cilindro del motore viene calcolata mediante la formula geometrica che dà il volume di un cilindro; il diametro è rappresentato dall'alesaggio e l'altezza dallo spazio percorso dal pistone tra il suo punto morto superiore e quello inferiore:

$$\text{cilindrata} = \frac{D^2 \times 3,1416 \times C}{4} = D^2 \times C \times 0,7854$$

ove D = alesaggio
e C = corsa

Quando la forma del cilindro non è regolare, l'area della sezione deve essere determinata con un metodo appropriato di calcolo geometrico, quindi il risultato moltiplicato per la corsa per determinare la cilindrata.

Nell'eseguire le misurazioni si rileveranno i suddetti valori a 1/10 di mm. (a motore freddo); se con tale tolleranza il limite di cilindrata della classe in questione viene superato occorrerà procedere ad una nuova rilevazione dei dati

a 1/100 di mm.

1.3.2 - MOTORE ROTATIVO

Cilindrata: $2 \times V/N$

ove V = volume totale di tutte le camere di scoppio comprese nel motore e N = numero dei giri dell'albero motore necessari a completare un ciclo in una camera.

Questo motore è considerato come un "4 tempi".

1.3.3 - MOTORE TIPO WANKEL

Nel caso di un sistema Wankel, con un pistone triangolare, la cilindrata è data dalla formula seguente:

Cilindrata: $2 \times V \times R$

ove V = capacità della singola camera

R = numero dei rotori.

Questo motore è considerato come un "4 tempi".

1.4 SOVRALIMENTAZIONE

La sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato, è vietata in tutte le competizioni. Questo divieto non si applica ai tentativi di records ed alle competizioni di Dragster e Sprinters.

L'iniezione diretta di carburante non è considerata sovralimentazione.

1.5 ACQUISIZIONE DATI MEDIANTE APPARATI ELETTRONICI E TELEMETRIA

E' vietato l'uso di apparati elettronici per la trasmissione dei dati a o da un motociclo in movimento. Sono consentite apparecchiature elettroniche montate sulla moto quando fornite dall'Organizzatore per il servizio di cronometraggio.

E' consentito montare un'apparecchiatura per la rilevazione dei tempi, purché non interferisca con la strumentazione ufficiale del servizio di cronometraggio.

1.6 PESO DELLE MOTOCICLETTE

Al controllo di fine gara con le bilance è consentita una tolleranza dell'1% sul peso minimo regolamentare. Se il serbatoio della benzina viene tolto il limite del peso minimo della moto subisce una diminuzione di 2 chili.

1.6.1 - PESI DELLE MOTO

Vedi tabella alla pagina seguente.

1.6.2 - Zavorra

L'uso di una zavorra è consentito per rientrare nel limite di peso: tale utilizzo deve essere dichiarato al C.T nel corso delle operazioni preliminari.

Tale zavorra deve essere costituita da un unico pezzo in metallo solido e fissato o tramite un adattatore o direttamente al telaio o al motore per mezzo di due viti di diametro minimo di mm. 8.

Il carburante nel serbatoio può essere usato come zavorra.

Nei sidecars dei gruppi B1 e B2 in tutte le gare deve essere presente il passeggero, tranne che nei tentativi di primato. Quando previsto dal R.P., i sidecars devono portare una zavorra di 60 kg. in sostituzione del passeggero. La zavorra deve essere presentata alle operazioni di verifica, fissata saldamente al veicolo e poi piombata. Per i tentativi di record con veicoli del gruppo B1 e B2 la carrozzeria del veicolo deve essere costruita in maniera tale da consentire l'alloggiamento del passeggero. Se non vi è passeggero, sul sidecar deve essere montata in maniera solidale una zavorra di 60 chili.

1.7 MARCA DEL MOTOCICLO

Quando un motociclo viene realizzato da due costruttori, su di esso deve apparire il nome di entrambi nel seguente ordine:

- 1) nome del fabbricante del telaio;
- 2) nome del fabbricante del motore.

Questa norma si applica qualora non vi siano coinvolti interessi commerciali. NORMA NAZIONALE - Qualora si tratti di preparatori, essi non vengono

Classe	GP	SBK	SS	STK	Sport	Supersport	Naked	Salita	Mini	MiniGP	ScOOTer
50 cc											
70 - 80 cc										2T 64	
125 cc	136*				110						
250 cc	100									4T 68	
500 cc 1-2 cil.	701										
500 cc 3 cil.	116										
500 cc 4 cil.	131										
600 cc 1-2 cil.	133					95					
600 cc 3 cil.	140,5										
600 cc 4 cil.	148										
600 cc 5 cil.	155,5										
600 cc 6 cil.	163										
400 - 600 cc 4 cil.			158	-14 kg							
500 - 675 cc 3 cil.			162	*							
600 - 750 cc 2 cil.			168	*							
1000 cc 3-4 cil.		162		-15 kg							
1200 cc 2 cil.		168*		*							
Open 2T	130										
Open 4T	150										
Sidecar	388**										

* peso comprensivo del pilota

** peso comprensivo del pilota e passeggero

* per il peso si rimanda all'allegato SBK per la specifica della sua attuazione

considerati come costruttori, e pertanto la loro qualifica di elaboratori dovrà chiaramente essere evidenziata.

1.8 PRESCRIZIONI GENERALI

Le prescrizioni qui di seguito riportate si applicano a tutti i veicoli dei gruppi sopracitati nelle manifestazioni nazionali.

1.8.1 - MATERIALI VIETATI

Per tutte le motociclette è proibito l'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del manubrio, del forcellone oscillante e dei perni delle ruote e del forcellone. E' proibito altresì l'uso di una qualunque lega leggera per i perni delle ruote. E' consentito l'uso di bulloneria in titanio.

PROVA CHIMICA: apporre alcune gocce di acido nitrico al 3%, dopo aver rimosso la verniciatura. In presenza di titanio non si avrà nessuna reazione, se si tratta di acciaio si produrrà una macchia nera.

Sui campi di gara la presenza di titanio viene accertata con un test magnetico (il titanio non è magnetico) o pesando il pezzo. Il peso specifico del titanio è 4,5 - 5, contro i 7,5 - 7,8 dell'acciaio: il volume del pezzo può essere calcolato immergendo il pezzo in un contenitore di liquido calibrato.

La presenza di leghe di alluminio può essere rilevata mediante controllo visivo.

1.8.2 - CARATTERISTICHE GENERALI DELLE MOTOCICLETTE

Classe	Cilindrata	N° Cilindri	Marce
125 cc	da 65 cc a 125 cc	max 1 cil	max marce 6
250 cc	da 175 cc a 250 cc	max 2 cil	" "
500 cc	da 351 cc a 500 cc 2T	max 4 cil	" "
Sidecar	da 351 cc a 500 cc 2T	max 4 cil	" "
	da 601 cc a 1200 cc 4T		
Supermono	fino a 600 cc	max 1 cil	" "
SBK	da oltre 750 cc a 1000 cc 2-3-4 cil		
	da oltre 850 cc a 1200 cc 2 cil		
SS e STK 500	da oltre 400 cc a 600 cc 4 cil		
	da oltre 500 cc a 675 cc 3 cil		
	da oltre 600 cc a 750 cc 2 cil		
STK 1000	da oltre 600 cc a 1000 cc 4 cil		
	da oltre 750 cc a 1000 cc 3 cil		
	da oltre 850 cc a 1200 cc 2 cil		
Mini-Midi	junior 2T fino a 40 cc 4T fino a 90 cc		
	senior e open 2T fino a 50 cc 4T fino a 101 cc		
Mini GP	Junior 2T 50 cc 4T 125 cc		
	Cat 4T da 90 cc fino a 125 cc		
	Senior 2T fino a 70 cc 4T fino a 125 cc		
	Open 2T da 70 a 90 cc 4T da 90 a 125 cc		

Per **Sport**, Supersport, Naked, 600 Special, Superbike e Superstock vedere i regolamenti appositi.

Il numero di cilindri in un motore è determinato dal numero delle camere di combustione. Se sono utilizzate camere di combustione separate, esse devono essere connesse da un passaggio non strozzato con una sezione minima trasversale pari ad almeno il 50% della sezione totale di ammissione.

TELAIO: la struttura o le strutture usate per collegare qualsiasi meccanismo di sterzo anteriore al motore/cambio ed a tutti i componenti della sospensione posteriore.

1.8.3 - DISPOSITIVI DI AVVIAMENTO

E' obbligatorio solo nei motocicli per la **Sport**, la Superstock, la Supersport, l'Endurance la Naked e la 600 Special.

1.8.4 - PROTEZIONI DELLA TRASMISSIONE

In tutti i motocicli, inclusi gli sprinters, se la trasmissione primaria è esposta, essa deve essere munita di una protezione di sicurezza concepita in maniera tale che in nessun caso il pilota e/o il passeggero entrino in contatto accidentale con la catena e/o i pignoni. La protezione dovrà essere disegnata per evitare che il pilota possa subire lesioni. Per i sidecar è richiesta una protezione specifica se la trasmissione secondaria non è protetta dalla carenatura. Per gli sprinters deve essere messa una protezione sul pignone uscita cambio.

1.8.5 - COMPLESSI DI SCARICO

- I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore. L'estremità del tubo (o dei tubi) di scarico dei motocicli deve essere orizzontale e parallela (tolleranza +/- 10°) all'asse longitudinale del motociclo per una lunghezza minima di 30 mm..
- I gas di scarico devono essere espulsi all'indietro ma in modo tale da non sollevare polvere od imbrattare i freni od i pneumatici, né costituire in alcun modo disturbo per l'eventuale passeggero o per i corridori che seguono.
- Sui sidecars, il tubo (o i tubi) di scarico devono espellere i gas orizzontalmente e verso l'indietro, con un angolo massimo di 30° rispetto all'asse longitudinale del mezzo, e la sua estremità deve avere un diametro costante per una lunghezza minima di 30 mm..
- L'estremità dei tubi di scarico di un motociclo "solo" non deve sporgere oltre la tangente verticale al pneumatico posteriore (vedi allegati A e C). Tale norma non è valida per le moto di produzione (**Sport** e Superstock) regolate nello specifico annesso.

Nei Sidecars il tubo (o i tubi) di scarico non deve oltrepassare la larghezza del sidecar e l'estremità posteriore del tubo di scarico non deve oltrepassare la tangente verticale al bordo posteriore della carrozzeria del sidecar; le estremità del tubo (o dei tubi) di scarico deve essere disposta o protetta in maniera tale che sia impossibile, nel caso due veicoli si tocchino, di restare agganciati.

1.8.6 - MANUBRI

- La larghezza dei manubri non deve essere inferiore a 450 mm. (400 mm. fino a 80 cc.);
- le manopole devono essere fissate in maniera tale che la larghezza minima dei manubri sia rispettata, misurando il bordo esterno delle manopole. Le estremità esposte del manubrio devono essere protette, otturando i fori con materiale solido o ricoprendole in gomma.
- L'angolo minimo di rotazione del manubrio da ambedue le parti della linea mediana, deve essere di almeno 15° per i motocicli "solo" e 20° per i sidecars.
- In qualunque posizione del manubrio la ruota anteriore non deve toccare la carenatura, se questa esiste.
- E' obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino un minimo di spazio libero di 30 mm. tra il manubrio completo di leve ed il serbatoio, quando l'angolo di sterzata è massimo.
- I morsetti di fissaggio del manubrio devono essere raccordati molto accuratamente e devono essere disegnati e realizzati in modo da evitare zone di rottura nel manubrio;
- è proibito riparare i manubri in lega leggera mediante saldatura.

1.8.7 - LEVE DEL MANUBRIO E PEDALI DI COMANDO

Tutte le leve di comando (frizione, freno, ecc.) sul manubrio devono essere

muniti alla loro estremità di una sfera del diametro minimo di 19 mm.. Essa può anche essere appiattita, ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita: 14 mm.). Queste estremità devono essere fissate stabilmente e costituire parte integrante della leva.

Ciascuna leva o pedale di comando deve essere montata su di un fulcro indipendente. Il pedale del freno, se è articolato sull'asse del poggia piedi, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggia piedi è piegato o deformato.

1.8.8 - COMANDO DELL'ACCELERATORE

In tutti i tipi di motocicli questo comando deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola del gas. Nei sidecars, e nei veicoli a tre ruote in generale, deve essere installato un dispositivo di sicurezza che interrompa il circuito di accensione allorché il pilota abbandona il mezzo. Detto dispositivo deve interrompere il circuito elettrico primario e dev'essere munito di un collegamento per l'arrivo ed il ritorno di corrente. Deve essere posizionato il più vicino possibile al centro del manubrio e deve essere azionato da un cavo non elastico a spirale della lunghezza massima di 1 metro, fissato al polso destro del pilota.

1.8.8.1 - POMPA DELLA BENZINA

I motocicli dotati di pompa elettrica della benzina dovranno avere un dispositivo di "cut-off" che, in caso di caduta, interrompa sia il funzionamento della stessa sia l'impianto di accensione. Una verifica del funzionamento di tale dispositivo potrà essere fatta dai commissari tecnici in qualsiasi momento della manifestazione.

1.8.9 - POGGIPIEDI

I poggia piedi possono essere del tipo ribaltabile, ma in tal caso devono essere equipaggiati di un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale. All'estremità esterna ci deve essere una parte arrotondata con raggio di 8 mm. I poggia piedi non ribaltabili in acciaio devono avere all'estremità, fissata in maniera permanente, una terminale costruito in materiale plastico, teflon o equivalente (diam. min. 16 mm.).

1.8.10 - FRENI

- Tutti i motocicli del Gruppo "A" devono essere muniti di almeno due freni efficaci (uno su ogni ruota) che funzionino indipendentemente ed in maniera concentrica con la ruota.
- I Sidecars e gli Sprinters devono avere almeno due freni efficaci agenti su almeno due ruote e azionati separatamente e in maniera concentrica con le ruote. Per i sidecars per corse su strada, sulla ruota del carrozino deve essere montato un freno funzionante.
- Tutti i veicoli del Gruppo "B2" devono essere muniti del seguente sistema di frenatura: un sistema principale con almeno due circuiti che funzionino separatamente. Uno dei circuiti deve agire su almeno due delle tre ruote. Se un sistema non funziona, l'altro non deve essere compromesso.
- Per tutti i veicoli della categoria 1 è vietato l'uso di dischi in carbonio.

1.8.11 - PARAFANGHI

I parafranghi debbono avere le seguenti caratteristiche (vedi allegato A):

- sporgere lateralmente oltre il profilo del pneumatico, in entrambi i lati;
- il parafrango anteriore deve coprire la ruota per almeno 100° della sua circonferenza. In questa zona il pneumatico deve essere coperto;
- l'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità posteriore del parafrango posteriore fino al centro della ruota con una linea tracciata orizzontalmente e passante per il centro della ruota stessa, non deve essere superiore a 20°;
- l'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità anteriore del parafrango anteriore fino al centro della ruota con una linea tracciata orizzontalmente e passante per il centro della ruota stessa, non deve essere inferiore a 45° né superiore a 60°;

- 5) il parafango posteriore deve coprire almeno 120° della circonferenza della ruota. L'angolo formato da due linee, la prima condotta dal bordo posteriore del parafango al centro della ruota e l'altra condotta orizzontalmente attraverso il centro della ruota stessa, non deve essere superiore a 20°. I parafanghi non sono richiesti se vi è la carenatura, altrimenti sono obbligatori. Non è richiesto il parafango posteriore se la carenatura della sella raggiunge la tangente verticale del profilo esterno del pneumatico posteriore (con una tolleranza di - 50 mm.);
- 6) nei sidecars la ruota posteriore e al ruota del sidecar devono essere coperte sino al livello della piattaforma del Sidecar all'interno, e fino alla sommità del bordo del cerchio all'esterno.

1.8.12 - CARENATURE

Le carenature dei motocicli "solo" devono corrispondere ai seguenti requisiti:

- 1) La ruota anteriore, ad eccezione del pneumatico e della zona coperta dal parafango, deve essere perfettamente visibile da ciascun lato;
- 2) nessuna parte della carenatura deve trovarsi prima di una linea verticale passante a 10 cm. davanti l'asse della ruota anteriore. I parafanghi non sono considerati carenatura;
- 3) nessuna parte della carenatura deve trovarsi dietro il piano verticale passante per l'asse della ruota posteriore; il cerchio della ruota posteriore deve essere perfettamente visibile, per un'ampiezza di 180° della sua circonferenza, posteriormente a tale linea.
Nessuna parte del motociclo deve superare il piano verticale tangente la parte posteriore del pneumatico della ruota posteriore;
- 4) i profili aerodinamici (alettoni o spoilers) possono essere montati unicamente sui motocicli "solo", quando siano parte integrante della carenatura o della sella; Non devono superare la larghezza della carenatura, né l'altezza del manubrio. I bordi devono essere arrotondati con un raggio minimo di 8 mm.;
- 5) i bordi del cupolino, ed i bordi di tutte le altre parti esposte della carenatura, devono essere arrotondati.
- 6) il pilota, in normale posizione di guida, deve essere interamente visibile dai due lati e dall'alto ad eccezione dei suoi avambracci (e delle gambe se si tratta di sidecars. Tra il viso del pilota od il suo casco e la carenatura (comprendendo in essa anche il cupolino), deve esserci uno spazio minimo di 100 mm.; è vietato l'uso di materiali trasparenti per eludere queste norme;
- 7) l'altezza massima del codino, misurata dal punto più basso del piano di appoggio dell'imbottitura della sella è di 150 mm. (vedi allegato A);
- 8) uno spazio di almeno 20 mm. deve esserci tra la carenatura e le estremità del manubrio, compresi gli eventuali accessori ad esso fissati, qualunque sia la posizione del manubrio;
- 9) la larghezza della sella o di ogni altro elemento posteriore ad essa non deve superare 450 mm. (ad eccezione del sistema di scarico);
- 10) l'inclinazione frontale dove si trova la targa portanumero non deve superare un angolo di 30° all'indietro del piano verticale (vedi allegato A);
- 11) è proibito aggiungere qualunque cosa alla carenatura originale, se esiste, dei motocicli di serie;
- 12) la carenatura per i motocicli ed i sidecars impiegati per i tentativi di records è totalmente libera;
- 13) il tappo del serbatoio della benzina deve essere realizzato in modo tale da non sporgere dal profilo della carenatura e da non poter essere strappato via in caso di incidente;
- 14) nelle moto dotate di motore a quattro tempi la parte inferiore della carenatura deve essere costruita in modo da contenere, in caso di rottura del motore, almeno metà dell'olio totale e del liquido refrigerante usato dal

motore stesso. L'interno della parte inferiore della carenatura può essere dotata di materiale olioassorbente e ritardante del fuoco. Nelle moto derivate di serie sono consentite alterazioni minime del profilo della parte inferiore della carenatura per soddisfare questi requisiti.

1.8.13 - INCLINAZIONE E SOSPENSIONE DEI MOTOCICLI

Un motociclo "solo" senza il pilota a bordo, deve potersi inclinare fino a 50° dalla verticale senza che nessun organo, ad eccezione dei pneumatici, tocchi il suolo (vedi allegati A e C).

1.9 PNEUMATICI E CERCHI

Tipo	Classi	GP	SP	SEK	SS	Super Stock	Naked	GTD Special	Selita	Super Mono	Scooter	Mini Moto	Side
SLICK		X		X			X	X		X		X	X
RAIN anche intagliati		X		X									
ETRADALI			X		X	X	X	X	X	X	X	X	
RAIN da stampo		X	X ¹		X ¹	X ¹	X	X		X		X	X

¹ con gara dichiarata bagnata

Tutti i pneumatici saranno misurati, montati sul cerchio, ad una pressione di 1 Kg/cm² e sulla sezione del pneumatico situata a 90° dal suolo.

E' vietata ogni modifica al cerchio ed alle razze di una ruota integrale (fusa, stampata, composita ecc.), così come sono forniti dal fabbricante, o ad un cerchio tradizionale scomponibile ad eccezione per i raggi, valvole o bulloni di sicurezza; sono libere le viti di sicurezza utilizzate alcune volte per ancorare il pneumatico al cerchio.

La larghezza massima del canale della ruota posteriore è fissata in:

125 cc	3.5"
250 cc	5.5"
500 cc	6.25"
Superbike	6.25"

La distanza deve essere misurata tra le pareti interne del bordo canale secondo le norme ETRTO.

1.9.1 - PNEUMATICI DEI MOTOCICLI

- 1) La larghezza dei pneumatici utilizzati in ciascuna classe, non deve essere inferiore ai valori indicati nell'allegato E.
- 2) Facendo eccezione per i pneumatici lisci (slick), e per quelli marcati "NOT FOR HIGHWAY USE", il fabbricante deve identificare il pneumatico per mezzo di un marchio indicante:
 - il marchio "E" e/o "DOT" (usato per pneumatici omologati);
 - il nome del fabbricante;
 - l'anno di fabbricazione del pneumatico (in codice);
 - la dimensione del pneumatico;
 - l'indice di velocità (velocità massima autorizzata V, Z, ecc.);
 - ogni altra caratteristica indispensabile per un corretto uso del pneumatico.
- 3) Il diametro minimo del cerchio, è di 400 mm.
- 4) Il pneumatico deve essere montato su un cerchio corrispondente. I valori per la larghezza interna dei cerchi per le differenti dimensioni dei pneumatici, sono indicati nell'allegato E; l'interno del cerchio non deve essere deformato o danneggiato. Nel montaggio è obbligatorio rispettare il senso di marcia indicato dal Costruttore.
- 5) Le categorie di velocità da utilizzarsi in ciascuna classe sono indicate nell'allegato E; queste categorie non si applicano ai pneumatici lisci (slick).

- 6) La superficie del pneumatico può essere liscia (ovvero senza scolpiture) o profilata.
 - 7) Il disegno del battistrada è libero.
 - 8) Il disegno deve essere fatto dal fabbricante all'atto della produzione.
 - 9) Scolpiture supplementari, tagli ecc., sono autorizzati purché siano effettuati dal fabbricante del pneumatico o personale da lui autorizzato, per mezzo di attrezzatura appositamente costruita a questo scopo.
 - 10) Di conseguenza, i pneumatici modificati devono portare un segno distintivo o il timbro del fabbricante; questo timbro deve essere apposto vicino alla marca del fabbricante.
 - 11) Per una sicurezza ottimale, la profondità del battistrada di un pneumatico ai controlli pre-gara deve essere di almeno 2,5 mm.. Solo per la classe 80 cc. la profondità minima del profilo è di 1,5 mm.
 - 12) Pneumatici che nel corso delle verifiche preliminari abbiano una profondità di scolpitura minore di 1,5 mm., sono considerati come pneumatici non scolpiti e si applicheranno loro le restrizioni riguardanti i pneumatici lisci.
 - 13) La superficie di un pneumatico slick può avere tre o più buchi, ad un intervallo di 120° o meno, indicanti il grado di usura nella parte centrale e nella spalla del pneumatico; allorché almeno 2 di questi buchi sono consumati su differenti parti della circonferenza, il pneumatico non deve essere più utilizzato.
 - 14) La distanza minima tra la superficie del pneumatico (nel suo punto più grande) e ciascun elemento fisso di un motociclo è indicato nell'allegato E.
 - 15) Rodaggio della superficie del pneumatico. Allo scopo d'ottenere una aderenza ottimale del pneumatico, i pneumatici nuovi, non utilizzati, possono essere rodati raschiandone la superficie. Dopo tale raschiatura occorre tuttavia che le regole relative alle scanalature e buchi, come pure la loro profondità, siano sempre rispettate.
 - 16) L'utilizzazione di pneumatici **sliks** per le corse in salita è proibita, limitatamente ai motocicli "solo".
- 1.9.2 PNEUMATICI per I SIDECARS
- 1) La normativa sopra descritta relativa ai motocicli "solo" si applica ugualmente ai sidecars.
 - 2) I pneumatici lisci sono autorizzati nelle corse in salita.
 - 3) La larghezza massima del battistrada del pneumatico anteriore non deve oltrepassare i 220 mm.. La misurazione deve avvenire dal punto dove la parete (fianco) del pneumatico finisce ed inizia il battistrada, al punto opposto (in pratica si misura solo la parte normalmente a contatto col suolo);
 - 4) Il pneumatico posteriore non deve essere superiore a 254 mm. Questa larghezza è riferita alla sezione del battistrada normalmente in contatto col suolo.
 - 5) Con le sospensioni compresse al massimo, deve restare una distanza minima di almeno 15 mm. tra le ruote e qualunque parte fissa.
 - 6) Il diametro minimo di un pneumatico gonfio deve essere di 400 mm.
 - 7) I pneumatici per i tentativi di records sono liberi. Nei records di Velocità dove le velocità ed il peso del veicolo ricadono nelle categorie di velocità/peso, è obbligatorio adottare pneumatici con indice di carico e di velocità appropriati. Quando le velocità continuative ed il peso totale superano le prestazioni consentite da pneumatici commerciali o da competizione, il concorrente deve inviare alla F.I.M. una dichiarazione dove il costruttore dei pneumatici indica la velocità presunta della moto, il peso ed il tipo di record che si intende battere e dichiara che i pneumatici forniti sono adatti al tentativo di record

1.10 PRESCRIZIONI PER I MOTOVEICOLI DEL GRUPPO B2 (GENERALE)

E' fatto obbligo installare un sottocoppa di materiale rigido (lamiera o vetroresina) con bordi alti minimo 5 cm fissata in modo rigido al telaio e contenente un materiale assorbente ignifugo (spugna).

Specifiche complementari valide per i sidecars:

Le dimensioni massime di un sidecar sono:

- larghezza totale 1700 mm. (compreso il sistema di scarico);
- altezza totale 800 mm. (avanti);
- lunghezza totale 3300 mm.
- interasse 2300 mm.

- a) La trazione verrà esercitata unicamente per mezzo della ruota posteriore del motociclo.
- b) Né il pilota né il passeggero devono essere nascosti alla vista dall'alto. Essi non devono essere vincolati al veicolo in alcun modo; inoltre il passeggero deve potersi sporgere da ciascun lato. Perciò il veicolo deve essere equipaggiato di adeguati dispositivi per facilitare il passeggero quando si sporge. E' proibito l'uso di materiali trasparenti per evadere queste norme.
- c) Gli spoiler od altri accorgimenti aerodinamici sono autorizzati a condizione che essi non si estendano oltre alla sagoma in pianta della carrozzeria e che siano parti integrati della carrozzeria o del corpo vettura.
- d) La carenatura e l'eventuale cupolino trasparente non devono avere bordi taglienti.
- e) Per ridurre il momento sullo sterzo è permesso posizionare le ruote anteriore e posteriore del motociclo in modo tale che gli assi delle loro tracce risultino distanziati fra loro per un valore massimo di 75 mm..
- f) Il serbatoio del carburante deve essere protetto in maniera adeguata ed indipendente contro ogni contatto col suolo.
- g) Il carrozino non deve potersi inclinare rispetto al motociclo nelle virate;
- h) Il carrozino, se non è parte integrante del telaio, deve essere fissato al motociclo in almeno tre punti; i punti di fissaggio non devono consentire movimenti reciproci delle parti collegate.
- i) Il motore deve essere posizionato in modo tale che il suo piano mediano [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)] non si trovi ad una distanza superiore a 160 mm. dalla mezziera della ruota posteriore; il motore deve essere posizionato davanti alla ruota posteriore.
- l) Devono essere muniti di una protezione solida ed efficace tra il pilota ed il motore. Questa protezione deve impedire che il corpo del pilota (o i suoi indumenti) vengano in contatto con eventuali fiamme che possano prodursi dal motore, o da eventuali perdite d'olio e carburante.
- m) La batteria dev'essere protetta in modo tale che né il pilota né il passeggero possano entrare direttamente in contatto con essa o con il suo contenuto;
- n) Le dimensioni minime del carrozino sono:
 - lunghezza: 800 mm. misurati ad una altezza di 150 mm.
 - larghezza: 300 mm. al disopra della piattaforma
 - altezza parabrezza passeggero: 300 mm. (vedi allegato B).
- o) La distanza minima da terra, misurata sull'intera lunghezza e larghezza del veicolo pronto gara (con pilota, passeggero e pieno di benzina) non deve essere inferiore a 65 mm. quando la ruota sterzante è in asse con il veicolo. Non sono ammessi artifici per ridurre l'altezza minima dal suolo in gara. In principio la superficie inferiore della piattaforma deve essere piana.
- p) La sospensione anteriore deve essere progettata in modo che sotto cari-

- co ed in direzione retta, la ruota si muova rispetto al telaio solo in un unico piano verticale. Questo deve avvenire senza variazioni di camber o movimenti laterali rispetto alla traccia a terra in linea retta. Lo spostamento verticale dei perni delle ruote anteriori e posteriori sotto l'azione della sospensione, deve essere di almeno 20 mm.
- q) La sterzata del sidecar deve avvenire tramite il manubrio. Le estremità del manubrio non devono essere più basse del perno della ruota anteriore né più indietro di 500 mm. rispetto ad esso, con misurazione effettuata a ruota non sterzata. L'asse di sterzo non deve essere spostato di più di 75 mm. dalla mezzeria della ruota posteriore.
 - r) La sella del pilota, se esiste, deve essere fissata ad un'altezza minima di 150 mm. al di sopra del pianale del carrozino, e le sue dimensioni minime devono essere di 200 mm. di lunghezza e di 150 mm. di larghezza.
 - s) La posizione di guida del pilota, indipendentemente dal fatto che vi sia o no una sella, deve essere tale che i piedi siano disposti dietro alle ginocchia rispetto alla direzione di marcia.
 - t) La distanza tra le linee mediane delle tracce lasciate dalla ruota posteriore e da quella del carrozino, deve essere compresa tra 800 e 1100 mm..
 - u) L'estremità anteriore della carenatura non deve distare più di 400 mm dalla superficie esterna del pneumatico anteriore, mentre l'estremità posteriore non deve distare più di 400 mm. dalla superficie esterna del pneumatico posteriore.
 - v) Le ruote posteriore e del carrozino devono essere coperte dalla carenatura fino alla piattaforma (nella parte interna) e fino al bordo superiore del canale nella parte esterna.
 - z) Il sistema di scarico non deve estendersi oltre la larghezza del veicolo ed inoltre l'estremità non deve superare la linea verticale passante per la tangente al bordo posteriore del carrozino. Gli scarichi posti dal lato del carrozino devono essere coperti in modo da rendere impossibile per il passeggero ustionarsi. Le parti terminali degli scarichi devono essere posizionate e protette in maniera da evitare che si impiglino in corsa con un altro veicolo. Il sidecar deve essere equipaggiato con una luce posteriore antinebbia funzionante con superficie luminosa di area minima di 35 mm² e massima di 100 mm², dotata di lampada alogena da 2,5 Watt (oppure convenzionale da 10 Watt o a LED). La lampada deve essere posta sul lato posteriore sinistro del sidecar, ad almeno 40 cm. da terra.

1.11 TARGHE PORTANUMERO

fondo	Minimoto										MiniGP												
	125 sp	125	200	300	SBK	SB	STK 600	STK 1000	SBK	MAK	OP	SHME	SCC	J.A	J&B	J.C	SK	Se ml	Se Op	Jun	AT	Sen	Che
bianco 9010					N	E											N						
nero 3026	B	B						G							B								
verde 5002			B																B				
giallo 1003				N					N	N	N		N										N
rosso 3020							B	B					E							B			
blu 5010																	B						B

- a) Quando sono richieste targhe portanumero sui motocicli partecipanti ad una manifestazione, devono essere in numero di tre, fabbricate in materiale rigido e solido, di forma rettangolare, e devono misurare 285 x 235

- mm. al minimo (vedi allegato D).
- b) Le targhe possono essere leggermente bombate (ma non più di 50 mm. dalla superficie piana).
- c) Una targa deve essere posta anteriormente, inclinata a non più di 30° dalla verticale (con l'eccezione delle moto derivate di serie); le altre devono essere fissate ai due lati del motociclo in modo da essere chiaramente visibili e non essere nascoste da alcuna parte del motociclo o del pilota in posizione di guida. Sul portanumero anteriore possono essere praticati fori, che in nessun caso possono interessare i numeri.
- d) Invece di usare delle targhe staccabili, si possono dipingere sulla carenatura degli spazi nelle medesime dimensioni, con vernice opaca.
- e) Le cifre devono essere ben leggibili e, come il fondo, di colore opaco per evitare il riflesso dei raggi solari.
Le dimensioni minime delle cifre devono essere:
altezza: 140 mm.
larghezza di ciascuna cifra: 80 mm.
larghezza dei tratti: 25 mm.
spazio tra due cifre: 15 mm.
- f) Per i caratteri bisogna utilizzare quelli riportati nella tabella allegata, facendo attenzione che il numero "uno" è costituito da una semplice linea, ed il "sette" non ha la barra (vedi allegato D).
- g) Ogni altra targa o etichetta sul motociclo, che possa generare confusione con uno dei numeri di gara, deve essere tolta prima della partenza.
- h) Uno spazio di almeno 5 cm. deve essere lasciato libero attorno alle piastre portanumero nel quale non deve figurare alcuna pubblicità; i motocicli con targhe portanumero non conformi a queste regole non saranno autorizzati dal Commissario Tecnico a partecipare alla Corsa.
- i) Il colore del fondo e delle cifre variano secondo la classe del motociclo ed il tipo della manifestazione.
I colori utilizzati debbono rispondere alle seguenti specifiche:
Nero RAL 9005
Blu RAL 5010
Giallo RAL 1003
Rosso RAL 3020
Arancio RAL 2007
Verde RAL 6002
Bianco RAL 9010

1.12 SERBATOIO DEL CARBURANTE (ECCETTO DRAGSTERS)

- a) Nelle competizioni "solo", le capacità massime dei serbatoi di benzina sono:
Corse di moto Gran Prix 32 litri
BOT 32 litri
Gare di Endurance 24 litri
Superbike 24 litri
Supersport come omologato
Superstock come omologato
Naked come omologato
600 Special libero
- b) Il carburante deve essere contenuto in un solo serbatoio solidamente fissato al veicolo. I serbatoi sotto la sella ed i serbatoi ausiliari sono proibiti. L'utilizzo di serbatoi supplementari rapidamente montabili come mezzo rapido di rifornimento è strettamente proibito in tutte le competizioni.
- c) E' vietata l'utilizzazione di materiali di riempimento allo scopo di ridurre la capacità di un serbatoio.
- d) E' obbligatorio il riempimento del serbatoio con materiale ignifugo spugnoso (tipo explosafe) per tutte le categorie di motocicli a prescindere dal materiale di costruzione.

1.13 SERBATOI DI RECUPERO OLIO

Qualora vi sia un tubo di sfiato, esso deve terminare in un serbatoio di raccolta posto in posizione facilmente accessibile, ben fissato alla moto, il quale deve venire vuotato prima dell'inizio della competizione. La capacità minima di detto serbatoio deve essere di 250 cc. per gli sfiati del cambio e di 500 cc. per gli sfiati del motore. I motocicli 4 tempi devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso che scarica nella cassetta di aspirazione (vedi allegato C).

1.14 TAPPI DI SCARICO OLIO E TUBAZIONI DI MANDATA

Tutti i tappi di scarico devono essere a tenuta stagna e ben serrati. I tubi di mandata dell'olio devono essere fissati correttamente. I filtri dell'olio esterni ed i tappi o viti che fanno parte del circuito di lubrificazione devono essere bloccati con un filo di sicurezza.

1.15 SFIATO DEL SERBATOIO DEL CARBURANTE

Valvole di non ritorno devono essere fissate allo sfiato del serbatoio di carburante e l'uscita di quest'ultimo deve avvenire all'interno di un recuperatore, di idoneo materiale, della capacità minima di 250 cc.

1.16 TAPPI DI IMMISSIONE DEL CARBURANTE E DELL'OLIO

I tappi di immissione del carburante e dell'olio devono, una volta chiusi, avere una tenuta perfetta; devono inoltre avere una chiusura di sicurezza, in modo da impedire eventuali aperture accidentali.

1.17 CARBURANTI, LUBRIFICANTI E LIQUIDI DI RAFFREDDAMENTO**1.17.1 - CARBURANTE**

Nelle competizioni nazionali è ammesso l'uso delle seguenti benzine (alle benzine può essere miscelata solo aria ambiente quale ossidante):

1.17.1.1 - Caratteristiche della benzina senza piombo

1) Benzina per motocicli 125 GP, 250 GP, Superbike, Supersport, Naked, Superstock e Supermono: carburante senza piombo conforme alle specifiche della FMI con le caratteristiche seguenti:

a) PROPRIETA'	UNITA'	MIN.	MAX.	METODO DI CONTROLLO
RON		95.0	102.0	ASTM D 2699-86
MON		85.0	90.0	ASTM D 2700-86
Ossigeno	% m/m		2.7	Analisi Elem.
Azoto	% m/m		0.2	ASTM D 3228
Benzene	% v/v		1.0	ASTM D 3606/EN 238
RVP	kPa		90	EN12
Piombo	g/l		0.005	ASTM D 3237
Densità a 15° C	Kg/m³	720.0	775.0	ASTM D 4052
Stabilità all'ossidazione	minuti	360		ASTM D 525
Gomme esistenti	mg/100 ml		5.0	EN 5
Zolfo	mg/kg		50	ASTM D 5453
Corrosione su rame tasso			C1	ISO 2160
Distillazione:				
A 70°C	% v/v	22.0	50.0	ISO 3405
A 100°C	% v/v	46.0	71.0	ISO 3405
A 180°C	% v/v	75.0		ISO 3405
Punto finale di ebollizione	°C		210	ISO 3405
Residuo	% v/v		2.0	ISO 3405

Inoltre il carburante non deve contenere sostanze (elementi che incrementano la potenza) che siano capaci di reazione esotermica in assenza di ossigeno esterno.

b) contiene le proporzioni di elementi aromatici, olefine e di-

olefine non superiori ai valori sottoindicati:

Aromatici	max 35% v/v	ASTM D 1319:1998
Olefine	max 18% v/v	ASTM D 1319
	Di-olefine totali 1% m/m maximum GCMS (dienes)	

c) I composti individuali di idrocarburo presenti nelle concentrazioni di meno del 5% v/v devono costituire almeno il 50% (m/m) del carburante.

d) Densità a 15 °C: più/ meno 30 Kg/m³

Residuo di distillazione: non controllato.

2) Benzine per motocicli Superstock, Naked, Special, **Sport**, Scooter, Minimoto, Gare in salita e Monomarca: benzina "senza piombo" in vendita nella rete delle stazioni di servizio pubblico stradali o autostradali.

Le caratteristiche della benzina "senza piombo" sono conformi alla direttiva CEE (G.U. n° 85 del 04/11/91) recepita dall'Italia.

1.17.1.2 - Sanzioni

Tutte le infrazioni alle specifiche del carburante comporteranno obbligatoriamente l'esclusione del concorrente da tutta la manifestazione; i risultati dell'analisi dei campioni di carburante del concorrente saranno considerati come definitivi e non potranno essere oggetto di alcun appello.

Nel caso di differenza tra i due campioni prelevati, sarà considerato valido il risultato più favorevole al pilota.

1.17.2 - TEST SULLE BENZINE

Vedi allegato G.

1.17.3 - Liquidi di raffreddamento

I soli liquidi di raffreddamento autorizzati (oltre all'olio lubrificante) sono l'acqua pura o miscelata con alcool etilico.

1.17.4 - LABORATORI DI ANALISI ACCETTATI DALLA F.M.I.

a) STAZIONE SPERIMENTALE COMBUSTIBILI

Via G. Galilei, 1
20097 S. DONATO MILANESE

b) ECOCONTROL s.r.l.

Via P. F. Calvi, 4
00040 POMEZIA

1.18 VERIFICHE

a) Nel luogo e durante l'orario fissati dal R.P, il pilota, o il suo meccanico, deve presentarsi con la moto per il controllo tecnico, la verifica dei caschi, dell'equipaggiamento, ecc. (vedi allegato H).

b) Il numero massimo di persone ammesse alle verifiche per concorrente iscritto sono il pilota più due altre.

c) Ogni partecipante che non si presenti personalmente come sopra richiesto, potrà essere escluso dalla manifestazione. Il Direttore di Gara può rifiutare alle Prove o alla partenza della Corsa quei piloti che contravverranno alle regole sopraindicate, così come a tutti quelli che possano costituire un pericolo per gli altri partecipanti o per gli spettatori.

d) Il pilota può presentare alle verifiche una o più moto, in accordo con i regolamenti di categoria.

e) Lo scambio di moto tra i piloti è vietato.

f) Al pilota è consentito l'uso di qualsiasi moto egli abbia portato alle verifiche e che sia stata accettata. Solo i motocicli accettati possono essere utilizzati durante la gara. Un cambiamento di moto è consentito in conformità alle prescrizioni contenute nella Parte Generale del presente Annesso.

g) Se una moto è stata coinvolta in un incidente, il Commissario tecnico deve controllare la macchina per assicurarsi che non si sia verificato un guasto tecnico in grado di rendere pericolosa la motocicletta. Tuttavia è responsabilità del pilota presentare (o far presentare) la sua macchina per il

riesame tecnico, assieme al casco ed alla tuta.

E' possibile, in caso di incidente nella categoria GP, sostituire il telaio danneggiato con uno uguale, previa consultazione con il Commissario Tecnico, che ne valuterà la conformità.

- h) Tutte le macchine devono essere controllate prima di essere poste nel parco chiuso.
- i) I commissari tecnici possono eseguire qualsiasi verifica tecnica durante la manifestazione.
- l) Dopo la fine dalla gara, le moto debbono essere portate immediatamente al parco chiuso e tenute per 30 minuti a disposizione dei Commissari di Gara.
- m) Almeno il meccanico del pilota deve assistere durante la verifica finale i commissari tecnici.

1.19 MOTOCICLI PERICOLOSI

Se durante le prove o durante la corsa, un Commissario Tecnico constata un difetto a una moto e che questo difetto potrebbe costituire un pericolo per gli altri piloti, lo notificherà immediatamente al Direttore di Gara o al suo sostituto. E' loro responsabilità escludere la moto dalle prove o dalla corsa.

1.20 PROVE FONOMETRICHE

- a) La rumorosità dovrà essere contenuta nei limiti sottoindicati e verrà controllata con un fonometro posto a 50 cm. dall'estremità del tubo di scarico, ad un angolo di 45° (misurato dalla linea mediana della parte terminale del medesimo) e all'altezza dello stesso, ma almeno a 20 cm. dal suolo. Se questo non fosse possibile, la misura potrà essere effettuata inclinando a 45° verso l'alto il microfono.
- b) Durante il controllo del rumore, tutti i veicoli che non possono essere messi in "folle" (ad es. minimoto, automatici ecc.) devono essere sistemati su un supporto.
- c) I silenziatori dovranno essere punzonati a controllo effettuato e non è permessa la loro sostituzione dopo il controllo stesso, tranne il caso in cui un altro esemplare sia stato anch'esso preventivamente controllato e punzonato.
- d) Il pilota deve mantenere il proprio motore in funzione con il cambio in folle e deve gradualmente aumentare il regime di rotazione sino a raggiungere il valore prescritto. Le misure fonometriche devono essere rilevate quando sia stato raggiunto il prescritto regime di rotazione. Il regime di rotazione dipende dalla velocità media del pistone, legata al valore della corsa del motore (per i valori vedi allegato F).

Il regime viene fornito dalla relazione:

$$N = \frac{30.000 \times V_m}{C}$$

in cui N è il numero dei giri, V_m è la velocità media lineare del pistone espressa in m/sec. e C è la corsa in mm..

- e) Il livello fonometrico per i motori pluricilindrici deve essere misurato in corrispondenza dell'estremità di ciascun tubo di scarico.
- f) Una moto che eccede i limiti fonometrici prescritti, può presentarsi al controllo pre-gara diverse volte.
- g) I motocicli della classe Supermono debbono presentarsi alla verifica con il valore della corsa riportato in maniera chiaramente visibile sul basamento (stampigliatura).

1.20.1 - LIMITI FONOMETRICI MASSIMI IN VIGORE

Motocicli Gran Prix: 105 dB/A misurati ad una velocità media del pistone di 13 m/sec. per i motori a 2 tempi e di 11 m/sec. per i motori a 4 tempi. Durante le operazioni di verifica il rumore di fondo deve essere inferiore a 90 dB/A in

un raggio di 5 mt. dal motociclo.

1.20.2 - TOLLERANZE TERMICHE SUL CONTROLLO FONOMETRICO

Per i controlli fonometrici a temperature inferiori rispettivamente a 10° e 0° si avrà una tolleranza rispettivamente di + 1 dB/A e + 2 dB/A, sia alle O.P. che a fine gara.

1.20.3 - CONTROLLO FONOMETRICO DURANTE UNA COMPETIZIONE

Per il controllo durante lo svolgimento di una competizione non è prevista alcuna tolleranza ai limiti massimi previsti.

1.20.4 - CONTROLLO FONOMETRICO DOPO UNA COMPETIZIONE

Qualora venga effettuato, il controllo fonometrico a fine gara dovrà venire effettuato almeno sulle prime tre moto classificate con una tolleranza 3 dB/A.

1.20.5 - CONTROLLO FONOMETRICO

DOPO UNA COMPETIZIONE - PENALITA'

Qualora nel controllo fonometrico a fine gara un motociclo superi il limite ammesso (cioè i dB ammessi dal R.T.S. più la tolleranza prevista), indipendentemente dal valore dell'eccedenza riscontrata il pilota sarà penalizzato con 1 minuto da aggiungere al tempo totale di gara risultante dalla classifica.

1.21 INDUMENTI E CALZATURE

- a) Durante le Prove e le Gare, i piloti ed i passeggeri devono portare un indumento in pelle in un solo pezzo di almeno 1,2 mm. di spessore (in ogni zona della tuta). I materiali che non sono in pelle possono essere utilizzati se risultano conformi alle specifiche fissate dalla F.M.I. nel successivo punto b).

Le seguenti zone della tuta devono essere rinforzate almeno da un doppio strato di pelle o da una imbottitura in schiuma di plastica di almeno 8 mm. di spessore:

- le spalle;
- i gomiti;
- entrambi i lati del tronco e delle anche;
- la zona posteriore del dorso;
- le ginocchia.

Il pilota e il passeggero devono portare entrambi delle sottotute complete se hanno delle tute sfoderate. Sottotute ottimali possono essere in tessuto Nomex, oppure in seta o in cotone. Non sono ammesse sottotute, indumenti intimi, e fodere delle tute in materiali sintetici che col calore possano fondere e così danneggiare la pelle del pilota in caso di incidente.

- b) Gli stivaletti dei piloti devono essere in cuoio o in materiale sostitutivo approvato e avere un'altezza minima di 200 mm. in modo di assicurare, con la tuta, una completa protezione in pelle.
- c) Il pilota ed il passeggero devono portare guanti protettivi in pelle.

1.22 MATERIALI EQUIVALENTI ALLA PELLE

Le seguenti caratteristiche dei materiali devono almeno essere equivalenti a 1,5 mm. di spessore di pelle di vacchetta:

- 1 - Qualità ignifuga
- 2 - Resistenza all'abrasione
- 3 - Coefficiente di attrito su ogni tipo di asfalto
- 4 - Qualità di assorbimento della traspirazione
- 5 - Test medico (non tossico e non allergico)
- 6 - Il materiale dev'essere tale da non fondere al calore.

1.23 USO DEL SALVADORSO

E' vivamente raccomandato (e obbligatorio per le gare di minimoto categorie Junior) l'uso di un salvadorso di materiale appropriato (norma nazionale).

1.24 CASCHI

Per tutti i partecipanti alle prove ed alle gare è obbligatorio indossare un casco protettivo se si è a bordo di un motociclo con il motore in moto.

L'elmetto deve essere in perfette condizioni, di misura adatta e sempre ben stretto con il cinturino. Il casco deve essere bloccato con un cinturino sottogola.

Sono ammessi i caschi con la calotta esterna in più di un pezzo, ma, in caso di emergenza, debbono essere rimovibili dalla testa del pilota infortunato semplicemente allentando o tagliando il cinturino. I caschi debbono avere un contrassegno di omologazione riconosciuto dalla F.M.I..

La mancata osservanza di una delle norme sopra riportate porta all'immediata esclusione dalla gara del pilota.

1.24.1 - SPECIFICHE PER I CASCHI

I Commissari Tecnici hanno l'obbligo di verificare i caschi durante le verifiche preliminari, prima delle prove e prima delle gare. Se un casco non supera le verifiche, il Commissario tecnico ha il diritto di annotare il numero di registrazione dell'omologazione, per prevenire il riutilizzo del casco in questione. In tale evenienza, il pilota, per essere ammesso alla gara, deve far esaminare un altro casco.

Tutti i caschi debbono essere intatti e nessuna modifica strutturale può essere fatta all'esemplare come è stato prodotto dal Costruttore. Dopo un incidente che ha provocato un impatto del casco, il casco deve essere portato dal concorrente al Commissario Tecnico per la verifica.

Il Commissario Tecnico deve eseguire le seguenti verifiche prima che il pilota possa prendere parte alle prove:

- 1) La misura del casco deve essere corretta.
- 2) Non deve essere possibile sfilare il cinturino allacciato, facendolo scorrere da sotto il mento.
- 3) Non deve essere possibile togliere dalla testa del pilota il casco allacciato tirandolo dalla zona della nuca (vedi allegato L).

1.24.2 - OMOLOGAZIONI RICONOSCIUTE DALLA F.M.I.

ECE 22-02, ECE 22-03, ECE 22-04, ECE 22-05 P, 05 6658 GRADE A, JIS T 8133 2000, DOT F.S. No 218, SNELL M95, SNELL M2000, SNELL M 2005.

1.25 PROTEZIONI PER GLI OCCHI

E' consentito l'uso di occhiali, occhiali di protezione, visiere, purché realizzate con materiale infrangibile. Le visiere dei caschi non debbono essere parte integrante del casco. E' proibito l'impiego di visiere od occhiali che causino distorsioni del campo visivo.

ART. 2 – REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI SUPERBIKE

TUTTO QUELLO CHE NON E' AUTORIZZATO E PRECISATO IN QUESTO REGOLAMENTO E' STRETTAMENTE PROIBITO.

I motocicli Superbike necessitano di una omologazione della F.I.M. (vedere art. 01.62 del Regolamento Tecnico F.I.M.).

Tutti i motocicli devono essere conformi in tutti i punti alle esigenze del Regolamento delle corse su strada, come definito nel Regolamento Tecnico Corse su Strada, a meno che la macchina sia equipaggiata come la macchina omologata.

Le viste anteriore, laterali e posteriore ed il profilo dei motocicli Superbike devono (salvo indicazione contraria) essere conformi alla forma omologata (originariamente prodotta dal costruttore). L'immagine dell'impianto di scarico è esclusa da questa norma.

2.1 CLASSE SUPERBIKE

A partire dalle omologazioni 1997 la cilindrata deve rimanere quella dell'o-

mologazione: è vietato il rialesaggio per raggiungere il limite di cilindrata della classe.

Superbike: 750 cc - 1000 cc 4 tempi 3-4 cilindri

oltre 800 cc - 1000 cc 4 tempi 2 cilindri

Alla classe 1000 possono partecipare tutti i motocicli già omologati come Superstock; in assenza di tale omologazione la stessa può essere richiesta.

2.1.1 - Pesi minimi

Vedi Art. 1.6.1. In qualsiasi momento della manifestazione, il peso del motociclo (serbatoio compreso) non dovrà essere inferiore al peso minimo con una tolleranza di Kg. 1. **Il carburante presente a fine gara costituisce peso.**

2.1.2 - Colori delle targhe/numeri

Vedi Art. 1.11.

In caso di contestazioni concernenti la leggibilità dei numeri, la decisione del Commissario Tecnico farà fede.

2.1.3 - Strumenti di carburazione

Nei motocicli omologati Superbike la carburazione o il controllo dell'ammissione dell'aria possono essere modificati esclusivamente dal costruttore in accordo con i seguenti criteri:

- a) Il diametro d'ammissione in un motore alimentato mediante carburatori o sistemi di iniezione è libero.
- b) Il materiale di costruzione del carburatore o degli iniettori deve essere lo stesso utilizzato nel modello omologato.
- c) Un certo numero iniettori deve essere disponibile come ricambio, e deve essere incluso nei listini dei fabbricanti di parti destinate alla competizione. I costruttori che producono più di 50.000 motocicli annualmente, devono garantire la disponibilità di 100 pezzi di ricambio reperibili presso la comune rete di distribuzione commerciale a livello mondiale. I costruttori minori devono garantire la disponibilità di un minimo di 50 carburatori o iniettori reperibili presso la comune rete di distribuzione commerciale a livello mondiale. Il costo di tali sistemi di ammissione modificati non deve essere superiore al doppio del costo del sistema omologato presente nel listino consigliato dal costruttore nel paese di origine (tale costo deve essere riportato nella scheda di omologazione).
- d) Un costruttore può proporre per ogni modello un solo sistema di alimentazione modificato, al momento dell'omologazione (per i motocicli già omologati al momento di applicazione di questa regola, esso verrà aggiunto alla scheda di omologazione).
- e) Tutti i costruttori devono fornire alla F.I.M. un campione dello strumento per comparazione.
- f) Non è consentita alcuna modifica a questi carburatori ad eccezione del cambiamento dei getti.
- g) I costruttori con una produzione annua superiore a 50.000 motocicli devono fornire una documentazione comprovante la produzione dei 100 pezzi richiesti. I costruttori minori devono fornire la prova della produzione di 50 carburatori o iniettori.
- h) Le suddette parti devono essere disponibili per almeno tre anni dalla data di omologazione; l'omologazione dei carburatori sarà valida per lo stesso periodo di omologazione del motociclo.
Motocicli cilindrata 1000 cc a 3 o 4 Cil.:
- a) I carburatori o l'impianto di iniezione devono restare originali come nel motociclo omologato senza modifiche.
- b) L'uso di Kit, pur se omologati in precedenza, è vietato.
- c) Gli iniettori possono essere cambiati ma devono utilizzare lo stesso alloggiamento del corpo originale che non può essere modificato:
- d) La guarnizione del collettore del carburatore/iniettore può essere modificata;

- e) I cornetti dei Carburatori o Corpi farfallati possono essere cambiati o eliminati;
- f) Un dispositivo di aspirazione con lunghezza variabile comandata dal funzionamento del motore, è vietato; è consentito solo se presente nel motociclo omologato;
- g) La pompa della benzina ed il regolatore di pressione possono essere modificati;
- h) La centralina che comanda l'afflusso del carburante può essere cambiata;
- i) L'utilizzo di una Flash memory (RAM) è consentita;
- l) I decessori possono essere fissati in posizione aperta;
- m) Il piatto e l'albero della farfalla supplementare, possono essere eliminati o fissati in posizione aperta, come pure il relativo comando elettronico può essere disconnesso o tolto.

Dimensione Flangia di Riduzione per motocicli 1200 2 cil.

La dimensione iniziale della flangia di riduzione dell'aspirazione è fissata inizialmente in mm. 50. tale dimensione dovrà avere una lunghezza costante per almeno 3 mm.

Sono previsti aggiustamenti di tale misura che saranno applicati in conformità a quanto deciso dalla FIM durante lo svolgimento del Campionato 2008.

2.2 CARBURANTE

Tutti i motori Superbike devono essere alimentati con carburante normale senza piombo (proveniente dalle stazioni di benzina pubbliche) con un tasso di piombo massimo di 0,005 g/l (senza piombo) ed un MON massimo di 90 (vedere anche Art.1.17).

2.3 SPECIFICHE DEL MOTOCICLO

Tutti i pezzi non citati negli articoli seguenti devono restare come originariamente prodotti dal fabbricante per la macchina omologata.

2.3.1 - Telaio

Il telaio deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

Il telaio può essere modificato solo mediante l'aggiunta di elementi di rinforzo o tubi. Nessun elemento di rinforzo o tubo può essere tolto.

E' consentito fare dei fori sul telaio esclusivamente per il montaggio di componenti omologati (ad esempio attacchi carena e ammortizzatori di sterzo).

Fermo restando l'obbligo di mantenere gli attacchi originali per quanto riguarda il motore, il forcellone, gli ammortizzatori posteriori ed i leveraggi della sospensione posteriore, è possibile variare l'angolo di incidenza dell'asse di sterzo (avancorsa) mediante l'utilizzo di spessori o boccole; questi ultimi in ogni caso devono sporgere dalla sede del canotto di sterzo per una misura max di mm. 3.

Nel caso di acquisto di un nuovo telaio il conduttore è tenuto a produrre la documentazione originale che ne certifichi l'avvenuto acquisto presso la Casa Costruttrice (o un suo concessionario) o, se usato, del precedente proprietario.

Tutti i motocicli devono avere un numero di identificazione del veicolo sul telaio (numero di telaio) che deve essere uguale per dimensioni, tipologia e caratteristiche a quello impresso dalla Casa Costruttrice. Tale norma non è prevista per i telai acquistati dalle Case o Importatori, facendo fede il documento di acquisto in originale.

Il telaio posteriore reggisella può essere cambiato o modificato, ma il materiale di costruzione deve rimanere quello presente sul modello omologato. La verniciatura non è soggetta a restrizioni.

2.3.2 - Forcella anteriore

La forcella anteriore può essere cambiata in tutto o in parte, ma deve essere dello stesso tipo di quella omologata (a bilancieri, telescopica, a steli rovesciati, ecc).

Le basi superiore e inferiore della forcella possono essere cambiate o modificate. L'ammortizzatore di sterzo può essere aggiunto o sostituito con un altro non originale. L'ammortizzatore di sterzo non può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.

2.3.3 - Braccio della sospensione posteriore (Braccio oscillante)

Il braccio della sospensione posteriore può essere cambiato o modificato rispetto a quello montato sulla macchina omologata. L'uso di fibra di carbonio o Kevlar non è consentito se non omologato per il motociclo d'origine.

Una protezione per la catena deve essere montata affinché sia ridotto al minimo un eventuale interferenza tra il pilota e la parte inferiore della catena e del pignone.

Supporti per il cavalletto possono essere aggiunti al forcellone a mezzo saldatura o viti. La loro estremità deve essere arrotondata.

2.3.4 - Ammortizzatore/i Posteriore/i

Il o gli ammortizzatore/i posteriore/i può o possono essere sostituito/ i o ricollocato/i, ma deve essere utilizzato un sistema simile (doppio o mono). I biellismi della sospensione posteriore possono essere modificati o cambiati I punti originali di montaggio nel telaio devono essere usati per il fissaggio del/gli ammortizzatore/i, dei leveraggi e del perno di assemblaggio.

2.3.5 - Ruote

Le ruote e le parti associate possono essere modificate o cambiate rispetto alla macchina omologata. Le ruote in fibra di carbonio o composti di carbonio non sono consentite, a meno che il costruttore non abbia equipaggiato il modello omologato con questo tipo di ruote. I cuscinetti, i giunti ed i perni possono essere modificati o cambiati rispetto alla macchina omologata. Non sono consentiti cerchi delle ruote di diametro inferiore a 16 pollici.

Larghezza massima del cerchio della ruota anteriore: 4.00 pollici.

Larghezza massima del cerchio della ruota posteriore: 6.25 pollici.

E' vietato l'utilizzo di perni ruota in titanio e leghe leggere.

2.3.6 - Freni

La pompa del freno anteriore può essere modificata o cambiata rispetto a quella montata sulla macchina omologata.

La pompa del freno posteriore può essere modificata o cambiata rispetto a quella montata sulla macchina omologata.

Le pinze del freno anteriore possono essere modificate o cambiate rispetto a quelle montate sulla macchina omologata.

Le pinze del freno posteriore possono essere modificate o cambiate rispetto a quelle montate sulla macchina omologata.

Le pastiglie o le ganasce possono essere modificate o cambiate rispetto a quelle montate sulla macchina omologata.

Le tubazioni e gli attacchi rapidi dei freni possono essere modificati o cambiati rispetto a quelli montati sulla macchina omologata.

I dischi dei freni possono essere modificati o cambiati rispetto a quelli montati sulla macchina omologata. Sono autorizzati soltanto dischi dei freni in materiale ferroso. L'uso di leghe di materiali "esotici" (es.: alluminio, berillio, ecc.) per i dischi e le pinze dei freni è vietato.

2.3.7 - Pneumatici

I pneumatici possono essere cambiati rispetto a quelli montati sul motociclo omologato. E' consentito l'uso di coperte termiche.

2.3.8 - Poggiatesta/comandi a pedale

Le pedane possono essere riposizionate, ma devono utilizzare i punti di fissaggio originali.

I poggiatesta ed i comandi a pedale devono essere montati anteriormente all'asse posteriore.

I poggiatesta possono essere montati fissi o in maniera ribaltabile, e in questo caso, includere un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.

L'estremità di ciascun poggiatesta deve terminare con un raggio sferico pieno di almeno 8 mm. (vedi diagr. A & C). I poggiatesta non ribaltabili in acciaio devono terminare con un puntale (tappo) **in alluminio**, in plastica, Teflon o altro materiale equivalente, fissato in permanenza e di un raggio minimo di 8 mm

La superficie di tale pedana deve essere costruita in maniera tale da comprendere la massima superficie **di appoggio**; i C.T. hanno il diritto di non ammettere quei motocicli che non ritengono rispondenti a tale norma di sicurezza.

2.3.9 - Manubrio e comandi manuali

Il manubrio, i comandi manuali ed i cavi possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli montati sulla macchina omologata. L'interruttore di arresto del motore deve essere posizionato sul manubrio.

2.3.10 - Carenatura

- a) La carenatura ed i parafanghi devono apparire per principio uguali a quelli originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.
- b) Il cupolino può essere sostituito.
- c) I condotti dell'aria originali che vanno dalla carenatura alla scatola filtro possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli montati sulla moto omologata.
- d) La carenatura inferiore dovrà essere costruita per contenere, in caso di rottura del motore, almeno la metà del totale dell'olio e del liquido refrigerante usati nel motore (minimo 5 litri). La parte inferiore delle aperture nella carenatura deve essere situata ad almeno 50 mm. al di sopra della carenatura.
- e) La parte inferiore della carenatura dovrà avere un foro di mm. 25 posizionato nella parte più bassa del fondo della carena.
- f) Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per permettere l'utilizzazione di un sollevatore per il cambio delle ruote ed è autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in plastica per il telaio o per il motore.
- g) Dei fori possono essere praticati nella carenatura per garantire un ulteriore afflusso d'aria al radiatore dell'olio. I fori di diametro superiore a 10 mm. devono essere coperti con una rete metallica o con tessuto fine; il tessuto deve essere colorato per confondersi col materiale circostante.
- h) Il parafango anteriore deve apparire come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.
- i) Dei fori possono essere praticati nel parafango anteriore per garantire un migliore raffreddamento. I fori di diametro superiore a 10 mm. devono essere coperti con una rete metallica o con tessuto fine; il tessuto deve essere colorato per confondersi col materiale circostante.
- l) Il parafango posteriore può essere aggiunto o rimosso.
- m) Il materiale di costruzione del parafango anteriore, del parafango posteriore e della carenatura può essere modificato o sostituito rispetto a quello presente sul modello originale.
- n) Tutti gli spigoli vivi devono essere arrotondati.
- o) Vedi anche l'Art. 1.8.12 del presente Annesso.

2.3.11 - Serbatoio carburante

È consentito modificare il serbatoio originale per raggiungere la massima capienza consentita, purchè il profilo rimanga uguale a quello del motociclo omologato. Un condotto che raccordi ciascun lato del serbatoio è autorizza-

to (diametro interno max. 10 mm.). Il serbatoio del carburante deve essere completamente riempito con un materiale spugnoso adatto alla benzina (preferibilmente con "explosafe"). I serbatoi del carburante muniti di tubi di sfiato devono essere dotati di valvola non ritorno che scarichi in un recuperatore di una capacità minima di 250 cc., fabbricato di materiale appropriato. Il serbatoio della benzina deve essere fissato rigidamente al telaio; sia nella parte anteriore che nella parte posteriore non sono permessi attacchi a baionetta né fissaggio alla carenatura o ad altri particolari in plastica. I C.T. hanno la facoltà di non accettare un motociclo se, a loro parere, il sistema di fissaggio non è sicuro.

Il/i tappo/i del serbatoio del carburante può essere cambiato o modificato rispetto a quello/i montato/i sulla moto omologata. I tappi del serbatoio di carburante, quando sono chiusi, devono essere stagni. Inoltre devono essere muniti di una chiusura di sicurezza per evitare ogni apertura accidentale. Durante tutta la manifestazione deve essere utilizzato un serbatoio della stessa capacità di quello utilizzato nelle prove. Il materiale di costruzione del serbatoio può essere modificato o sostituito rispetto a quello presente sul motociclo omologato.

Serbatoi in materiali compositi (fibra di carbonio, aramide, fibra di vetro etc) sono autorizzati solo se omologati FIM e conformi alle sue disposizioni (Art. 2.4.6.11 Regolamento Fim).

2.3.12 - Sella

La sella può essere modificata o sostituita rispetto a quella presente sul motociclo omologato.

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

La sella monoposto in tal caso deve includere le targhe portanumero posteriori. L'aspetto sia laterale che anteriore e posteriore devono essere il più possibile conformi alla forma omologata.

La modifica della sella e della sua parte posteriore non deve condizionare il posizionamento e la taglia delle targhe portanumero.

Dei fori possono essere praticati nella sella o nella sua parte posteriore per garantire un migliore raffreddamento. I fori di diametro superiore a 10 mm. devono essere coperti con una rete metallica o con tessuto fine; il tessuto deve essere colorato per confondersi col materiale circostante.

Tutti gli spigoli vivi devono essere arrotondati.

Il materiale di costruzione della sella può essere modificato o sostituito rispetto a quello presente sul motociclo omologato.

Vedi anche Art. 1.8.12 del presente Annesso.

2.3.13 - Radiatore e radiatori dell'olio

Il radiatore o il radiatore dell'olio può essere modificato o sostituito rispetto a quello presente sul motociclo omologato.

Radiatori o radiatori d'olio supplementari sono consentiti.

Il radiatore dell'olio non deve essere posizionato sul o sopra il parafango posteriore.

L'aspetto esteriore (vista frontale, laterale e posteriore) del motociclo dopo l'aggiunta di radiatori o radiatori dell'olio supplementari, deve essere conforme per principio a quello del modello omologato.

2.3.14 - Scatola dell'aria (air box)

La scatola dell'aria può essere modificata o sostituita rispetto a montata sulla macchina omologata (è consentito l'uso di modelli da competizione).

Se gli iniettori del carburante sono fissati al coperchio dell'air box, la loro posizione deve restare come in origine.

L'elemento del filtro dell'aria può essere tolto.

La scatola dell'aria deve essere completamente chiusa intorno alla bocca del cornetto d'ammissione e tutti i tubi di areazione del motore con l'ingresso

dell'aria solo al di sopra del punto più basso del bordo del cornetto d'ammissione. Gli strumenti di carburazione possono essere completamente all'interno della scatola dell'aria.

I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati). Tutti i motocicli Superbike devono avere un sistema di riciclaggio chiuso. Lo sfiato dell'olio deve essere connesso e scaricare nella scatola dell'aria.

Il sistema di riciclaggio (scatola dell'aria qualunque scatola di filtro dell'olio) deve poter contenere, in caso di ostruzione del tubo di drenaggio, un minimo di 1.000 cc. di liquido.

2.3.15 - Carburatori

Abolito

2.3.16 - Sistema di iniezione del carburante

Vedi anche Art. 2.1.3.

I corpi d'ammissione possono essere sostituiti con uno speciale modello omologato per le competizioni, diverso dall'originale.

Il numero degli iniettori deve essere come omologato. La lucidatura e l'alleggerimento degli iniettori non sono consentiti.

Gli iniettori possono essere sostituiti con uno speciale modello omologato per le competizioni, diverso dall'originale.

I cornetti di aspirazione possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli montati dal costruttore sulla macchina omologata.

Le valvole a farfalla non possono essere cambiate né modificate.

La o le EPROM (circuito elettronico di programmazione, oppure EPROM chip) possono essere cambiati. L'utilizzo di una flash memory ("Flash Ram") è consentito.

La pompa di benzina ed il regolatore di pressione del carburante possono essere modificati o sostituiti.

Gli iniettori della benzina possono essere sostituiti soltanto se è possibile installarli senza alterare o modificare la sede originale.

Il depressore può essere bloccato in posizione aperta.

Il piatto e l'albero della farfalla supplementare possono essere rimossi o fissati in posizione aperta come pure il relativo comando elettronico può essere levato o disconnesso.

Le tubazioni della benzina che vanno dal serbatoio agli strumenti di iniezione, devono essere posizionate in maniera tale da non subire danni.

2.3.17 - Alimentazione del carburante

Le tubazioni del carburante possono essere cambiate.

I condotti di sfiato possono essere cambiati.

Possono essere aggiunti filtri del carburante.

Il rubinetto del carburante può essere modificato o sostituito rispetto a quello montato dal costruttore sulla macchina omologata.

Filtri del carburante possono essere montati

2.3.18 - Motore

Tutti i motori della categoria Superbike devono essere 4 Tempi. I motori 4 cilindri che abbiano un rapporto alesaggio corsa 1 a 5 o maggiore, devono avere un dispositivo che limiti i giri a 14000 RPMs.

Il concetto del motore omologato non può essere cambiato.

Devono essere utilizzati i materiali omologati e le fusioni del carter, dei cilindri, delle teste e della scatola del cambio. Il materiale del carter, dei cilindri, delle teste e della scatola del cambio può solamente essere aggiunto per saldatura o rimosso per lavorazione.

Il metodo di distribuzione degli alberi a cammes deve rimanere come omologato, a meno che non sia reperibile un kit completo attraverso la rete commerciale di vendita. Tali kits devono essere disponibili in quantità significative ed essere riportati nei listini dei ricambi per competizione.

Il metodo di ritenzione delle valvole deve rimanere come omologato (non

sono consentite valvole a ritenzione pneumatica se non presenti sul modello omologato).

Tutte le parti in movimento all'interno del motore, della scatola del cambio e della frizione possono essere modificate o sostituite, ivi compresi i materiali, rispetto a quelle presenti sul modello omologato (se non diversamente specificato in per le parti interessate in altri punti del presente regolamento).

Sono consentite la lucidatura e l'alleggerimento di parti del motore, ad eccezione degli strumenti di carburazione (se non diversamente specificato in altre parti del presente regolamento per le parti interessate).

La sequenza delle fasi di scoppio (es. 1.2.4.3) deve rimanere come nel motociclo omologato.

Lo scoppio simultaneo di due cilindri è vietato se non omologato (uno scoppio avente una fasatura di 5 gradi è considerata simultanea).

2.3.19 - Testa del cilindro

La testa deve essere quella omologata. Sono ammesse delle modifiche.

Devono essere utilizzati i materiali ed i pezzi di fusione delle teste omologati. Il materiale per tali parti può essere aggiunto solo per saldatura o rimosso per lavorazione.

I sistemi di ammissione e di scarico, incluso il numero delle valvole e/o i condotti (ammissione e scarico) devono essere come omologati.

La fresatura e la lucidatura della testa, normalmente associate alla messa a punto individuale, come i condotti di ammissione/scarico e la riparazione della testa cilindro, ivi compresa la camera di combustione, sono autorizzate.

Il rapporto di compressione è libero.

La camera di combustione può essere modificata.

Le valvole possono essere modificate o sostituite rispetto a quelle presenti sul modello omologato.

Le sedi-valvole possono essere modificate o sostituite rispetto a quelle presenti sul modello omologato.

Le guide delle valvole possono essere modificate o sostituite rispetto a quelle presenti sul modello omologato.

Le molle delle valvole possono essere modificate o sostituite rispetto a quelle presenti sul modello omologato.

Le leve dei bilanceri, se presenti, devono rimanere originali sia di materiale che di dimensione

Gli scodellini portamolte delle molle delle valvole possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli presenti sul modello omologato.

MOTOCICLI 1000 cc 3 – 4 cil. e 1200 cc 2 cil.

E' permesso l'utilizzo di valvole, molle, piattelli etc. modificati o di provenienza non originale, ma deve esserne mantenuto il numero originale.

Il diametro del fungo e lo spessore del gambo devono essere uguali all'originale. Il materiale delle valvole deve essere dello stesso tipo di quello originale.

Le valvole devono restare nello stesso posizionamento e con la stessa angolazione dell'originale salvo leggere discordanze dovute a normali processi di smerigliatura.

Le leve dei bilanceri, se presenti, devono rimanere originali sia di materiale che di dimensione

2.3.20 - Alberi a cammes

L'albero a cammes può essere modificato o sostituito rispetto a quello presente sul modello omologato. Gli ingranaggi di comando delle cammes possono essere cambiati ma devono restare nella posizione originale

2.3.21 - Pignoni degli alberi a cammes

I pignoni degli alberi a cammes possono essere modificati o cambiati per permettere una fasatura della distribuzione.

2.3.22 - Albero motore

Motocicli 1000 cc 2 cil.

L'albero motore può essere modificato o sostituito rispetto a quello presente sul modello omologato.

La corsa dell'albero motore deve rimanere come omologata.

Motocicli 1000 cc 3-4 cil. e 1200 cc 2 cil.

- **I punti di appoggio possono essere lucidati o trattati con del materiale di riporto;**
- **L'equilibratura è consentita utilizzando però lo stesso sistema e gli stessi materiali impiegati in quello originale;**
- **componenti o sensori non originali possono essere utilizzati;**
- **Il contralbero può essere levato**

2.3.23 - Pompa dell'olio e condotti dell'olio

La pompa dell'olio può essere modificata o sostituita rispetto a quella presente sul modello omologato.

I condotti dell'olio possono essere modificati o cambiati. I condotti dell'olio sotto pressione, se sono sostituiti, devono essere costruiti in metallo rinforzato ed avere i raccordi stampati o filettati.

2.3.24 - Bielle

Motocicli 1000 cc 2 -3 - 4 cil.

Le bielle possono essere modificate o sostituite rispetto a quelle presenti sul modello omologato.

La lucidatura e l'alleggerimento sono autorizzati.

Le bielle possono essere equilibrate.

Bielle in Carbonio o materiali compositi sono vietate se non presenti nell'originale.

Motocicli 1200 cc 2 cil.

Le bielle devono rimanere come omologate. Non è consentita alcuna lucidatura.

2.3.25 - Pistoni

Motocicli 1000 cc 2 -3 -4 cil.

I pistoni possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli presenti sul modello omologato.

La lucidatura e l'alleggerimento sono autorizzati. I pistoni possono essere equilibrati.

Motocicli 1200 cc 2 cil.

Devono restare quelli originali o del Kit omologato.

Tale kit deve avere lo stesso costo dell'originale ed essere presente nel catalogo del Costruttore.

Il Pilota o Team richiedente deve entrarne in possesso entro 90 gg.

2.3.26 - Anelli del Pistone (Fasce elastiche e raschiaolio)

Gli anelli del pistone possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli presenti sul modello omologato.

2.3.27 - Spinotti e fermi

Gli spinotti ed i relativi fermi possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli presenti sul modello omologato.

2.3.28 - Cilindri

Devono essere utilizzati i materiali e le fusioni dei cilindri omologati.

I materiali per tali parti possono essere aggiunti per saldatura o rimossi per lavorazione.

I cilindri possono essere riparati mediante rialesatura o rivestimento.

La cilindrata deve rimanere quella riportata nell'omologazione. Il rialesaggio per raggiungere il limite di cilindrata è vietato.

2.3.29 - Carters motore Carter del cambio di velocità

La sottocoppa dell'olio può essere modificata o cambiata

Devono essere utilizzati i materiali omologati e le fusioni del carter e della

scatola del cambio. Il materiale del carter e della scatola del cambio può solamente essere aggiunto per saldatura o rimosso per lavorazione. I coperchi laterali dei carter possono essere modificati o cambiati. In caso di sostituzione e/o modifica devono avere un peso non inferiore al carter originale. Tutti i particolari contenenti olio che in caso di caduta possono danneggiarsi, devono essere protetti con una ulteriore copertura costruita in materiali compositi (tipo Carbonio o Kevlar).

Piastre o barre in alluminio e/o acciaio sono consentite. Tali protezioni devono essere costruite in maniera tale da offrire un'ulteriore garanzia agli urti e devono essere fissate in maniera corretta e sicura.

2.3.30 - Trasmissione/Scatola cambio di velocità

Tutti i rapporti, le cammes, i tamburi e le forcelle del cambio sono liberi.

Gli ingranaggi della trasmissione primaria sono liberi.

Il numero massimo dei rapporti è limitato a sei.

Aggiunte alla scatola del cambio di velocità o al meccanismo selettore, come i sistemi di cambio rapido, sono consentite.

Il pignone di uscita dalla scatola del cambio, la corona della ruota posteriore, il passo della catena e le sue dimensioni possono essere cambiati.

MOTOCICLI 1000 cc 3 - 4 cil.

Il rapporto della trasmissione primaria deve rimanere originale.

2.3.31 - Frizione

Frizioni non originali o modificate sono consentite.

Un dispositivo antisaltellamento è consentito

MOTOCICLI 1000 cc 2 cil.

Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il suo comando (via cavo o idraulico) possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli presenti sul modello omologato.

Tutti i dischi della frizione possono essere cambiati.

Le molle della frizione possono essere cambiate.

MOTOCICLI 1000 cc 3 - 4 cil. e 1200 cc 2 cil.

Il tipo di frizione (a secco o bagno d'olio) come pure il sistema di funzionamento (a cavo o idraulico) devono restare originali.

2.3.32 - Accensione/Centralina di controllo

La centralina di controllo dell'accensione (CDI) può essere modificata o cambiata.

Le candele di accensione ed i loro cavi di alimentazione possono essere cambiati.

2.3.33 - Generatore (alternatore)

Il generatore (alternatore), il sistema di avviamento elettrico o manuale, inclusa la leva di messa in moto, il pedale, il carter contenente il motorino d'avviamento ed il suo pulsante per l'avviamento, possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli presenti sul modello omologato.

2.3.34 - Sistema di scarico

I tubi di scarico, i convertitori catalitici ed i silenziatori possono essere modificati o sostituiti rispetto agli originali. Il numero delle uscite finali deve restare uguale a quelle previste nel motociclo omologato, come pure deve essere mantenuta la posizione, destra o sinistra.

Il limite di rumore per la Superbike è fissato in 107 dB/A.

2.3.35 - Gli elementi seguenti possono essere modificati

o sostituiti rispetto a quelli montati sulla macchina omologata

Si può utilizzare qualunque genere di lubrificante, liquido dei freni o della sospensione.

Si può utilizzare qualunque tipo di candela e di cappuccio della candela.

Si può utilizzare qualunque tipo di camera d'aria (se utilizzata) o qualunque tipo di valvola.

E' consentito eliminare, modificare o aggiungere pesi per l'equilibratura delle ruote.

Possono essere utilizzati cuscinetti di qualunque tipo o marca (a sfere, a rulli, conici, ecc.).

Elementi di fissaggio (bulloni, viti, ecc.).

Dispositivi elettronici, cavi elettrici, connettori, batterie ed interruttori.

Rifinitura della superficie esterna dipinta e decalcomanie.

2.3.36 - Possono essere tolti gli elementi seguenti:

Strumenti, relativi supporti e cavi associati.

Avvisatore acustico.

Supporto della targa di immatricolazione.

Scatola degli attrezzi.

Contagiri.

Contachilometri, rinvio e cavo di trasmissione relativi.

Ventilatore del radiatore e cavi di alimentazione.

Poggiapiedi del passeggero.

Maniglia/e per il passeggero.

Copricatena.

2.4 DEVONO ESSERE MODIFICATI I SEGUENTI ELEMENTI

I motocicli devono essere muniti di un interruttore o bottone di spegnimento montato su un lato del manubrio (a portata di mano quando si impugna la manopola) che sia capace di arrestare il funzionamento del motore. La valvola del gas deve richiudersi automaticamente, quando non è più azionata dal conduttore (quando rilascia la manopola del gas).

Le barre di protezione, il cavalletto centrale e la stampella laterale devono essere tolti (i supporti fissi debbono rimanere).

Tutti i tappi di scarico devono essere fermati con un filo di sicurezza. Le viti ed i bulloni del/i filtro/i esterno/i dell'olio che fanno parte del circuito di lubrificazione devono essere bloccati con un filo di sicurezza, come pure i tappi dell'olio (sul carter, condotti, radiatori dell'olio, ecc.).

Quando una moto è munita di tubi di sfiato o di troppo pieno, questi dovranno scaricare per mezzo delle uscite esistenti conformemente all'art. 36; il sistema chiuso originale dovrà essere mantenuto; non è consentita alcuna emissione atmosferica diretta.

Quando una moto è munita di sfiati dell'olio, l'uscita di questi ultimi deve confluire in un recuperatore che deve essere facilmente accessibile e che deve essere svuotato prima della partenza di una gara.

La capacità minima di un recuperatore dovrà essere di 250 cc. per gli sfiati della scatola del cambio e di 500 cc. per gli sfiati del motore.

Tutti i motocicli a 4 tempi devono essere muniti di un sistema di riciclaggio chiuso. Gli sfiati dell'olio devono essere collegati e devono riversarsi nella scatola del filtro dell'aria.

Il faro anteriore, la luce posteriore e gli indicatori di direzione devono essere tolti. Le aperture devono essere ricoperte con idoneo materiale.

2.5 EQUIPAGGIAMENTO/ ACCESSORIO/

Un equipaggiamento accessorio che non si trovi all'origine sul motociclo omologato può essere aggiunto (per es.: acquisizione dati, computer, apparecchio di registrazione, ecc.).

Il montaggio di un sistema di comunicazione a raggi infrarossi tra il pilota ed il suo team può essere utilizzato esclusivamente per il rilevamento dei tempi sul giro.

Parimenti un sistema GPS può essere utilizzato per il rilevamento e registrazione dei tempi sul giro.

Tuttavia, l'art. 1.5. (Telemetria) deve essere rispettato.

ART. 3 - REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI SUPERSPORT

TUTTO QUELLO CHE NON E' AUTORIZZATO E PRECISATO IN QUESTO REGOLAMENTO E' STRETTAMENTE PROIBITO

I motocicli Supersport necessitano di una omologazione della F.I.M..

Tutti i motocicli devono essere conformi in tutti i punti alle esigenze del Regolamento delle corse su strada, come definito nel Regolamento Tecnico Corse su Strada, a meno che la macchina sia equipaggiata come la macchina omologata.

Le viste anteriore, laterali e posteriore ed il profilo dei motocicli Supersport devono (salvo indicazione contraria) essere conformi alla forma omologata (originariamente prodotta dal costruttore).

3.1 CLASSI SUPERSPORT

Supersport: 600 cc - 750 cc 4 tempi 2 cilindri max.

3.1.1 - PESI MINIMI

Vedi Art. 1.6.1.

In qualsiasi momento della manifestazione, il peso del motociclo (serbatoio compreso) non dovrà essere inferiore al peso minimo con una tolleranza di Kg. 1

3.1.2 - COLORI DELLE TARGHE/NUMERI

Vedi Art. 1.11.

3.2 CARBURANTE

Tutti i motori Supersport devono essere alimentati con carburante normale senza piombo (proveniente dalle stazioni di benzina pubbliche) con un tasso di piombo massimo di 0,005 g/l (senza piombo) ed un MON massimo di 90 (vedere anche art. 1.17.1.1 punto 1) per le specifiche dettagliate).

3.3 SPECIFICHE DELLA MACCHINA

Tutti i pezzi non citati negli articoli seguenti devono restare come originariamente prodotti dal fabbricante per la macchina omologata.

3.3.1 - TELAIO E PARTE POSTERIORE DEL TELAIO

Il telaio deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

Niente può essere aggiunto o tolto dal telaio. Nel caso di acquisto di un nuovo telaio il conduttore è tenuto a produrre una documentazione che ne certifichi l'avvenuto acquisto presso la Casa Costruttrice (o un suo concessionario) o, se usato, del precedente proprietario.

Tutti i motocicli devono avere un numero di identificazione del veicolo sul telaio (numero di telaio) che deve essere uguale per dimensioni, tipologia e caratteristiche a quello impresso dalla Casa Costruttrice. Tale norma non è prevista per i telai acquistati dalle Case o Importatori, facendo fede il documento di acquisto in originale.

I supporti e le piastre di supporto del motore devono restare come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata.

Il telaietto posteriore reggisella deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

Dei supporti di sella supplementari possono essere aggiunti. Eventuali fascette o supporti non sollecitati e non costituenti elementi di sicurezza possono essere tolti.

Gli accessori collegati con viti sulla parte posteriore del telaio possono essere tolti.

Fori possono essere fatti sul telaio se necessari al fissaggio di particolari omologati (es. supporti carena o ammortizzatore di sterzo).

I processi di pittura non sono soggetti a restrizioni, ma la lucidatura del telaio o della parte posteriore del telaio non è autorizzata.

3.3.2 - FORCELLA ANTERIORE

La forcella deve restare come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata.

Le parti interne originali standard della forcella possono essere modificate.

Possono essere installati kits per modificare il sistema smorzante.

Le molle della forcella possono essere cambiate.

I tappi della forcella possono essere modificati o sostituiti soltanto per permettere la taratura delle molle della forcella dall'esterno.

Gli anelli parapolvere possono essere rimossi.

La finitura delle canne e dei pompanti può essere cambiata; un trattamento superficiale è consentito.

Le basi superiore e inferiore della forcella debbono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata.

L'ammortizzatore di sterzo può essere aggiunto o sostituito con un altro non originale. L'ammortizzatore di sterzo non può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.

3.3.3 - BRACCIO DELLA SOSPENSIONE POSTERIORE (BRACCIO OSCILLANTE)

Il braccio della sospensione posteriore deve restare tale e quale a quello originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Il perno di articolazione del braccio oscillante posteriore deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

Il sistema di tensione della catena è libero.

3.3.4 - AMMORTIZZATORE/I POSTERIORE/I

Il o gli ammortizzatore/i posteriore/i può o possono essere modificato/i o sostituito/i; tuttavia i punti di ancoraggio e la posizione del o dei serbatoio/i devono restare come originariamente prodotti per la macchina omologata.

La o le molla/e della sospensione posteriore possono essere cambiate.

I biellismi della sospensione posteriore (articolazioni, biellette, ecc.) devono restare come originariamente prodotte dal costruttore per il mezzo omologato.

3.3.5 - RUOTE

Le ruote devono restare come originariamente prodotte dal costruttore al momento della vendita attraverso la rete di Concessionari ed Agenti per la macchina omologata.

Il rinvio del tachimetro/contachilometri può essere tolto e sostituito con un distanziale.

Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, quest'ultimo deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per il mezzo omologato.

I perni della ruota anteriore e posteriore devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

Il diametro della ruota e la larghezza del cerchio devono restare come originariamente omologati.

3.3.6 - FRENI

I dischi dei freni anteriori e posteriori possono essere cambiati ma devono incorporare le pinze ed il montaggio originali. Tuttavia il diametro esterno ed il sistema di ventilazione devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. I dischi ventilati internamente non sono ammessi.

I mozzi di supporto delle fasce frenanti possono essere cambiati, ma devono conservare lo stesso disassamento e lo stesso tipo di montaggio sulle ruote.

I dischi dei freni sostitutivi devono essere di materiale ferroso.

Le pinze dei freni anteriore e posteriore come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per il mezzo omologato.

La pompa del freno anteriore deve restare come originariamente prodotta

dal costruttore per la macchina omologata.

Tuttavia, per misura di sicurezza, la pompa del freno anteriore che equipaggi dei mezzi a doppio disco può essere sostituita con una pompa a doppio pistone (Dual Pistons); questa concezione permette di mantenere una pressione idraulica su un disco, in caso di difetto di uno dei pistoni.

La pompa del freno posteriore deve restare come originariamente prodotta per il mezzo omologato.

Le tubazioni dei freni idraulici anteriore e posteriore possono essere cambiate. Possono essere utilizzati connettori rapidi.

La biforcazione delle tubazioni per le due pinze dei freni anteriori deve farsi al di sopra della base inferiore della forcella. Non sono autorizzati condotti d'aria supplementari.

I serbatoi dell'olio possono essere cambiati o riposizionati.

Le pastiglie dei freni anteriore e posteriore possono essere cambiate.

Le copiglie di fissaggio delle pastiglie possono essere modificate con un tipo a cambio rapido.

3.3.7 - PNEUMATICI

Devono essere utilizzati pneumatici della classe W. Soltanto pneumatici venduti al pubblico, considerati come equipaggiamento per uso stradale, sono autorizzati. La profondità della scolpitura deve essere di almeno 2,5 mm. su tutta la banda di rotolamento del pneumatico, ai controlli pre-gara.

I pneumatici devono avere un marchio "E" e/o una approvazione DOT (Department American des Transports) e il numero DOT deve comparire sul fianco del pneumatico. Saranno preferiti i pneumatici con il marchio "E". E' consentito, in caso di gara "bagnata", l'utilizzo di gomme "rain", purchè il disegno del battistrada sia ottenuto mediante stampo. Si precisa che le gomme RAIN non prevedono l'approvazione DOT.

La larghezza del pneumatico non deve essere inferiore alla misura omologata nella serie.

E' consentito l'utilizzo di UNA sola misura per la gomma anteriore e DUE misure per la ruota posteriore. Il battistrada (le scolpiture) devono ricoprire il 4% della superficie del pneumatico; la distanza tra il bordo esterno del pneumatico e il centro della scolpitura esistente deve essere mm. 35 max.

L'uso di termocoperte è consentito come pure un dispositivo per il loro riscaldamento.

3.3.8 - POGGIPIEDI/COMANDI A PEDALE

I poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere spostati, ma i supporti devono essere montati sul telaio nei punti di fissaggio originali. I poggiapiedi possono essere montati fissi o in maniera ribaltabile, e in questo caso, includere un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.

L'estremità di ciascun poggiapiedi deve terminare con un raggio sferico pieno di almeno 8 mm. (vedi diag. A & C).

I poggiapiedi non ribaltabili in acciaio devono terminare con un puntale (tappo) **in alluminio**, in plastica, Teflon o altro materiale equivalente, permanentemente avente un diametro minimo di mm. 16.

Tale pedana deve essere costruita in maniera tale da fornire la maggior superficie possibile per l'appoggio del piede; i C.T. hanno il diritto di non accettare quei motocicli che non ritengono rispondenti a tale norma di sicurezza.

3.3.9 - MANUBRIO E COMANDI MANUALI

Il manubrio ed i comandi manuali possono essere sostituiti (questo non include la pompa dei freni).

Il manubrio ed i comandi manuali possono essere riposizionati.

L'interruttore dell'avviamento elettrico e quello di arresto del motore devono essere piazzati sul manubrio (vedi art. 01.33).

3.3.10 - CARENATURA

a) La carenatura ed il parafango anteriore devono apparire tali e quali a quelli originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

- b) La carenatura e le sovrastrutture possono essere sostituite con duplicati estetici degli originali. Il materiale può essere cambiato. L'utilizzo di materiali in fibra di carbonio o Kevlar è autorizzato.
- c) Le dimensioni devono essere le stesse della carenatura originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi d'origine.
- d) Il cupolino può essere sostituito unicamente con materiale trasparente.
- e) L'insieme dei supporti del gruppo degli strumenti/carenatura possono essere sostituiti. Tutti le altre staffe della carenatura possono essere modificate o sostituite.
- f) I condotti d'aria originali che vanno dalla carenatura alla scatola dell'aria possono essere modificati o sostituiti.
- g) I condotti d'aria originali entranti nella scatola dell'aria possono essere modificati o sostituiti.
- h) La carenatura inferiore deve essere costruita per contenere, in caso di rottura del motore, almeno la metà del totale dell'olio e del liquido refrigerante usati nel motore (minimo 5 litri). La parte inferiore delle aperture nella carenatura deve essere situata ad almeno 50 mm. al di sopra della carenatura (vedi allegato I).
- i) La carenatura inferiore dovrà incorporare **un foro del diametro di 25 mm.** Questo foro deve restare tappato in condizioni di pista asciutta e deve essere aperto unicamente nelle condizioni di corsa su pista bagnata, secondo le dichiarazioni del Direttore di gara.
- j) Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per permettere l'utilizzazione di un sollevatore per il cambio delle ruote ed è autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in plastica per il telaio o per il motore.
- k) Il parafango anteriore deve apparire come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.
- l) Il parafango anteriore può essere sostituito con un duplicato estetico dell'originale.
- m) Il parafango anteriore può essere spostato verso l'alto per aumentare lo spazio libero del pneumatico.
- n) Il parafango posteriore fissato sul braccio oscillante deve avere la stessa foggia di quello prodotto dal costruttore per la macchina omologata.
- o) Il parafango posteriore fissato sul braccio oscillante può essere sostituito con un copia del pezzo originale.
- p) Il parafango posteriore esistente sotto la sella può essere rimosso. Un parafango può essere fissato direttamente sul braccio oscillante (non deve coprire più di 120° della ruota).
- q) Tutti gli angoli esposti (vivi) devono essere arrotondati.

3.3.11 - SERBATOIO CARBURANTE

Il serbatoio del carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Il serbatoio del carburante deve essere completamente riempito con un foam (preferibilmente con "explosafe"). I serbatoi del carburante muniti di tubi di sfiato devono essere dotati di valvola non ritorno che scarichi in un recuperatore di una capacità minima di 250 cc., fabbricato di materiale adatto.

Il/i tappo/i del serbatoio del carburante può essere cambiato. I tappi del serbatoio di carburante, quando sono chiusi, devono essere stagni. Inoltre devono essere muniti di una chiusura di sicurezza per evitare ogni apertura accidentale.

3.3.12 - SELLA

La sella, struttura ed imbottitura, può essere sostituita con parti di apparenza simile a quelli originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. L'uso di fibre di carbonio o di materiali compositi di carbonio è consentito.

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

La sella monoposto in tal caso deve includere le targhe portanumero posteriori.

L'apparenza dal davanti, di dietro e il profilo deve essere conforme in principio alla forma omologata.

La modifica della sella e della sua parte posteriore non deve condizionare il posizionamento e la taglia delle targhe portanumero.

Tutti gli spigoli vivi devono essere arrotondati.

Fori possono essere fatti per il raffreddamento sulla base e/o sull'appoggio della sella. Se di diametro maggiore di mm. 10 devono essere ricoperti di rete metallica o di maglia; se "maglia" deve essere verniciata sembrare fatta di materiale uguale a quello della sella.

3.3.13 - CABLAGGIO ELETTRICO

I cablaggi elettrici possono essere modificati o sostituiti. Cavi supplementari possono essere aggiunti. Il taglio dei cavi è autorizzato.

3.3.14 - BATTERIA

Le dimensioni ed il tipo di batteria possono essere cambiati e riposizionati. Possono essere aggiunte batterie supplementari.

3.3.15 - RADIATORE DELL'ACQUA E RADIATORI DELL'OLIO

Il radiatore può essere cambiato soltanto se può essere fissato nello stesso posto di quello originale e se non richiede alcuna modifica al telaio principale o all'aspetto esterno della carenatura.

Le modifiche al radiatore dell'olio esistente sono ammesse soltanto se non necessitano di alcuna modifica al telaio principale o all'aspetto esterno della carenatura. Uno scambiatore di calore (olio/acqua) può essere cambiato con un radiatore dell'olio.

Radiatori d'olio supplementari non sono consentiti.

3.3.16 - SCATOLA DELL'ARIA (AIR BOX)

La scatola dell'aria deve restare come prodotta in origine dal costruttore sulla macchina omologata.

L'elemento filtro dell'aria può essere tolto.

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

Tutti i motocicli a 4 tempi devono avere un sistema di riciclaggio chiuso. Lo sfiato dell'olio deve essere connesso e scaricare nella scatola dell'aria.

I condotti dell'aria originali che vanno dalla carenatura alla scatola dell'aria possono essere modificati o sostituiti.

I condotti dell'aria originali entranti nella scatola dell'aria possono essere modificati o cambiati.

3.3.17 - CARBURATORI

Abolito

3.3.18 - SISTEMA DI INIEZIONE DEL CARBURANTE

I corpi d'ammissione devono essere originali come sul modello omologato.

Gli iniettori devono essere originali come sulla macchina omologata.

I cornetti di aspirazione possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli montati dal costruttore sulla macchina omologata.

Dispositivi che varino la lunghezza del condotto di aspirazione che funzionino mentre il motore è in marcia, non sono permessi.

Le valvole a farfalla non possono essere cambiate nè modificate.

Non è permessa nessuna modifica alla pompa di benzina o al regolatore di pressione.

La o le EPROM (circuito elettronico di programmazione, oppure EPROM chip) possono essere cambiati. E' consentito l'uso della "flash RAM" per la mappatura delle centraline. La pompa di benzina ed il regolatore di pressione devono restare come omologati.

3.3.19 - ALIMENTAZIONE DEL CARBURANTE

Le tubazioni del carburante possono essere cambiate.

Possono essere utilizzati connettori rapidi ("quick connectors").

I condotti di sfiato possono essere cambiati.

Possono essere aggiunti filtri del carburante.

Il rubinetto del carburante deve restare quello originariamente prodotto dal costruttore.

3.3.20 - TESTA DEL CILINDRO

La testa del cilindro deve essere quella omologata. Le seguenti modifiche sono ammesse.

La rettifica della superficie della testata lato guarnizione può essere fatta.

Sono consentite modifiche alle luci di aspirazione e scarico mediante asportazione o aggiunta di materiale (la saldatura è proibita).

Le guide valvole possono essere modificate o tagliate soltanto nel lato interno del condotto.

E' consentita la lucidatura della camera di scoppio.

Le sedi valvole devono essere originali ma è consentita la modifica del profilo (battuta).

Il rapporto di compressione è libero ma la camera di scoppio può essere modificata soltanto per asportazione di materiale.

E' proibito aggiungere materiale alla testa con le eccezioni scritte di seguito.

Le leve dei bilanceri (se presenti) devono rimanere originali (per materiale e dimensioni).

Le valvole possono essere modificate o sostituite. Il materiale può essere cambiato. Il diametro massimo ed il peso minimo devono restare come omologati.

E' consentito l'utilizzo di valvole in titanio solo se presenti in origine sul modello omologato.

Le molle delle valvole, ed i relativi fermi, possono essere modificate o rimpiazzate, ma il loro peso deve restare uguale o superiore a quello originale.

Gli scodellini portamolte delle molle delle valvole devono restare come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata.

Le leve dei bilanceri, se presenti, devono restare originali per dimensioni e materiali.

3.3.21 - ALBERI A CAMES

Il sistema di distribuzione deve restare come omologato.

I tempi di apertura sono liberi, ma l'alzata deve restare come omologata.

Il dispositivo per regolare la tensione della catena e della cinghia dentata dell'albero a cammes è libero. Alle verifiche tecniche, per il controllo, verrà verificata l'alzata del lobo della camme; se il sistema di comando è indiretto, verrà misurato il movimento di alzata della valvola.

3.3.22 - PIGNONI DEGLI ALBERI A CAMES

I pignoni degli alberi a cammes possono essere modificati o cambiati per permettere una fasatura della distribuzione.

3.3.23 - ALBERO MOTORE

Deve restare come omologato, senza modifiche.

La lucidatura e l'alleggerimento non sono autorizzati.

La modifica del/i volano/i non è autorizzata.

3.3.24 - POMPA DELL'ACQUA - POMPA DELL'OLIO E CONDOTTI DELL'OLIO

La pompa dell'olio deve restare quella omologata. Modifiche sono permesse. I condotti dell'olio possono essere modificati o cambiati. I condotti dell'olio sotto pressione, se sono sostituiti, devono essere costruiti in metallo rinforzato, ed avere i raccordi stampati o filettati.

3.3.25 - BIELLE

Le bielle devono restare quelle omologate.

Non è autorizzata nessuna lucidatura o alleggerimento.

3.3.26 - PISTONI

I Pistoni devono restare quelli omologati.

Non è autorizzata nessuna lucidatura o alleggerimento.

3.3.27 - ANELLI DEL PISTONE - (FASCE ELASTICHE E RASCHIAOLIO)
Gli anelli del pistone devono rimanere quelli omologati. Nessuna modifica è autorizzata.

3.3.28 - SPINOTTI E FERMI

Gli spinotti ed i relativi fermi devono rimanere quelli omologati.

Nessuna modifica è autorizzata.

3.3.29 - CILINDRI

I cilindri devono restare quelli omologati.

Sono ammesse soltanto le seguenti modifiche. Il piano a contatto della guarnizione della testa può essere lavorato per permettere di ottenere il rapporto di compressione desiderato o allo scopo di una rettifica di esso. I materiali omologati e le parti fuse per i cilindri debbono essere utilizzate.

La finitura della superficie e l'alesaggio debbono essere mantenuti.

La cilindrata deve rimanere come omologata.

3.3.30 - CARTERS MOTORE - CARTERS ANNESSI

(Coperchio dell'accensione, carter della frizione, ecc.)

I carters motore debbono restare quelli omologati. Nessuna modifica è autorizzata.

I carters contenenti olio che, in caso di caduta possono essere danneggiati, devono essere protetti da un ulteriore carter costruito in materiale composito (Carbonio o Kevlar)

Gli altri carters devono essere fabbricati con il materiale come omologato.

I carters motore/cambio di velocità, dell'accensione, della frizione e dell'alternatore possono essere protetti con mezzi supplementari, sia con coperchi di protezione fabbricati in acciaio inossidabile sia in compositi di carbonio/Kevlar.

Piastre o barre in alluminio e/o acciaio sono consentite. Tali protezioni devono essere costruite in maniera tale da offrire un'ulteriore garanzia agli urti e devono essere fissate in maniera corretta e sicura.

Possono essere fatti fori ai carters della frizione a secco per permettere un raffreddamento supplementare.

Possono essere installate protezioni laterali che copino la forma e rinforzino i carter laterali.

Queste protezioni devono essere costruite dello stesso materiale e non essere più leggeri che il materiale standard.

Il coperchio del pignone di uscita dalla scatola del cambio può essere rimosso. L'aggiunta di un carter protettivo del pignone di uscita dalla scatola cambio è consentito.

3.3.31 - TRASMISSIONE/SCATOLA CAMBIO DI VELOCITÀ

Tutti i rapporti della scatola del cambio di velocità sono liberi.

Gli ingranaggi della trasmissione primaria devono restare quelli omologati.

Un dispositivo di cambio rapido è consentito

Il pignone di uscita dalla scatola del cambio, la corona della ruota posteriore, il passo della catena e le sue dimensioni possono essere cambiati.

3.3.32 - FRIZIONE

Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il suo comando (via cavo o idraulico) devono restare come omologati.

Tutti i dischi della frizione possono essere cambiati.

Le molle della frizione possono essere cambiate.

La campana della frizione può essere rinforzata.

Sono vietati i comandi elettromeccanici o elettroidraulici.

3.3.33 - SISTEMA DI ACCENSIONE/CENTRALINA DI CONTROLLO

La centralina di controllo dell'accensione (CDI) può essere modificata o cambiata.

Può essere aggiunto un cablaggio supplementare.

Il taglio dei cavi è permesso.

Le candele di accensione ed i loro cavi di alimentazione possono essere cambiati.

3.3.34 - GENERATORE (ALTERNATORE)

Il generatore (alternatore) può essere modificato, tolto o sostituito.

L'avviamento elettrico deve essere funzionante fino al termine delle operazioni di verifica.

3.3.35 - SISTEMA DI SCARICO

I tubi di scarico ed i silenziatori possono essere modificati o cambiati.

Il convertitore catalitico può essere riposizionato o eliminato.

Il numero del/i silenziatore/i deve rimanere come omologato.

La collocazione del/i silenziatore/i, in principio, deve rimanere come omologata.

Proteggere il sistema di scarico non è permesso, ad eccezione delle parti vicino al piede del pilota e delle parti di carenatura che devono essere protette dal calore.

Il limite fonometrico è 107 dB.

3.3.36 - ELEMENTI DI FISSAGGIO (ATTACCHI DIVERSI)

Gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con elementi di fissaggio non importa di che materiale o tipo.

Gli elementi di fissaggio in alluminio possono essere utilizzati soltanto nelle parti non strutturali.

Gli elementi di fissaggio in titanio possono essere utilizzati nelle parti strutturali, ma la resistenza ed il tipo devono essere uguali o superiori alla resistenza dell'elemento originale che essi rimpiazzano.

Gli elementi di fissaggio in acciaio speciale possono essere utilizzati nelle parti strutturali, ma la resistenza ed il tipo devono essere uguali o superiori alla resistenza dell'elemento di fissaggio standard che essi rimpiazzano.

Gli elementi di fissaggio possono essere perforati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento non sono autorizzate.

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

3.3.37 - GLI ELEMENTI SEGUENTI POSSONO ESSERE MODIFICATI O SOSTITUITI IN RAPPORTO A QUELLI MONTATI SULLA MACCHINA OMOLOGATA

- Si può utilizzare qualunque genere di lubrificante, liquido dei freni o della sospensione.
- Si può utilizzare qualunque tipo di candela e di cappuccio della candela.
- Si può utilizzare qualunque tipo di camera d'aria (se utilizzata) o qualunque tipo di valvola.
- E' consentito eliminare, modificare o aggiungere pesi per l'equilibratura delle ruote.
- Possono essere utilizzati cuscinetti di qualunque tipo o marca (a sfere, a rulli, conici, ecc.).
- Guarnizioni e materiale delle guarnizioni.
- Rifinitura della superficie esterna dipinta e decalcomanie.

3.3.38 - POSSONO ESSERE TOLTI GLI ELEMENTI SEGUENTI

- Strumenti, relativi supporti e cavi associati.
- Avvisatore acustico.
- Supporto della targa di immatricolazione.
- Scatola degli attrezzi.
- Contagiri.
- Contachilometri, rinvio e cavo di trasmissione relativi.
- Ventilatore del radiatore e cavi di alimentazione.

- Poggiapiedi del passeggero.

- Maniglia/e per il passeggero.

- Copricatena purchè non sia incorporato nel parafango.

- Bulloni degli accessori rimossi dalla parte posteriore del telaio.

3.4 DEVONO ESSERE MODIFICATI I SEGUENTI ELEMENTI

I motocicli devono essere muniti di un interruttore o bottone di spegnimento montato su un lato del manubrio (a portata di mano quando si impugna la manopola) che sia capace di arrestare il funzionamento del motore.

La valvola del gas deve richiudersi automaticamente, quando non è più azionata dal conduttore (quando rilascia la manopola del gas).

I motocicli dotati di pompa elettrica della benzina dovranno avere un dispositivo di "Cut-Out" che, in caso di caduta, interrompa sia il funzionamento della stessa sia l'impianto di accensione. Una verifica del funzionamento di tale dispositivo potrà essere effettuata dai Commissari Tecnici in qualsiasi momento della manifestazione.

Le barre di protezione, il cavalletto centrale e la stampella laterale devono essere tolti (i supporti fissi debbono rimanere) Tutti i tappi di scarico devono essere fermati con un filo di sicurezza. Le viti ed i bulloni del/i filtro/i esterno/i dell'olio che fanno parte del circuito di lubrificazione devono essere bloccati con un filo di sicurezza.

Quando una moto è munita di tubi di sfiato o di troppo pieno, questi dovranno scaricare per mezzo delle uscite esistenti conformemente all'art. 36; il sistema chiuso originale dovrà essere mantenuto; non è consentita alcuna emissione atmosferica diretta.

Quando una moto è munita di sfiati dell'olio, l'uscita di questi ultimi deve farsi in un recuperatore che deve essere facilmente accessibile e che deve essere svuotato prima della partenza di una gara.

La capacità minima di un recuperatore dovrà essere di 250 cc. per gli sfiati della scatola del cambio e di 500 cc. per gli sfiati del motore.

Tutti i motocicli a 4 tempi devono essere muniti di un sistema di riciclaggio chiuso. Gli sfiati dell'olio devono essere collegati e devono riversarsi nella scatola del filtro dell'aria.

Il faro anteriore, la luce posteriore e gli indicatori di direzione devono essere tolti, ma l'aspetto frontale ed il profilo, inclusa la forma degli indicatori di direzione, devono essere mantenuti. Le aperture devono essere ricoperte con un materiale adeguato.

3.5 EQUIPAGGIAMENTO/ ACCESSORIO/

Un equipaggiamento accessorio che non si trovi all'origine sul motociclo omologato può essere aggiunto (per es.: acquisizione dati, computer, apparecchio di registrazione, ecc.). Di conseguenza non sono ritenuti irregolari gli eventuali fori praticati per il montaggio degli stessi.

Il montaggio di un sistema di comunicazione a raggi infrarossi tra il pilota ed il suo team può essere utilizzato esclusivamente per il rilevamento dei tempi sul giro.

Parimenti un aggiunta di un sistema GPS può essere utilizzato per lo stesso rilevamento e registrazione dei tempi sul giro. Si evidenzia che eventuali fori praticati per il montaggio di quanto sopra sono da ritenersi regolari.

Tuttavia, l'art. 1.5 (telemetria) deve essere rispettato.

ART. 4 - REGOLAMENTO TECNICO SUPERMONO

4.1 CILINDRATA

I motocicli, della volumetria massima di 800 cc. (senza tolleranza), liberamente elaborati o costruiti come prototipi, sono ammessi alle gare della cate-

goria "Supermono" purché a 4 tempi, con un solo cilindro, un solo pistone, una sola camera di scoppio e con aspirazione normale.

4.2 TELAI

Tutta la ciclistica del motociclo è libera, purché risponda ai requisiti di sicurezza previsti dal regolamento Tecnico generale riportato nell'Art. 1. E' vietato utilizzare il titanio, il magnesio ed i materiali compositi per la costruzione dell'asse del forcellone e del telaio; è altresì vietato l'uso del titanio per la costruzione della forcella anteriore.

4.3 PNEUMATICI

Sono ammessi tutti i tipi di pneumatici, compresi gli slick; sono invece proibiti i pneumatici da fuoristrada.

4.4 LIMITE FONOMETRICO

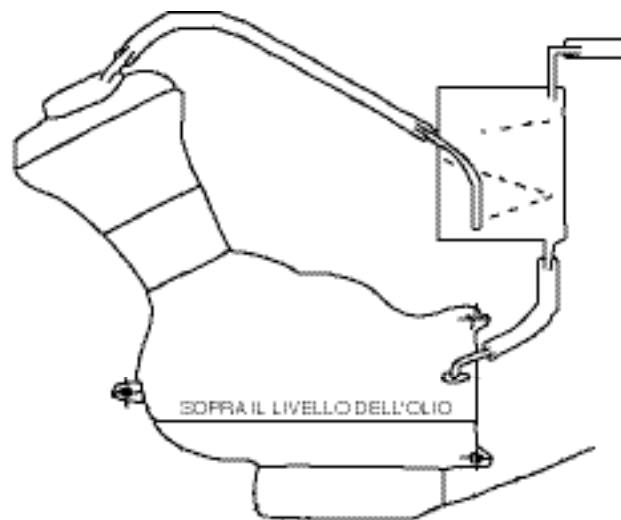
Il limite fonometrico è fissato in 105 dB/A ad una velocità media del pistone di 11 m/s; il valore della corsa deve essere inciso in un posto visibile del carter motore.

4.5 SOVRALIMENTAZIONE

La sovralimentazione è vietata; la semplice iniezione di carburante non è considerata sovralimentazione, come pure l'adozione di condotti che convogliano l'aria della corsa nei carburatori.

4.6 NORME DI SICUREZZA

Sono le medesime vigenti per le moto Grand Prix; in particolare si richiama l'attenzione del divieto di uso di liquidi oleosi per il circuito di raffreddamento, dell'obbligo delle legature di sicurezza con filo metallico di tutti i tappi o tubi di raccordo o filtri che contengano olio; di un recipiente in plastica trasparente di almeno 250 cc. in cui convogliare le tubazioni degli sfiati dell'olio e della benzina. Ogni sistema di recupero deve rinviare l'olio in eccesso nuovamente nel motore (vedi schema esemplificativo).



SCHEMA ESEMPLIFICATIVO DEL SISTEMA DI RECUPERO DELL'OLIO

4.7 REGOLAMENTO

Per quanto non espressamente contemplato valgono, in quanto applicabili le

prescrizioni tecniche e sportive riportate sul presente Annesso.

4.8 MARCHE MOTOCICLI

Il "Logo" e la scritta della "MARCA DEL MOTOCICLO" se non appartenenti ad una "Casa" associata alla FMI, dovranno essere preventivamente approvati dalla Commissione Tecnica Sportiva Nazionale, ed il costruttore potrà richiedere l'iscrizione alla FMI alle condizioni previste dalle N.S..

4.9 PESO

Vedi Art. 1.6.1.

4.10 TARGHE PORTANUMERO

Vedi Art. 1.11.

ART. 5 - REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI 125 SPORT

5.1 GENERALITÀ

Per essere conformi i motocicli devono essere rappresentati nel catalogo dei modelli della Casa costruttrice o importatrice ed essere regolarmente in produzione o importazione o esserlo stati nei 5 anni precedenti e in vendita (o venduti) tramite i normali canali commerciali e devono corrispondere ai dati riportati sul DGM 405 (definitivo) e sul Verbale di Omologazione del Ministero dei Trasporti.

SARÀ NECESSARIA UNA NUOVA OMOLOGAZIONE SE CI SARANNO MODIFICHE AL TELAI, IMPIANTO FRENANTE, FORCELLONE, CARTER MOTORE

5.2 RICHIESTE DI OMOLOGAZIONE

Le domande di omologazione devono essere presentate alla FMI entro il 31 gennaio di ciascun anno complete della documentazione richiesta: è obbligatorio per le fiches, utilizzare gli stampati forniti dalla FMI. L'esame della pratica ed il rilascio dell'omologazione FMI avverrà entro un mese; il mancato controllo da parte della FMI - nei termini prescritti - dei dati forniti dalle "Case" non comporterà la sospensione dell'omologazione: l'incompletezza dei dati forniti comporterà invece la sospensione dell'omologazione.

Nel caso di difformità tra quanto dichiarato dalle "Case" e quanto riscontrato dai controlli effettuati dalla FMI, relativamente al numero di veicoli prodotti o importati, i motocicli delle case interessate verranno esclusi dalle competizioni dell'anno successivo.

5.3 ESTENSIONI DI OMOLOGAZIONE

Una volta iniziato il campionato non saranno concesse estensioni di omologazione, fatte salve deroghe proposte alla FMI dalle Case Associate che accerteranno la reale necessità dell'intervento anche in base alle operazioni di richiamo che potranno essere avviate dal costruttore che farà richiesta di estensione o variazione alle schede.

5.4 CONTROLLI DI PRODUZIONE

La FMI sarà libera di poter effettuare presso gli stabilimenti dei produttori ed i magazzini degli importatori i controlli sulle moto per le quali le Case hanno richiesto l'omologazione. Le Case si impegnano a far smontare i pezzi che i tecnici della FMI vorranno controllare. E' accettato il principio degli eventuali rilievi fatti dalle altre Case.

5.5 DOCUMENTAZIONE RICHIESTA PER L'OMOLOGAZIONE

- 1) DGM 405 (definitivo) del motociclo prodotto in serie;
- 2) verbale di omologazione Ministeriale;
- 3) scheda fornita dalla FMI completata dei dati tecnici richiesti;
- 4) dichiarazione di produzione o importazione di 100 esemplari completi con i numeri di telaio entro il 28 febbraio di ciascun anno, con l'impegno a completare il resto della produzione minima richiesta (500 unità) e presentazione del packing list entro il 30 giugno di ciascun anno. Si precisa che se la produzione della Ditta costruttrice è superiore a 1000 unità annue il numero di esemplari previsto deve

essere venduto in Italia, in caso contrario nel mondo: in quest'ultimo caso dovranno essere prodotte le bolle doganali e/o le fatture;

- 5) disegni completi sulla scheda campione inviata dalla FMI alle Case;
- 6) n. 2 foto (una per lato) del motociclo;
- 7) n. 2 foto (una per lato) del motore;
- 8) versamento della tassa di omologazione prescritta, riportata nell'Annuario FMI.

I punti 5/6/7 possono essere forniti su supporto elettronico (CD o DVD).

5.6 CLASSI AMMESSE

Abolito

5.7 ELEMENTI VIETATI

I motocicli dovranno entrare in pista privi di:

- Specchi retrovisori;
- pedane del passeggero;
- lampeggiatori se non integrati nella carrozzeria;
- cavalletto centrale;
- stampella laterale;

5.8 ELEMENTI ACCESSORI

Le "fiancattine" se presenti sulla moto originale non possono essere rimosse.

La carenatura può subire delle leggere modifiche per consentire il montaggio dell'impianto di scarico (che può essere sostituito).

E' ammessa la sostituzione della carenatura originale con altra aftermarket, che deve però mantenerne lo stesso aspetto e dimensione; una variazione dei pezzi che la compongono (ad esempio un particolare costituito da 3 pezzi può essere costruito in pezzo unico) è consentita. La fibra di carbonio ed il kevlar sono proibiti purché non siano montati di serie.

Il portatarga può essere rimosso

5.9 SOSTITUZIONI E MODIFICHE AMMESSE O VIETATE (MOTORE)

5.9.1 - TESTA

La testa può essere sostituita con altra fornita in kit ricavata dal pieno.

Il rapporto di compressione deve avere un valore massimo di 13,5:1.

La misurazione del volume della camera di scoppio verrà effettuata con il cilindro in posizione verticale (senza candela) e pistone al Punto Morto Superiore, tramite introduzione di olio dal foro della candela sino a raggiungere il livello dell'ultimo filetto della stessa con buretta graduata per determinarne la quantità; per rapporto di compressione s'intende quello geometrico:

$$R = (V_c + C) : V_c$$

E' consentito l'utilizzo di uno strumento calibrato da inserire nell'alloggiamento della candela per determinare una più esatta lettura del contenuto di liquido nella camera di scoppio; la dimensione in altezza del foro della candela deve essere la stessa di quella riscontrabile in una testa di produzione.

E' consentito il montaggio di un anello antidetonazione di qualsiasi materiale sul piano superiore del cilindro.

E' consentita la lavorazione della testa per la modifica dello squish

5.9.2 - PISTONE

Il pistone potrà essere quello originale o quello del Kit, entrambi chiaramente indicati sulla scheda di omologazione.

5.9.3 - CORSA

Non può essere modificata.

5.9.4 - ALESAGGIO

Si possono rialesare i cilindri solo nei limiti ammessi dal costruttore utilizzando solo pistoni previsti dal catalogo ricambi della Casa e purché la cilindrata della classe non venga superata.

5.9.5 - CONDOTTI E LUCI

Le dimensioni, la forma dei condotti e delle luci del cilindro sono libere, fermo restando il grezzo del cilindro ed il loro numero; è consentita la raccordatura dei travasi del carter motore con il cilindro; tale lavorazione ha come limite il perimetro esterno dei volani motore; pertanto la camera di manovella deve restare originale senza modifiche.

5.9.6 - ALIMENTAZIONE

I soli carburatori consentiti sono i Dell'Orto PHVH o VHST diametro 28 mm.

Il corpo del carburatore, la sezione del diffusore e il numero dei getti non possono essere modificati; solo il getto "di potenza" può essere montato oppure no, a scelta del conduttore. A parte quanto vincolato nelle note precedenti, tutto il resto, comprese le tarature, è libero.

5.9.7 - PACCO LAMELLARE.

Il pacco lamellare deve restare originale. Non è consentita alcuna lavorazione o modifica. Il numero e lo spessore dei petali sono liberi. Gli stoppers possono essere modificati e/o eliminati.

5.9.8 - FILTRO DELL'ARIA (VEDI ANCHE ART. 5.19 - A)

Il filtro dell'aria può essere rimosso. La scatola del filtro può essere tolta od impiegata, completamente o in parte, o modificata con sola asportazione di materiale, senza alcuna aggiunta, e mantenendo gli attacchi originali.

5.9.9 - LUBRIFICAZIONE

E' consentita la rimozione del miscelatore unitamente a tutti i suoi componenti; pertanto è consentito l'utilizzo di miscela.

5.9.10 - IMPIANTO DI SCARICO

Il complesso di scarico è libero (ad eccezione dell'uso del titanio che è proibito).

Il limite fonometrico è fissato in 94 dB/A a 6.500 giri.

La flangia di scarico è libera.

5.10 DIVIETO

E' vietato forare, segare, asportare o riportare materiale da/in qualunque componente del motore e del telaio, salvo quanto espressamente regolamentato.

E' altresì vietato l'uso di bulloneria in titanio, sia per il motore che per la ciclistica.

5.11 IMPIANTO ELETTRICO

Può essere sostituito con altro dedicato e semplificato, fornito come Kit, specifico per la moto in oggetto.

La collocazione delle varie componenti può essere riposizionata.

Le staffe di supporto della batteria possono essere eliminate.

La batteria può essere cambiata e ricollocata in altra posizione purché fissata in maniera solida e sicura.

I comandi elettrici sul manubrio possono essere eliminati. Deve essere montato un interruttore che interrompa la corrente.

Accensione: può essere montata una centralina fornita come kit avente caratteristiche definite nella fiche di omologazione.

Non sono ammessi impieghi di meccanismi di ogni genere che possano consentire interventi per variare la curva dichiarata o la fasatura in corsa.

La tolleranza ammessa sarà di $\pm 1^\circ$. Non è assolutamente consentito variare la fasatura dell'accensione asolando i fori di fissaggio del pickup. Il circuito di ricarica della batteria può essere disattivato in corsa.

I motocicli devono essere provvisti, oltre che di interruttore di spegnimento, di un dispositivo a strappo collegato al pilota che interrompa il circuito elettrico principale in caso di caduta, se nella moto è presente una pompa elettrica per il carburante come nel caso di impianti ad iniezione.

5.12 CICLISTICA

E' vietato forare, segare o comunque asportare materiale da qualunque componente della parte ciclistica. E' consentito fare un foro per eventuale montaggio di un ammortizzatore di sterzo ove non presente. - I numeri di telaio devono essere chiaramente leggibili.

La trasmissione finale è libera: è ammessa la rimozione del carterino copricatena.

Il manubrio ed i particolari montati su di esso (leve, acceleratore, ecc.), sono liberi a condizione che sia usato il sistema di fissaggio di serie e che siano rispettate le norme previste dai "Regolamenti Tecnici".

Le pedane poggiapiedi devono essere pieghevoli e dotate di un efficace dispositivo a molla che le riporti automaticamente nella posizione originale; i comandi a pedale e la loro posizione sono liberi nel rispetto dei valori previsti dai "Regolamenti Tecnici".

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

La sella può essere modificata, ma è proibito l'uso di fibra di carbonio e kevlar se non presente nel motociclo omologato.

La forcella deve essere quella di serie: ma possono essere cambiate e/o modificate le sue componenti interne; è consentito sostituire i tappi della forcella (in prossimità dei piedini della forcella sarà possibile la presenza di tracce di filettatura dovute ai montaggi consentiti) e possono "salire" o "scendere" le canne rispetto alle due piastre della testa di sterzo.

Gli ammortizzatori posteriori sono liberi purché siano mantenuti gli attacchi e i leveraggi della sospensione posteriore originali.

Un ammortizzatore di sterzo può essere montato, anche se il motociclo all'origine ne era sprovvisto.

Freni: il materiale delle guarnizioni di attrito ed il sistema di fissaggio sono liberi; l'impianto deve essere originale ad eccezione delle tubazioni che sono libere.

5.13 PESO

Vedi art. 1.6.1.

In caso di necessità di zavorra, la posizione della stessa deve essere dichiarata.

5.14 RUOTE E PNEUMATICI

Le uniche ruote consentite sono quelle omologate con il motociclo.

Non è consentito il montaggio di cerchi kit.

Non è consentito lo scambio di cerchi tra modelli diversi di moto.

Il solo materiale consentito per la costruzione delle ruote sono le leghe di alluminio.

Sono vietati i cerchi in magnesio.

La marca e la misura dei pneumatici sono liberi, purché siano omologati per l'uso stradale dalle Industrie produttrici, riportati nei rispettivi listini ed in libera vendita al pubblico; essi devono riportare sul fianco la sigla D.O.T..

La normativa ritenuta valida dalla FMI è la ETRTO; sono proibite le gomme racing o con la scritta "not for highway use"; l'indice di velocità riportato sul fianco, può essere superiore (ma non inferiore) a "V".

L'uso di coperte termiche è proibito. E' altresì proibito invertire la posizione dei pneumatici rispetto a quanto previsto nel listino della Casa costruttrice. E' consentito, in caso di gara bagnata, l'utilizzo di gomme "rain", purché il disegno del battistrada sia ottenuto mediante stampo.

5.15 ALTRE DISPOSIZIONI

1) E' ammessa la verifica di una sola moto.

2) Tutto ciò che non è esplicitamente permesso nel presente Regolamento e nelle schede di omologazione è vietato (sistema di raffreddamento, di avviamento, ecc.).

3) Tutti i tappi, raccordi delle tubazioni dell'impianto di lubrificazione dovranno avere delle legature di sicurezza con filo metallico. Questa prescrizione si applica anche ai circuiti di raffreddamento ad olio.

4) La bulloneria della ciclistica è libera (con l'esclusione del titanio) nel rispetto dei pesi minimi previsti al punto 5.14. La bulloneria del motore non può essere oggetto di nessuna lavorazione o variazioni di misura rispetto alla viteria originale.

5) E' consentito il montaggio di boccole in alluminio o bronzo per ripristinare le sedi dei cuscinetti dell'albero motore; le misure dei cuscinetti devono essere mantenute originali.

6) E' consentito togliere la valvola termostatica.

7) Sulle viti della testata e del cilindro devono essere predisposti dei fori per una eventuale piombatura

8) Dischi condotti, conduttori e molle della frizione possono essere sostituiti con altri forniti come kit.

9) La rimozione dell'impianto di avviamento è consentita (nel dispositivo elettrico è ammessa la eliminazione dei relativi cablaggi elettrici).

5.16 AGGIORNAMENTO DEI MOTOCICLI

Con riferimento ai motocicli omologati in precedenza, si precisa che qualora vengano effettuate, entro il termine previsto, "Estensioni di omologazione" che non richiedano un nuovo DGM 405, le modifiche introdotte sui nuovi modelli possono essere riportate anche sui motocicli prodotti in anni antecedenti; se invece le modifiche apportate dalla Casa costruttrice riguardano parti del motociclo asteriscate sul DGM 405 (tipo struttura, passo, freni, modello motore, numero cilindri, tempi, diametro, corsa, cilindrata totale, potenza fiscale, rapporto di compressione, potenza massima effettiva, trasmissione primaria o secondaria), occorrerà produrre una nuova e completa documentazione in base a quanto disposto dall'Art. 225 del DPR 30/6/1959 n. 420.

5.17 VERIFICHE TECNICHE

1) Ai controlli tecnici di fine gara, per ciascun motociclo, possono presenziare al massimo due persone compreso il pilota.

2) Alle verifiche tecniche pre e post gara può essere presente, senza interferire, un tecnico per ciascuna "Casa" affiliata alla FMI che abbia moto partecipanti alla Gara, purché precedentemente accreditato. Il giudizio finale compete al Commissario Tecnico della FMI.

3) In caso di contestazione o mancanza di dati numerici nella fiche, farà fede il pezzo originale depositato e punzonato dalla FMI.

4) In caso di reclamo contro una moto, il reclamante è tenuto a versare una cauzione pari al costo dell'oggetto di verifica qualora a causa della stessa si addinga alla distruzione totale o parziale dell'oggetto. Il Commissario Delegato non darà seguito al reclamo se oltre alla tassa, non sarà stata versata la cauzione anzidetta.

5.18 CHIARIMENTI

A) Alimentazione: poiché sia il filtro dell'aria che la scatola relativa possono essere rimossi, fermo restando i carburatori consentiti, si evince che la presa dell'aria per il carburatore è libera, ed è pertanto consentito modificare parti della scatola del filtro originale in modo che possa fungere da convogliatore d'aria.

B) Il cornetto del carburatore può essere cambiato o rimosso non essendo lo stesso parte del corpo carburatore.

ART. 6 - REGOLAMENTO TECNICO CORSE IN SALITA

6.1 PRESCRIZIONI GENERALI

I motocicli per essere ammessi devono essere di derivazione stradale. Nella classe Supermotard sono ammessi quelli per uso fuoristrada e misto. Le moto di serie di stretta derivazione stradale di tipo Sport omologate dalla FMI, anche in anni precedenti, sono ammesse anche se montano il cambio originale a 7 rapporti, come rilevabile dalla relativa scheda di omologazione.

6.2 CARBURANTI E LIQUIDI DI RAFFREDDAMENTO

Per le prove e la gara è obbligatorio l'uso di benzina del "tipo commerciale"

in vendita presso qualsiasi distributore stradale di carburante. E' assolutamente vietato l'uso di additivi atti a modificare le caratteristiche del carburante (vedi anche Art. 1.17).

Nei motori con raffreddamento a liquido è obbligatorio l'uso di acqua nell'impianto, mentre sono vietati i liquidi speciali (vedi anche Art. 1.17).

6.3 LIMITI FONOMETRICI

I limiti fonometrici devono essere contenuti entro 102 dB/A.

6.4 SOVRALIMENTAZIONE

E' vietata la sovralimentazione del motore e l'uso di iniezione diretta nel cilindro.

6.5 SOSTITUZIONI E MODIFICHE AMMESSE E VIETATE

6.5.1 - MOTORE

Il motore rimane libero, mentre non può essere modificato:

- il numero dei cilindri
- la corsa dei pistoni
- la posizione dei cilindri e teste rispetto al basamento e/o carter motore
- il sistema di ammissione compreso il numero delle valvole, carburatori o altri sistemi di controllo dell'aria. Si precisa che le misure dei carburatori e degli iniettori sono libere.

6.5.2 - CICLISTICA

Non sono ammessi alleggerimenti al telaio, al telaietto reggisella, ai dischi freni, ai cerchi ruote ed alle parti soggette a sforzo, salvo che non siano già presenti nel modello di derivazione. E' possibile montare cerchi non originali.

6.5.3 - PNEUMATICI

Sono vietati i pneumatici slick, ad eccezione dei sidecar. Sono ammessi tutti i tipi di pneumatici stradali. In caso di gara dichiarata bagnata è consentito l'uso di pneumatici rain, purché il battistrada sia ottenuto mediante stampo.

6.5.4 - IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico può essere eliminato, come pure la strumentazione. 6.5.5 - CARENATURA E PARTI IN MOVIMENTO

E' ammesso l'utilizzo di carenatura anche se il modello originale ne è sprovvisto (ad esclusione della classe Naked). I motocicli dovranno avere montati i coperchi e/o le protezioni previste delle parti in movimento.

6.5.6 - SERBATOI DI RECUPERO

Qualora vi sia un tubo di sfiato, deve terminare in un recipiente di raccolta in materiale plastico o metallico ben fissato al telaio e della capienza di almeno 300 cc. oppure terminare nella scatola filtro aria purché sia chiuso e collegato all'aspirazione per rimettere in circolo i gas stessi.

6.5.7 - TAPPI DI RABBOCCO E SCARICO OLIO

E' obbligatoria la piombatura di sicurezza dei tappi di rabbocco e scarico olio dai carter.

6.6 PESO

Vedi art 1.6.1.

6.7 NORME DI SICUREZZA

In gara e nelle prove non devono essere montati:

- fari ed indicatori di direzione
- specchietti retrovisori
- cavalletto centrale e/o laterale

Può essere nastrato il faro posteriore. E' vietato fissare con cavi i cavalletti.

Eventuali strumentazioni digitali multifunzione, devono essere coperte in sede di prove e gara per motivi di sicurezza

6.8 TARGHE PORTANUMERO

Vedi art 1.11.

6.9 SOTTOCOPPA PER MOTOCICLI 4 TEMPI

I motocicli con motore 4 tempi dovranno essere dotati anche di materiale in feltro o spugna atto ad assorbire accidentali perdite o trafileggi di lubrificante.

6.10 NORMA FINALE

Per quanto non contemplato nel presente Regolamento Tecnico valgono, in quanto applicabili, le norme contenute nel R.M.M. e suoi Annessi; per le Moto d'Epoca occorre fare riferimento al regolamento tecnico Gruppo 5 Velocità.

ART. 7 - REGOLAMENTO TECNICO MINIMOTO E MIDIMOTO

7.1 - GENERALITA'

La mini moto è una moto in miniatura con telaio rigido e mossa da un motore a scoppio.

7.2 - CICLISTICA

7.2.1 - MINIMOTO

Passo	mm. 620 max
Lunghezza	mm. 900 max
Altezza sella	mm. 385 max
Altezza Totale	mm. 570 max
Pedane	mm. 29 lunghezza minima non pieghevoli
Peso minimo	(solo per junior) 21 kg. (a secco)

Sarà possibile l'utilizzo di zavorra per il raggiungimento del peso minimo purché solidamente fissata al telaio.

A queste misure è consentita una tolleranza del 5%

7.2.2 - MIDIMOTO

Passo	da mm. 675 a mm. 730 max
Lunghezza	da mm. 965 a mm. 1060
Altezza sellino da terra	da mm. 425 a mm. 460 al centro
Altezza massima da terra	mm. 620 senza pilota
Diametro pneumatici	mm. 280
Larghezza del cerchio	mm. 100

Telaio rigido

Pedane non pieghevoli.

A queste misure è consentita una tolleranza del 5%.

Dal 2009 sarà prevista la possibilità in tutte le classi di usare sia mini che midi.

7.3 - MOTORIZZAZIONI PER TUTTE LE CATEGORIE

Motore monocilindrico, monoalbero 2 valvole per i 4T, monomarcia con avviamento a strappo e fune autoavvolgente, frizione centrifuga a secco, calettata sull'albero motore. Sono vietate le frizioni in bagno d'olio.

E' vietato qualsiasi tipo di variatore.

Carburatori a depressione o membrana sono vietati.

Le tolleranze previste nella meccanica dei vari motori sono:

Parti di fusione: + - 0,5 mm

Parti da lavorazione meccanica: + - 0,15 mm

Flange di riduzione: + - 0,03 mm su foro da 10 e da 15

7.3.1 - CATEGORIA JUNIOR E JUNIOR A

Saranno comunque specificate nelle tavole fiches.

Cilindrata massima 40 cc per il 2T (solo motori monopetalo) e 80 cc per il 4T con potenza massima HP 3,50 misurati alla ruota con flangia.

Sarà possibile una verifica delle potenze al banco. Eventuali potenze superiori rilevate, senza alterazione delle caratteristiche fornite dal

costruttore, comporteranno l'eliminazione del tipo di motore dalle competizioni.

Raffreddamento ad aria.

Le tolleranze previste nelle fiche potranno essere adeguamento della misura senza costituire irregolarità.

Carburatore a sezione circolare da max. mm. 15 per il 2T e 4T (4T, se sezione ellittica, dimensioni equivalenti).

E' consentita la sostituzione dei getti e spilli.

2 T: flangia allo scarico da mm. 10 di diametro avente spessore di mm. 3. posta tra lo scarico del cilindro e l'attacco del collettore di scarico.

Si precisa che il foro della flangia deve essere perfettamente cilindrico e le relative guarnizioni perfettamente piane ed integre.

4 T: flangia interposta tra il carburatore e l'ingresso del condotto di aspirazione da mm. 10 di diametro; tale misura dovrà essere costante per una lunghezza compresa tra 5 e 10 mm.

Impianto freni meccanico.

7.3.2 - CATEGORIA JUNIOR B

Stesse caratteristiche motore Junior A ad eccezione delle flange di riduzione che saranno: 2 T e 4T mm 15, aventi le stesse caratteristiche sopra descritte.

Limite di potenza: HP 6,0 alla ruota con flangia

7.3.3- CATEGORIA JUNIOR C

Stesse caratteristiche generali.

Nessuna flangia di riduzione e limite di potenza.

7.3.4 - CATEGORIE SENIOR A e OPEN

Cilindrata massima per Senior A 40 cc per il 2T e 90 cc per il 4 T

Cilindrata massima per OPEN 50 cc per il 2T e 106 cc per il 4 T

Elaborazione motore libera

Carburatori: Senior A 2 T mm. 14 o 15 4 T mm. 19

Raffreddamento Aria o Acqua

Impianto freni Meccanico o Idraulico.

7.3.5 - BULLONERIA

E' vietato l'uso del titanio e delle leghe leggere.

7.3.6 - INTERRUETTORE DI SPEGNIMENTO

Tutte le moto dovranno avere un interruttore di spegnimento posizionato sul manubrio, a destra o a sinistra, funzionante in ogni momento della manifestazione.

7.4 - CANDELE

Libere per quanto riguarda la marca, la gradazione ed il materiale. Non sono ammesse lavorazioni.

7.5 - CARBURANTE

L'unico carburante ammesso è quello senza piombo di tipo commerciale in libera vendita al pubblico nelle stazioni di servizio. Il C.D.G. può in qualsiasi momento, anche d'ufficio, disporre la verifica della benzina di uno dei concorrenti, procedendo al relativo prelievo di un campione.

7.6 - PNEUMATICI - CERCHI

Per tutte le categorie Junior dovranno essere usati pneumatici prodotti in Paesi appartenenti alla C.E. marcati JUNIOR e JUNIOR "R" (Rain) reperibili in libera vendita al prezzo massimo rispettivamente di € 37,00 ed € 60,00 cad. iva inclusa.

I pneumatici da utilizzare in condizioni di "Gara asciutta" dovranno essere esclusivamente quelli marcati "JUNIOR". Qualora il D.d.G. dichiarerà "Gara Bagnata", si potranno utilizzare pneumatici marcati

"JUNIOR R".

Per le categorie senior sono liberi, slick o scolpiti ma con diametro minimo di mm 240 e massimo di mm 280. Il cerchio, libero anch'esso purché regolarmente omologato, e di larghezza massima di mm 100. Le gomme da kart sono severamente vietate.

7.7 - IMPIANTO FRENANTE

Obbligatorio 1 disco freno anteriore e 1 posteriore.

Per tutte le categorie e classi è obbligatorio il montaggio di un carter di protezione del disco anteriore, preferibilmente in materiale plastico, realizzato da Case Costruttrici,

7.8 - TRASMISSIONE

Per tutte le Categorie e Classi la catena dovrà essere adeguatamente protetta.

7.9 - SCARICO

Per tutte le categorie Junior verrà utilizzato uno scarico modello ACMI come da fiches.

Il collettore di scarico delle Categorie Junior (motore 2T) dovrà avere una parte a diametro costante di mm. 22 (interno) per una lunghezza min. di mm. 280

La rumorosità massima, dovrà essere di 94 dB/A

Il valore fonometrico verrà rilevato a:

motori 2 T 8000 g/m

motori 4 T 6000 g/m

Il limite di rumorosità potrà essere controllato dagli ufficiali di gara preposti ed il sistema di misurazione e quello previsto dal regolamento tecnico generale, con la minimoto posta sugli appositi supporti.

Il rilevamento dovrà essere rilevato con la trasmissione finale disinnestata e la frizione regolarmente montata. A fine gara è ammessa una tolleranza di 3 dB/A.

I bulloni o prigionieri dello scarico, uscita cilindro, dovranno avere dei fori per un'eventuale punzonatura.

Il silenziatore non può oltrepassare la tangente verticale al limite posteriore della sella.

E' ammessa la punzonatura di una sola moto.

7.10 - CARROZZERIA

Sono ammesse carenature e scocche in ABS o vetroresina, colorazioni libere e targhe portanumeri sui lati del codino e sul davanti della carena. I numeri sul davanti dovranno essere almeno cm 12 di altezza.

7.13 - NUMERI DI GARA

I numeri di gara devono essere ben visibili sulla moto e rispettare le seguenti colorazioni:

CLASSE	FONDO	NUMERO
Junior	Blu	Bianco
Junior A	Rosso	Bianco
Junior B	Giallo	Nero
Junior C	Nero	Bianco
Senior A	Bianco	Nero
Open A	Marrone	Bianco
Open B	Verde	Bianco

7.14 - EQUIPAGGIAMENTO CONDUTTORI

Dovrà essere idoneo e così composto:

A) Casco di protezione: tipo jet con mentoniera o integrale e in ogni caso OMOLOGATO.

B) Giacca antistrappo o maglia con paragoniti.

- C) Guanti che coprano la mano.
 D) Pantaloni con ginocchiere obbligatorie. E' assolutamente vietato l'uso di ginocchiere di qualsiasi metallo.
 E) Scarpe: La scarpa dovrà comunque coprire le caviglia.
 F) E' Obbligatorio l'uso del paraschiama, in tutte le gare e per tutte le categorie il Commissario di gara potrà verificarne l'idoneità

7.11 - DIVIETI

- 7.11.1 - E' vietata qualsiasi modifica che possa alterare la filosofia della Minimoto.
 7.11.2 - Modifiche alla carrozzeria, o alla ciclistica che non siano apportate dal costruttore.
 7.11.3 - Qualsiasi accessorio non inserito in Fiche ove previsto.
 7.11.4 - E' vietato l'uso di qualsiasi rilevamento elettronico (es. telemetria, contagiri etc.)
 7.11.5 - Sono vietati materiali in CARBONIO E TITANIO ad eccezione dei petali del pacco lamellare.
 7.11.6 - E' vietato qualsiasi meccanismo atto a variare volumi, anticipi e travasi
 7.11.7 - E' vietato l'uso di qualsiasi strumento di comunicazione audio
 7.11.8 - E' vietata l'accensione variabile DIGITALE. Per le accensioni Analogiche per valori compresi tra giri motore 5000/14000 è consentito un ritardo max. di 5°

7.12 - CONTROLLI TECNICI

I controlli tecnici di fine gara, saranno effettuati dai Commissari Delegati dalla F.M.I.

7.13 - NORMA TRANSITORIA

Per tutto ciò che non è espressamente riportato nel presente regolamento valgono le norme generali della F.M.I.

7.14 - OMOLOGAZIONI MOTO E MOTORI

Ogni mini moto per essere ammessa a gareggiare deve essere omologata dalla F.M.I. (con esclusione della classe Senior Open per la quale è ammessa una sola moto con la non partecipazione alla classifica marche).

Per ottenere l'omologazione sarà obbligatorio:

- a) licenza di iscrizione alla F.M.I. quale industria Gruppo D per l'anno di riferimento
 b) richiesta di omologazione accompagnata da documentazione completa su CD accompagnata dal versamento di € 250,00 da presentarsi entro il 31/12 di ciascun anno; il numero minimo previsto è di 50 pezzi.
 Per i motori 2T aventi la possibilità di trasformazione in aria o acqua, sarà sufficiente (oltre al numero minimo di 50 pezzi) la presenza di n° 20 componenti complete per la trasformazione.
 c) La incompletezza di quanto sopra comporterà la non ammissione alla stagione agonistica;
 d) Nella seconda parte del mese di febbraio si procederà al controllo per l'omologa dei nuovi modelli.
 Al momento dell'ispezione dovranno essere presenti nell'azienda n° 20 pezzi completi e assemblati e la presenza dei restanti 30 costituiti dai componenti per il montaggio.
 Sarà accettata eventuale documentazione fiscale attestante l'avvenuta costruzione e vendita.
 Sarà possibile, su richiesta, effettuare il controllo di quanto sopra, prima della scadenza prevista.
 e) Eventuali estensioni all'omologazione non saranno accettate nel

corso dell'anno. Si precisa che per estensioni si intendono variazioni rilevanti al progetto.

- f) La mancata rispondenza di quanto sopra comporterà la non omologazione del mezzo.
 g) Una nuova omologazione del mezzo sarà necessaria se saranno modificati il telaio, la forcella ed il forcellone (per quest'ultimo la modifica dovrà consistere della variazione delle dimensioni dei materiali e della tipologia); la modifica degli attacchi motore, per montaggio di unità diversa dalla prevista, non presuppone una nuova omologazione. Eventuali variazioni di lieve entità alla carenatura non richiederanno una nuova omologazione.
 h) La pubblicazione di fiche tecniche prive del timbro della FMI comporterà l'applicazione di un'ammenda di € 500,00 per ogni infrazione.

Documentazione da inviare per la omologazione.

- 1) Parte Generale contenente tutte le caratteristiche del veicolo
 - 2) Disegni quotati telaio, forcella, forcellone, ruote (dal 1.1.2009)
 - 3) Dischi freni e pinze
- N° 2 foto della moto, una per lato con carena.
 N° 2 foto della moto, una per lato senza carenatura.
 N° 2 foto del motore solo per categoria Senior.

Per omologazione motore:

- 4) Disegni completi di quote (testata, carter, cilindro, pistone, albero motore, alberi a cammes e valvole (motori 4T), frizione etc. e foto del motore lato dx. e sx.

La documentazione di cui sopra, nella forma e nei tempi sopra descritti, dovrà essere fornita con supporto CD.

ART. 8 - REGOLAMENTO TECNICO SCOOTER

8.1 - GENERALITA'

Sono ammessi tutti gli scooter a due ruote, con diametro massimo del cerchio di 13 pollici (330 mm.) e pedana poggia piedi di tipo a piattaforma, lunga almeno 250 mm. e larga 300 mm. Detta pedana può avere al centro un tunnel, la cui altezza misurata dalla pedana, non deve superare i 100 mm. Tutti gli scooter devono essere stati omologati come ciclomotori con verbale del Ministero dei Trasporti, o certificato di conformità dei paesi della Comunità Europea.

8.2 - CLASSI

Le classi ammesse sono: 70 cc. AUTOMATICO SUPER
 70 cc. AUTOMATICO

8.3 - 70 CC. AUTOMATICO SUPER

La cilindrata massima consentita è di 70 cc., ottenibile mediante una miglioramento dell'alesaggio. La corsa deve rimanere obbligatoriamente quella di serie. E' vietato sostituire o modificare gli organi dello scooter qui sotto specificati con l'esclusione delle modifiche ammesse nei punti da a) a z) dell'Art. 8.3.3.

8.3.1 - MOTORE

- 1) Carter motore (completo)
- 2) Statore e volano dell'accensione
- 3) Tipo di raffreddamento

8.3.2 - TELAIO

- 1) Struttura del telaio in tutte le sue parte compresi sistemi di articolazione motore.
- 2) Cerchi e mozzi.
- 3) Manubrio (che deve rimanere assolutamente originale anche nel suo posi-

- zionamento).
- 4) Serbatoio carburante.
 - 5) Carrozzeria esterna.
 - 6) Parafango anteriore, con esclusione degli attacchi.
 - 7) Sella.
 - 8) Attacchi e sistema di funzionamento della sospensione posteriore.
- 8.3.3 - GLI ELEMENTI QUI SOTTO SPECIFICATI POSSONO ESSERE MODIFICATI**
- a) Il carburatore, libero per marca e tipologia, deve avere un diametro massimo di 19 mm., misura costante su tutto il condotto. Sono vietate manomissioni e riduzioni.
 - b) E' possibile modificare o sostituire la centralina di accensione. E' assolutamente proibito l'impiego di centraline ad anticipo variabile, anche se di serie (tolleranza ± 3 gradi).
 - c) Sono ammessi solo pneumatici per uso stradale, delle misure omologate dal costruttore del veicolo, presenti nel catalogo di vendita del costruttore di pneumatici, salvo diversa indicazione commerciale del promotore.
 - d) Il peso totale minimo è di 55 Kg. per scooters raffreddati ad aria e di 65 Kg. per scooters raffreddati ad acqua; il peso dovrà essere raggiunto con il veicolo nelle condizioni in cui termina la gara.
 - e) Nel cilindro e nel carter motore è possibile intervenire solo con lavorazioni che prevedano asportazione di materiale (mentre è vietato il riporto o l'aggiunta di materiale di qualsiasi genere).
 - f) E' vietato l'uso della valvola parzializzatrice della luce di scarico, nel cilindro e nella marmitta.
 - g) L'impianto di scarico e la cassetta filtro sono liberi nella forma, in deroga anche al punto 20, purché la rumorosità massima sia di 95 dB/A a 8.000 giri/minuto. Marmitta e silenziatore devono rientrare nella sagoma della ruota posteriore.
 - h) La frizione deve essere automatica. Deve essere presente una cerchiatura in acciaio (spessore minimo 3 mm. e larghezza minima 20 mm.) saldata esternamente alla campana originale e ricavata da un tubo senza saldature.
 - i) E' vietato asportare il coprivolano accensione, ma sono ammesse modifiche per favorirne il raffreddamento.
 - l) E' consentita la modifica del carter coprivaritore e coprifrizione purché sia effettuata su pezzi originali e senza apporto di materiale mediante saldatura. Le modifiche effettuate per favorirne il raffreddamento non dovranno compromettere le caratteristiche meccaniche e di affidabilità del pezzo. I suddetti carter devono essere fissati con tutte le viti previste dal fabbricante del veicolo.
 - m) Raffreddamento motore: sono ammesse modifiche purché il sistema rimanga quello originale (liquido o aria). Nel raffreddamento a liquido è ammesso l'impiego solamente di acqua.
 - n) Il tipo di ammissione deve rimanere originale. E' possibile modificare o sostituire la valvola a lamelle con le lavorazioni previste al punto e), purché non venga modificata la quota originale del piano di appoggio della valvola.
 - o) E' consentito sostituire il gruppo molla-ammortizzatore.
 - p) La sospensione anteriore è libera, purché il tipo, i punti di attacco e le misure caratteristiche del telaio rimangano invariate.
 - q) L'impianto frenante è libero; i soli materiali ammessi per le piste frenanti sono la ghisa e l'acciaio. E' ammessa un'unica pinza con al massimo due pistoni.
 - r) Serbatoio carburante: è ammessa la modifica o sostituzione solamente del rubinetto e relative tubazioni.

- s) La carrozzeria deve rimanere originale. Sono ammesse solo piccole modifiche funzionali per adattarla alle competizioni. Le modifiche ammesse sono:
 - alloggiamento per il gas rapido; il comando del gas deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola;
 - le due estremità del manubrio debbono essere coperte da due semisfere fissate all'interno del manubrio stesso e non debbono ruotare; tali semisfere debbono essere di diametro non inferiore a quello del manubrio. Il comando del gas deve rimanere all'interno di dette semisfere;
 - tutti gli scooters devono avere un'apertura di cm. 15 x 15 posizionata davanti al gruppo termico;
 - fori per il raffreddamento del radiatore. Devono avere un diametro massimo di 12 mm. e superficie totale pari a quella del pacco radiante di serie.
- t) E' obbligatorio, per motivi di sicurezza, nastrare il faro, le luci posteriori ed i lampeggiatori. Il cavalletto ed eventuale stampella laterale, gli specchi retrovisori ed il portapacchi debbono essere rimossi, la leva di messa in moto deve essere di tipo rientrante, con molla di bloccaggio efficace.
- u) La strumentazione può essere asportata o sostituita con altri strumenti (contagiri, termometro acqua) purché resti all'interno dell'alloggiamento di serie.
- v) Tutti i componenti utilizzati in sostituzione di quelli originali devono derivare da pezzi costruiti in serie reperibili presso i punti vendita dell'Azienda costruttrice e comparire nei cataloghi commerciali di quest'ultima. Come Azienda si intende una ditta individuale o società, quest'ultima regolarmente iscritta alla Camera di Commercio.
- z) Il telaio deve rimanere assolutamente di serie in tutte le sue parti. Il sistema di biellette antivibranti che sostiene e/o congiunge il motore al telaio, deve rimanere originale e non modificato tranne che per gli snodi, dove potranno essere montati sistemi di articolazione diversi senza modificare la struttura delle bielle.

8.4 - 70 CC. AUTOMATICO

La cilindrata massima consentita è di 70 cc., ottenibile mediante una maggiorazione dell'alesaggio. La corsa deve rimanere obbligatoriamente quella di serie. E' vietato sostituire o modificare gli organi dello scooter qui sotto specificati con l'esclusione delle modifiche ammesse nei punti da a) a z) dell'Art. 8.4.3.

8.4.1 - MOTORE

- 1) Carter motore (completo).
- 2) Statore e volano dell'accensione.
- 3) Tipo di raffreddamento.

8.4.2 - TELAIO

- 1) Struttura del telaio in tutte le sue parte compresi sistemi di articolazione motore.
- 2) Cerchi e mozzi.
- 3) Manubrio (che deve rimanere assolutamente originale anche nel suo posizionamento).
- 4) Serbatoio carburante.
- 5) Carrozzeria esterna.
- 6) Parafango anteriore, con esclusione degli attacchi.
- 7) Sella.
- 8) Attacchi e sistema di funzionamento della sospensione posteriore
- 9) Freni (sistema di funzionamento.
- 10) Sospensione anteriore (tipo e geometria).

8.4.3 - GLI ELEMENTI QUI SOTTO SPECIFICATI

POSSONO ESSERE MODIFICATI

- a) Il carburatore, libero per marca e tipologia, deve avere un diametro massimo di 17,5 mm., misura costante su tutto il condotto. Sono vietate manomissioni e riduzioni.
- b) E' possibile modificare o sostituire la centralina di accensione. E' assolutamente proibito l'impiego di centraline ad anticipo variabile, anche se di serie (tolleranza $\pm 3^\circ$).
- c) Sono ammessi solo pneumatici per uso stradale, delle misure omologate dal costruttore del veicolo, presenti nel catalogo di vendita del costruttore di pneumatici, salvo diversa indicazione commerciale del promotore.
- d) Il peso totale minimo è di 55 Kg. per scooters raffreddati ad aria e di 65 Kg. per scooters raffreddati ad acqua; il peso dovrà essere raggiunto con il veicolo nelle condizioni in cui termina la gara.
- e) Nel cilindro e nel carter motore è possibile intervenire solo con lavorazioni che prevedano asportazione di materiale (mentre è vietato il riporto o l'aggiunta di materiale di qualsiasi genere).
- f) E' vietato l'uso della valvola parzializzatrice della luce di scarico, nel cilindro e nella marmitta.
- g) L'impianto di scarico e la cassetta filtro sono liberi. Lo scarico deve apparire come ricambio nel catalogo del costruttore nazionale ed essere in libera vendita. Non sono ammessi i tipi con forma esterna a cono e controcono (scarico ad espansione). Il silenziatore deve essere di tipo meccanico (con paratie e condotti all'interno della marmitta) e la rumorosità massima di 95 dB/A a 8.000 g/m.
- h) La frizione deve essere automatica. Deve essere presente una cerchiatura in acciaio (spessore minimo 3 mm. e larghezza minima 20 mm.) saldata esternamente alla campana originale e ricavata da un tubo senza saldature.
- i) E' vietato asportare il coprivolano accensione, ma sono ammesse modifiche per favorirne il raffreddamento.
- l) E' consentita la modifica del carter coprivaritore e coprifrizione purché sia effettuata su pezzi originali e senza apporto di materiale mediante saldatura. Le modifiche effettuate per favorirne il raffreddamento non dovranno compromettere le caratteristiche meccaniche e di affidabilità del pezzo. I suddetti carter devono essere fissati con tutte le viti previste dal fabbricante del veicolo.
- m) Raffreddamento motore: sono ammesse modifiche purché il sistema rimanga quello originale (liquido o aria). Nel raffreddamento a liquido è ammesso l'impiego solamente di acqua.
- n) Il tipo di ammissione deve rimanere originale. E' possibile modificare o sostituire la valvola a lamelle con le lavorazioni previste al punto e), purché non venga modificata la quota originale del piano di appoggio della valvola.
- o) E' consentito sostituire il gruppo molla-ammortizzatore.
- p) Nella sospensione anteriore è consentita la sostituzione o modifica delle molle e dell'idraulica del sistema.
- q) Nell'impianto frenante può essere modificato il materiale di attrito.
- r) Serbatoio carburante: è ammessa la modifica o sostituzione solamente del rubinetto e relative tubazioni.
- s) La carrozzeria deve rimanere originale. Sono ammesse solo piccole modifiche funzionali per adattarla alle competizioni. Le modifiche ammesse sono:
 - alloggiamento per il gas rapido; il comando del gas deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola;

- le due estremità del manubrio debbono essere coperte da due semisfere fissate all'interno del manubrio stesso e non debbono ruotare; tali semisfere debbono essere di diametro non inferiore a quello del manubrio. Il comando del gas deve rimanere all'interno di dette semisfere;
 - tutti gli scooters devono avere un'apertura di cm. 15 x 15 posizionata davanti al gruppo termico;
 - fori per il raffreddamento del radiatore. Devono avere un diametro massimo di 12 mm. e superficie totale pari a quella del pacco radiante di serie.
- t) E' obbligatorio, per motivi di sicurezza, nastrare il faro, le luci posteriori ed i lampeggiatori. Il cavalletto ed eventuale stampella laterale, gli specchi retrovisori ed il portapacchi debbono essere rimossi, la leva di messa in moto deve essere di tipo rientrante, con molla di bloccaggio efficace.
 - u) La strumentazione può essere asportata o sostituita con altri strumenti (contagiri, termometro acqua) purché resti all'interno dell'alloggiamento di serie.
 - v) Tutti i componenti utilizzati in sostituzione di quelli originali devono derivare da pezzi costruiti in serie reperibili presso i punti vendita dell'Azienda costruttrice e comparire nei cataloghi commerciali di quest'ultima. Come Azienda si intende una ditta individuale o società, quest'ultima regolarmente iscritta alla Camera di Commercio.
 - z) Il telaio deve rimanere assolutamente di serie in tutte le sue parti. Il sistema di biellette antivibranti che sostiene e/o congiunge il motore al telaio, deve rimanere originale e non modificato tranne che per gli snodi, dove potranno essere montati sistemi di articolazione diversi senza modificare la struttura delle bielle.

8.5 - CARBURANTE

Il carburante ammesso è quello di tipo commerciale verde in libera vendita al pubblico nelle stazioni di servizio.

ART. 9 - REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI SUPERSTOCK

Come il nome suggerisce, sui motocicli utilizzati sono consentite minime modifiche.

Molte di queste sono consentite solo per ragioni di sicurezza.

I motocicli Superstock necessitano di una omologazione della F.I.M. o della F.M.I..

Tutti i motocicli devono essere conformi in tutti i punti alle specifiche del Regolamento delle corse su strada, come previste nel Regolamento Tecnico Corse su Strada.

Le viste anteriore, laterali e posteriore ed il profilo dei motocicli Superstock devono (eccetto quando altrimenti specificato) essere conformi all'aspetto del modello omologato (come originariamente prodotto dal costruttore).

9.1 - CLASSI SUPERSTOCK

Superstock 600: da 401 cc a 600 cc 4 cil.

da 500 cc a 675 cc 3 cil.

da 600 cc a 750 cc 2 cil.

Superstock 1000: oltre 600 cc fino a 1000 cc 4 cil.

oltre 750 cc " a 1000 cc 3 cil.

oltre 850 cc " a 1200 cc 2 cil.

9.1.1 - MOTOCICLI AMMESSI

Alla categoria Superstock sono ammesse moto di serie regolarmente in vendita presso la rete commerciale nazionale, prodotte in almeno 200 esemplari. Per quanto riguarda i modelli ammessi e le rispettive fiche si farà riferimento per entrambe le classi all'omologazione FIM e/o UEM.

9.1.2 - Pesi minimi

Vedi Art. 1.6.1. In qualsiasi momento della manifestazione, il peso del motociclo (serbatoio compreso) non dovrà essere inferiore al peso minimo con una tolleranza di Kg. 1

9.1.3 - Colori delle targhe/numeri

Vedi Art. 1.11.

In caso di contrasto concernente la leggibilità dei numeri, farà fede la decisione del Commissario Tecnico.

9.2 - CARBURANTE

Tutti i motori Superstock devono essere alimentati con carburante normale senza piombo con un tasso di piombo massimo di 0,013 g/l (senza piombo) ed un MON massimo di 90 (vedere anche art. 1.17.1.1 punto 1 per le specifiche dettagliate).

9.3 - SPECIFICHE DELLA MACCHINA

Tutti i pezzi non citati negli articoli seguenti devono restare come originariamente prodotti dal fabbricante per la macchina omologata.

9.3.1 - Telaio e parte posteriore del telaio

Il telaio deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. I lati della parte principale del telaio possono essere coperti da un'aprotezione in materiale composito; ma tale rivestimento deve mantenere la forma originale.

Niente può essere aggiunto per saldatura o tolto per lavorazione dal telaio. Nel caso di acquisto di un nuovo telaio il conduttore è tenuto a produrre una documentazione che ne certifichi l'avvenuto acquisto presso la Casa Costruttrice (o un suo concessionario) o, se usato, del precedente proprietario. Tutti i motocicli devono avere un numero di identificazione del veicolo sul telaio (numero di telaio) che deve essere uguale per dimensioni, tipologia e caratteristiche a quello impresso dalla Casa Costruttrice. Tale norma non è prevista per i telai acquistati dalle Case o Importatori, facendo fede il documento di acquisto in originale.

I supporti e le piastre di supporto del motore devono restare come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata.

Il telaio posteriore reggisella deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

Dei supporti di sella supplementari possono essere aggiunti, **eventuali supporti presenti possono essere eliminati sempre che non pregiudichino la sicurezza e la robustezza del veicolo.** Gli accessori collegati con viti sulla parte posteriore del telaio possono essere tolti.

Possono essere fatti dei fori nel telaio soltanto per il montaggio di componenti omologati (es. supporti carena, ammortizzatore di sterzo etc).

La verniciatura è libera, ma la lucidatura del telaio o della parte posteriore del telaio non è autorizzata.

9.3.2 - Forcella anteriore

La forcella, nella sua struttura, deve restare come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata, anche nel colore.

I tappi della forcella possono essere sostituiti o modificati per montare spessori che variano la compressione delle molle. Possono essere modificati: molle a tazza, pistoni e passaggi dell'olio. Ogni quantità e qualità di olio può essere utilizzata nella forcella anteriore.

Gli anelli parapolvere possono essere rimossi.

Le molle della forcella possono essere cambiate.

L'altezza e la posizione della forcella anteriore rispetto alle basi di sterzo sono libere.

Le basi superiore e inferiore della forcella debbono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata.

L'ammortizzatore di sterzo può essere aggiunto o sostituito con un altro non originale.

L'ammortizzatore di sterzo non può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.

9.3.3 - Braccio della sospensione posteriore (braccio oscillante)

Il braccio della sospensione posteriore deve restare originale come pure il perno di articolazione del braccio oscillante posteriore ed il registro dell'asse posteriore.

Il sistema di tensione della catena deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

Perni di supporto per cavalletti posteriori possono essere saldati o avvitati al braccio della sospensione posteriore.

Per ragioni di sicurezza è obbligatorio montare un carter di protezione alla catena in plastica dura fissato in maniera tale da impedire qualsiasi contatto con il pilota

9.3.4 - Ammortizzatore/i Posteriore/i

L'ammortizzatore posteriore può essere modificato o sostituito utilizzando però gli attacchi originali al telaio ed al braccio oscillante.

La molla della sospensione posteriore può essere cambiata. I biellismi della sospensione posteriore (articolazioni, biellette, ecc.) devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per il mezzo omologato.

9.3.5 - Ruote

Le ruote devono essere quelle originali prodotte dal costruttore.

Il rinvio del tachimetro/contachilometri può essere tolto e sostituito con un distanziale.

Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, quest'ultimo deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per il mezzo omologato.

I perni della ruota anteriore e posteriore devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

Il diametro della ruota e la larghezza del cerchio devono restare come originariamente omologati.

I distanziali tra ruota e perno sono liberi. Sono permesse modifiche per mantenere i distanziali in posizione durante il cambio gomme.

9.3.6 - Freni

I dischi dei freni devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore sul mezzo omologato.

I dischi dei freni anteriori possono essere trasformati in flottanti utilizzando supporti originali.

Le pinze dei freni anteriore e posteriore come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per il mezzo omologato.

Le pompe dei freni anteriore e posteriore devono restare come originariamente prodotte per il mezzo omologato.

Il supporto della pinza freno posteriore può essere fissato al forcellone utilizzando i dispositivi originali. Una modifica, per il fissaggio di quanto sopra è consentita.

Le tubazioni dei freni idraulici anteriore e posteriore possono essere cambiate. La biforcazione delle tubazioni per le due pinze dei freni anteriori deve farsi al di sopra della base inferiore della forcella.

Sono ammessi connettori rapidi nel circuito idraulico. Le pastiglie dei freni anteriore e posteriore possono essere cambiate. Le copiglie di fissaggio delle pastiglie possono essere modificate con un tipo a cambio rapido.

I contenitori del liquido dei freni, sia anteriore che posteriore, possono essere sostituiti.

Non sono consentite prese d'aria addizionali.

Al fine di facilitare le operazioni di smontaggio della ruota posteriore, l'ancoraggio della pinza del freno posteriore può essere montato, in maniera fissa, sul porcellone posteriore mediante saldatura o foratura e/o filettatura; in ogni caso il posizionamento deve restare come originariamente configurato.

9.3.7 - Pneumatici

Classe 1000 - sono consentiti un numero massimo di 10 pneumatici (5 ant e 5 post). In caso di condizioni meteorologiche incerte può essere data facoltà di uno sticker extra per entrambe le coperture.

In caso di gara bagnata un treno di gomme intermedie può essere autorizzato.

Devono essere utilizzati pneumatici della classe V o superiore.

Soltanto pneumatici venduti al pubblico, considerati come equipaggiamento per uso stradale, sono autorizzati. La profondità della scolpitura deve essere di almeno 2,5 mm. su tutta la banda di rotolamento del pneumatico, ai controlli pre-gara. I pneumatici devono avere un marchio "E" e/o una approvazione DOT (Departement Americain des Transports) e il numero DOT deve comparire sul fianco del pneumatico.

In caso di gara bagnata è consentito l'utilizzo di gomme rain, purché il battistrada sia ottenuto mediante stampo.

La larghezza minima del pneumatico non deve essere inferiore a quella montata nella serie.

Si precisa che le gomme RAIN non prevedono l'approvazione DOT.

E' sempre vietato il cambio gomme sulla linea di partenza.

Gli stessi saranno punzonati ad ogni gara e non potranno essere riutilizzati. In caso di caduta, un pneumatico, se danneggiato, potrà essere sostituito previa autorizzazione del C.T..

L'uso delle termocoperte è consentito.

9.3.8 - Poggiapiedi/comandi a pedale

I poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere spostati (i leveraggi dei comandi a pedale possono essere modificati solo per permettere l'inversione della selezione delle marce), ma i punti di fissaggio al telaio devono rimanere invariati.

I poggiapiedi possono essere montati fissi o in maniera ribaltabile, e in questo caso devono includere un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.

L'estremità di ciascun poggiapiedi deve terminare con un **diametro di almeno 16 mm.**

I poggiapiedi non ribaltabili in acciaio devono terminare con un puntale (tappo) in **alluminio**, in plastica, Teflon o altro materiale equivalente, ben fissato avente un diametro di mm.16 che si raccordi alla pedana nella sua massima dimensione. I C.T. possono non ammettere alla partenza quei motocicli che non ritengano rispondenti a tale norma di sicurezza.

9.3.9 - Manubrio e comandi manuali

Il manubrio ed i comandi manuali possono essere sostituiti (questo non include la pompa dei freni).

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

I blocchi elettrici del manubrio possono essere sostituiti, ma l'interruttore dell'avviamento elettrico e quello di arresto del motore devono restare posizionati sul manubrio.

E' consentito il montaggio di un dispositivo per la registrazione della leva del freno.

9.3.10 - Carenatura

a) La carenatura, il parafango anteriore e le sovrastrutture devono apparire tali e quali a quelli originariamente prodotti dal costruttore per la macchi-

na omologata. Sono permesse aperture nella carena per permettere l'impiego di cavalletti elevatori, ma devono al massimo essere maggiori di 5 mm. Rispetto alla sagoma del meccanismo inserito nel telaio.

- b) La carenatura e le sovrastrutture possono essere sostituite con duplicati estetici degli originali. Il materiale può essere cambiato. L'utilizzo di materiali in fibra di carbonio o Kevlar non è autorizzato per nessun componente.
- c) Le dimensioni devono essere le stesse della carenatura originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi d'origine (eccetto il peso).
- d) Il cupolino può essere sostituito con un duplicato identico della stessa taglia, dimensione e collocazione e deve essere di materiale trasparente; è ammessa una tolleranza in altezza di +/- 15 mm.
- e) Non è consentito aggiungere alcun tipo di profilo aerodinamico ai motocicli che non ne siano stati originariamente equipaggiati, con l'eccezione di una carenatura inferiore. Essa non deve oltrepassare una linea tracciata orizzontalmente da asse ad asse.
- f) L'insieme dei supporti del gruppo degli strumenti/carenatura possono essere sostituiti. Tutte le altre staffe della carenatura possono essere modificate o sostituite. **L'uso di Carbonio Titanio ed altri materiali compositi è vietato.**
- g) I condotti d'aria originali che vanno dalla carenatura alla scatola dell'aria possono essere cambiati e riposizionati. Condotti in fibre composite di carbonio e altri materiali esotici sono proibiti. Eventuali retini o griglie esistenti all'ingresso dei condotti possono essere rimossi.
- h) La carenatura inferiore deve essere costruita per contenere, in caso di rottura del motore, almeno la metà del totale dell'olio e del liquido refrigerante usati nel motore (minimo 5 litri). La parte inferiore delle aperture nella carenatura deve essere situata ad almeno 50 mm. al di sopra della carenatura.
- i) La carenatura inferiore dovrà incorporare un **foro** di 25 mm. Questi fori **esso deve** restare **chiuso** in condizioni di pista asciutta e deve essere aperto unicamente nelle condizioni di corsa su pista bagnata, secondo le dichiarazioni del Direttore di gara.
- j) **Il parafango anteriore può essere cambiato con un duplicato simile all'originale e potrà essere spostato per aumentare la distanza dal pneumatico.**
- k) **Il parafango posteriore fissato sul braccio oscillante può essere modificato o cambiato ma deve lasciare invariato il profilo originale.**
- l) **i motocicli possono montare prese e condotti dell'aria supplementari per il raffreddamento del radiatore; ma gli aspetti anteriore laterale e posteriore non devono modificare l'aspetto dell'insieme.**
- m) **le reti o le griglie presenti sull'entrata dei condotti dell'aria possono essere eliminate.**

9.3.11 - Serbatoio carburante

Il serbatoio del carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Il tappo del serbatoio può essere sostituito con altro con chiusura a baionetta (rapida).

Il rubinetto del serbatoio carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

I Serbatoi di carburante muniti di tubi di sfiato devono essere equipaggiati di valvole anti-ritorno che scarichino in un serbatoio di raccolta di volume minimo pari a 250 cc. costruito in idoneo materiale.

I lati del serbatoio possono essere coperti con una protezione fatta di materiale composito. Queste protezione devono essere modellate all'originale.

E' obbligatorio il riempimento del serbatoio con materiale ignifugo spugnoso

(tipo esplosafe) a prescindere dal materiale di costruzione del serbatoio stesso.

9.3.12 - Sella

La sella, struttura ed imbottitura, può essere sostituita con parti di apparenza simile a quelli originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. La parte superiore posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.

La sella monoposto in tal caso deve includere le targhe portanumero posteriori.

L'apparenza dal davanti, di dietro e il profilo deve essere conforme alla forma omologata.

La modifica della sella e della sua parte posteriore non deve condizionare la visibilità dei numeri.

Tutti gli spigoli vivi devono essere arrotondati.

9.3.13 - Cablaggio elettrico

I cablaggi elettrici possono essere sostituiti con un kit wireless, specifico per il modello prodotto ed omologato dal Costruttore del motociclo.

Le linee afferenti corrente agli indicatori di direzione, trombe, contatto di accensione etc, se non utilizzati, possono essere isolati o rimossi, ma è proibito il loro taglio.

La chiave di accensione ed i relativi cavi possono essere riposizionati o sostituiti.

Classe 600: tagliare i cablaggi elettrici originali non è consentito, ma è possibile la loro disconnessione. In alternativa è consentito l'utilizzo di kit approvati dal costruttore e dalla FGSport; tali kit sono elencati in una tabella allegata alle Fiches.

9.3.14 - Batteria

Le dimensioni ed il tipo di batteria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

9.3.15 - Radiatore dell'acqua e radiatori dell'olio

Il radiatore deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

Il radiatore dell'olio, se esistente, deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

Radiatori d'olio supplementari non sono consentiti.

E' consentita la rimozione del termostato.

E' consentito il montaggio di una rete di protezione al radiatore dell'acqua e dell'olio.

Il tappo del radiatore è libero.

La ventola di raffreddamento ed il suo collegamento possono essere rimossi.

Un radiatore supplementare per l'acqua è consentito ma non deve modificare l'estetica del motociclo. E' consentito l'utilizzo di attacchi per il montaggio.

9.3.16 - Scatola dell'aria (Air box)

La scatola dell'aria deve restare come prodotta in origine dal costruttore sulla macchina omologata.

L'elemento "filtro dell'aria" può essere tolto.

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

Tutti i motocicli a 4 tempi devono avere un sistema di riciclaggio chiuso. Lo sfiato dell'olio deve essere connesso e scaricare nella scatola dell'aria. I condotti dell'aria originali che vanno dalla carenatura alla scatola dell'aria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

9.3.17 - Carburatori

Abolito

9.3.18 - Sistema di iniezione del carburante

I corpi d'ammissione devono essere originali come sul modello omologato.

Gli iniettori devono essere originali come sulla macchina omologata.

I cornetti di aspirazione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

Dispositivi che varino la lunghezza del condotto di aspirazione che funzionino mentre il motore è in marcia, non sono permessi.

Le valvole a farfalla non possono essere cambiate nè modificate.

La o le EPROM (circuito elettronico di programmazione, oppure EPROM chip) possono essere cambiati. L'unità principale deve restare originale ma può essere riprogrammata. E' consentito il montaggio di un modulo aggiuntivo (Dyna Jet o similari) per ripristinare il rapporto aria-benzina, ma devono essere mantenuti i connettori originali.

In nessun caso i cavi ed i connettori originali devono essere modificati.

E' tassativamente proibito l'uso di interruttori e/o sistemi simili che consentano la rimappatura durante la corsa. (Classe 600)

Per la classe 600 è consentito l'utilizzo di CDI approvate da FG Sport.

a) La centralina può essere riprogrammata.

b) In alternativa può essere montata una centralina (prodotta o omologata dal costruttore) e possono essere utilizzati dei cavi connettori per l'adattamento. Il suo prezzo, in ogni caso, non deve superare di 1/5 il prezzo dell'originale

c) può essere utilizzato un modulo esterno in aggiunta ma il costo totale deve essere inferiore all'originale.

9.3.19 - Alimentazione del carburante

Il regolatore della pressione del carburante può essere modificato o cambiato.

Le tubazioni del carburante possono essere cambiate.

Possono essere utilizzati connettori ad innesto rapido.

I condotti di sfiato possono essere cambiati.

Possono essere aggiunti filtri del carburante.

Il rubinetto del carburante deve restare quello originariamente prodotto dal costruttore.

I motocicli dotati di pompa elettrica debbono avere un dispositivo di "Cut-Out" che, in caso di caduta, interrompa sia il funzionamento della stessa sia l'impianto di accensione entro il limite di tempo di 1 secondo. Una verifica del funzionamento di tale dispositivo potrà essere fatta dal C.T. in qualsiasi momento della manifestazione. Per i motocicli che ne fossero sprovvisti all'origine, deve essere previsto un disegno che ne illustri il funzionamento da presentare in sede di verifiche tecniche.

9.3.20 - Testa del cilindro

La testa del cilindro deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

Non è consentita l'aggiunta nè la rimozione di materiale.

La guarnizione della testa del cilindro può essere cambiata.

Le valvole, le sedi-valvole, le guide delle valvole e le molle delle valvole devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata.

Non sono consentiti spessori per le molle delle valvole.

I fermi delle valvole devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

9.3.21 - Alberi a cammes

L'albero a cammes deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. Alle verifiche tecniche, per il controllo, verrà verificata l'alzata del lobo della camme; se il sistema di comando è indiretto, verrà misurato il movimento di alzata della valvola.

9.3.22 - Pignoni degli alberi a cammes

I pignoni degli alberi a cammes devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

9.3.23 - Albero motore

L'albero motore deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. La lucidatura e l'alleggerimento non sono autorizzati. La modifica dei volani non è autorizzata.

9.3.24 - Pompa e condotti dell'olio

La pompa dell'olio deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. I condotti dell'olio possono essere modificati o cambiati. I condotti dell'olio sotto pressione, se sono sostituiti, devono essere costruiti in metallo rinforzato, ed avere i raccordi stampati o filettati.

9.3.25 - Bielle

Le bielle devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. Non è autorizzata nessuna lucidatura o alleggerimento.

9.3.26 - Pistoni

I pistoni devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. Non è autorizzata nessuna lucidatura o alleggerimento.

9.3.27 - Anelli del Pistone

(Fasce elastiche e raschiaolio)

Gli anelli del pistone devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

9.3.28 - Spinotti e fermi

Gli spinotti ed i relativi fermi devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

9.3.29 - Cilindri

I cilindri devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. La cilindrata deve rimanere come omologata.

9.3.30 - Carters motore - Carters annessi

(Coperchio dell'accensione, carter della frizione, Coperchio della frizione ecc.)

I carters motore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata, anche per quanto riguarda il colore e la finitura. Non sono ammesse modifiche.

I carters laterali possono essere modificati o cambiati; se cambiati devono essere costruiti con un materiale di peso specifico uguale o maggiore dell'originale; in ogni caso il loro peso complessivo non deve essere inferiore all'originale.

Tutti i carter laterali contenenti olio devono essere protetti con un carter supplementare, costruito in materiali compositi (Kevlar o Carbonio) alluminio e acciaio..Piastre e barre possono essere montate ma devono essere disegnate e fatte in maniera tale da essere resistenti a ulteriori urti e fissate in maniera stabile e sicura.

9.3.31 - Trasmissione/Scatola cambio di velocità

Tutti i rapporti della scatola del cambio di velocità devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

Non sono ammesse modifiche.

Gli ingranaggi della trasmissione primaria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

Non sono ammesse modifiche.

Non sono autorizzate aggiunte alla scatola del cambio di velocità o al mec-

canismo selettore, come i sistemi di cambio rapido.

Il pignone di uscita dalla scatola del cambio, la corona della ruota posteriore, il passo della catena e le sue dimensioni possono essere cambiati. E' ammesso l'utilizzo di un sistema di cambio rapido (classe 600 esclusa).

Il carter copripignone può essere rimosso.

9.3.32 - Frizione

Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il suo comando (via cavo o idraulico) devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

Tutti i dischi della frizione possono essere cambiati.

Le molle della frizione possono essere cambiate.

La campana della frizione deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

9.3.33 - Sistema di Accensione/Centralina di controllo

Può essere cambiata e/o modificata, ma gli attacchi e cablaggi vari devono restare originali.

9.3.34 - Generatore (Alternatore)

Il generatore (alternatore) deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

L'avviamento elettrico deve funzionare normalmente ai controlli pre e post gara. Il motore deve avviarsi e girare regolarmente quando l'avviamento elettrico ha ultimato il suo funzionamento.

9.3.35 - Sistema di scarico

I tubi di scarico ed i silenziatori possono essere modificati o cambiati.

Il limite fonometrico per la classe Superstock è 107 dB/A.

La collocazione, l'aspetto ed il profilo del/i silenziatore/i deve rimanere uguale all'originale.

La staffa di sostegno deve essere in materiale metallico, l'utilizzo della fibra di carbonio non è consentito a meno che sia presente in origine nel motociclo omologato.

La fascetta che sostiene il silenziatore (e si congiunge alla staffa di sostegno) è considerata parte del silenziatore e pertanto può essere in titanio o carbonio.

Proteggere il sistema di scarico non è permesso.

Il convertitore catalitico può essere eliminato

9.3.36 - Elementi di fissaggio (attacchi diversi)

Gli elementi di fissaggio di accessori non originali (carenatura, marmitta etc) al telaio e/o al motore non devono essere costruiti in materiale composito o titanio.

Gli elementi di fissaggio possono essere perforati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento non sono autorizzate. Gli attacchi della carenatura possono essere sostituiti con attacchi di tipo rapido.

Gli elementi di fissaggio in alluminio possono essere utilizzati soltanto nelle parti non strutturali. Gli elementi di fissaggio in titanio non possono essere utilizzati. Gli elementi di fissaggio in acciaio speciale possono essere utilizzati nelle parti strutturali, ma la resistenza ed il tipo devono essere uguali o superiori alla resistenza dell'elemento di fissaggio standard che essi rimpiazzano.

Protezioni al motore, telaio, catena poggiapiedi etc. possono essere costruiti in materiale composito solo se non sostituiscono particolari già presenti nel modello omologato

9.3.37 - Gli elementi seguenti possono essere sostituiti o modificati in rapporto a quelli montati sulla macchina omologata

- Si può utilizzare qualunque genere di lubrificante, liquido dei freni o della sospensione.
- Si può utilizzare qualunque tipo di candela e di cappuccio della candela.

- Si può utilizzare qualunque tipo di camera d'aria (se utilizzata) o qualunque tipo di valvola.
- E' consentito eliminare, modificare o aggiungere pesi per l'equilibratura delle ruote.
- Guarnizioni e materiale delle guarnizioni.
- Rifinitura della superficie esterna dipinta e decalcomanie.
- Il carter copricatena.

9.3.38 - Possono essere tolti gli elementi seguenti

- Luci e catarifrangenti.
- Strumenti, relativi supporti e cavi associati.
- Avvisatore acustico.
- Supporto della targa di immatricolazione.
- Scatola degli attrezzi.
- Contagiri.
- Contachilometri.
- Ventilatore del radiatore e cavi di alimentazione.
- Poggiapiedi del passeggero.
- Maniglia/e per il passeggero.
- Bulloni degli accessori rimossi dalla parte posteriore del telaio.
- Eventuali ganci o supporti portapacchi che possono costituire un pericolo in caso di cadute.
- Valvola termostatica.

9.4 - DEVONO ESSERE MODIFICATI O ELIMINATI I SEGUENTI ELEMENTI

I motocicli devono essere muniti di un interruttore o bottone di spegnimento montato su un lato del manubrio (a portata di mano quando si impugna la manopola) che sia capace di arrestare il funzionamento del motore.

La valvola del gas deve richiudersi automaticamente, quando il conduttore rilascia la manopola del gas.

Le barre di protezione, il cavalletto centrale e la stampella laterale devono essere tolti (i supporti fissi debbono rimanere).

Tutti i tappi di scarico devono essere fermati con un filo di sicurezza. Le viti ed i bulloni del/i filtro/i esterno/i dell'olio che fanno parte del circuito di lubrificazione devono essere bloccati con un filo di sicurezza.

Quando una moto è munita di tubi di sfiato o di troppo pieno, questi dovranno scaricare per mezzo delle uscite esistenti. Il sistema chiuso originale dovrà essere mantenuto; non è consentita alcuna emissione atmosferica diretta.

Quando una moto è munita di sfiati dell'olio, l'uscita di questi ultimi deve farsi in un recuperatore che deve essere facilmente accessibile e che deve essere svuotato prima della partenza di una gara.

La capacità minima di un recuperatore dovrà essere di 250 cc. per gli sfiati della scatola del cambio e di 500 cc. per gli sfiati del motore.

Tutti i motocicli a 4 tempi devono essere muniti di un sistema di riciclaggio chiuso. Gli sfiati dell'olio devono essere collegati e devono riversarsi nella scatola del filtro dell'aria.

Il faro anteriore, la luce posteriore e gli indicatori di direzione devono essere tolti, ma l'aspetto frontale ed il profilo, inclusa la forma degli indicatori di direzione, devono essere mantenuti. Le aperture devono essere ricoperte con un materiale adeguato.

Sulla testata, sul coperchio e sui cilindri, devono essere predisposti dei fori per il passaggio di un'eventuale piombatura.

9.5 - EQUIPAGGIAMENTO/ ACCESSORIO/

Un equipaggiamento accessorio che non si trovi all'origine sul motociclo omologato non può essere aggiunto (per es.: acquisizione dati, computer, apparecchio di registrazione, ecc.). L'art. 1.5 (telemetria) deve essere rispet-

tato. La telemetria non è consentita.

Nella Classe 600 è consentito il montaggio di un interruttore che, comandato dal pilota, consenta l'interruzione della corrente al momento del cambio di marcia. A tal fine è consentito il montaggio, sempre sul manubrio di un interruttore per attivare o meno tale funzione.

Gli unici potenziometri e sensori consentiti sono quelli presenti sul motociclo all'origine.

Sulla bulloneria di fissaggio testata/cilindri devono essere predisposti fori per eventuale piombatura.

Un equipaggiamento accessorio che non si trovi all'origine sul motociclo omologato può essere aggiunto (per es.: acquisizione dati, computer, apparecchio di registrazione, ecc.).

Il montaggio di un sistema di comunicazione a raggi infrarossi tra il pilota ed il suo team può essere utilizzato esclusivamente per il rilevamento dei tempi sul giro.

Parimenti un aggiunta di un sistema GPS può essere utilizzato per lo stesso rilevamento e registrazione dei tempi sul giro.

Tuttavia, l'art. 1.5 (Telemetria) deve essere rispettato.

ART. 10 - REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI NAKED

10.1 CLASSI

650 da 495 cc. a 650 cc.

Oltre da 651 cc. a 1400 cc.

10.2 MOTOCICLI AMMESSI

Tutti i motocicli di costruzione posteriore al 1998 aventi caratteristiche specifiche richieste dalla categoria ed in regola con l'omologazione F.M.I..

10.3 TARGHE PORTANUMERO

Vedi Art. 1.11.

10.4 CARBURANTI

E' consentito solo l'utilizzo di Carburante SENZA PIOMBO in vendita presso i distributori stradali della rete nazionale (vedere specifiche carburanti).

10.5 SPECIFICHE MOTOCICLI

10.5.1 - TELAIIO: deve restare originale, non è consentita alcuna modifica. Sono vietati sia alleggerimenti che rinforzi di qualsiasi natura. Il telaietto reggisella, se presente, deve essere mantenuto come in origine.

Eventuali parti accessorie, se applicate con viti, possono essere rimosse. Il numero di identificazione apposto sul canotto di sterzo deve essere mantenuto pena la non ammissione alla gara o la squalifica a fine gara.

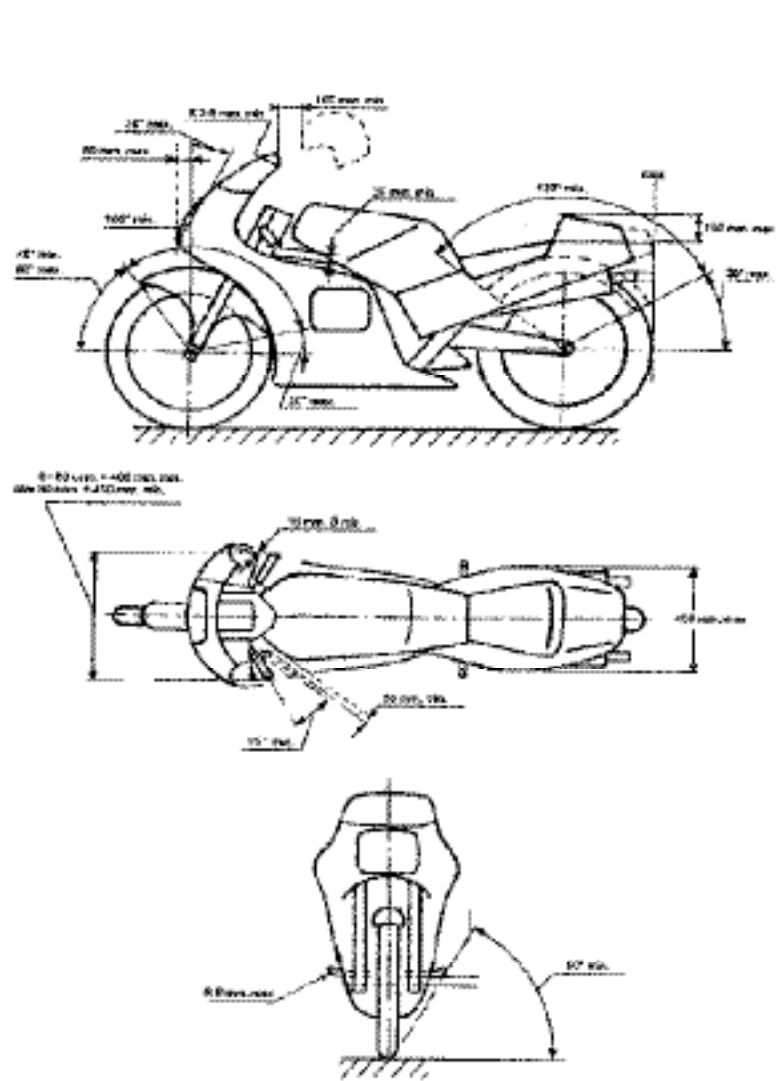
10.5.2 - SOSPENSIONI: la forcella deve essere quella originale. E' consentito variarne la taratura anche con l'utilizzo di parti interne non originali. E' consentito lo scorrimento delle canne sulla base superiore e inferiore della forcella stessa. L'ammortizzatore posteriore può essere sostituito ma devono restare originali sia gli attacchi che i leveraggi e braccetti oscillanti. E' consentito il montaggio di un ammortizzatore di sterzo se non presente all'origine, ma lo stesso non deve fungere da fine corsa della forcella.

10.5.3 - RUOTE: i cerchi possono essere cambiati ma non devono avere misure inferiori a quelle originali. Il rinvio del tachimetro può essere rimosso e sostituito con un distanziale. I perni, sia anteriore che posteriore, possono essere cambiati. Sono vietati i perni in Titanio.

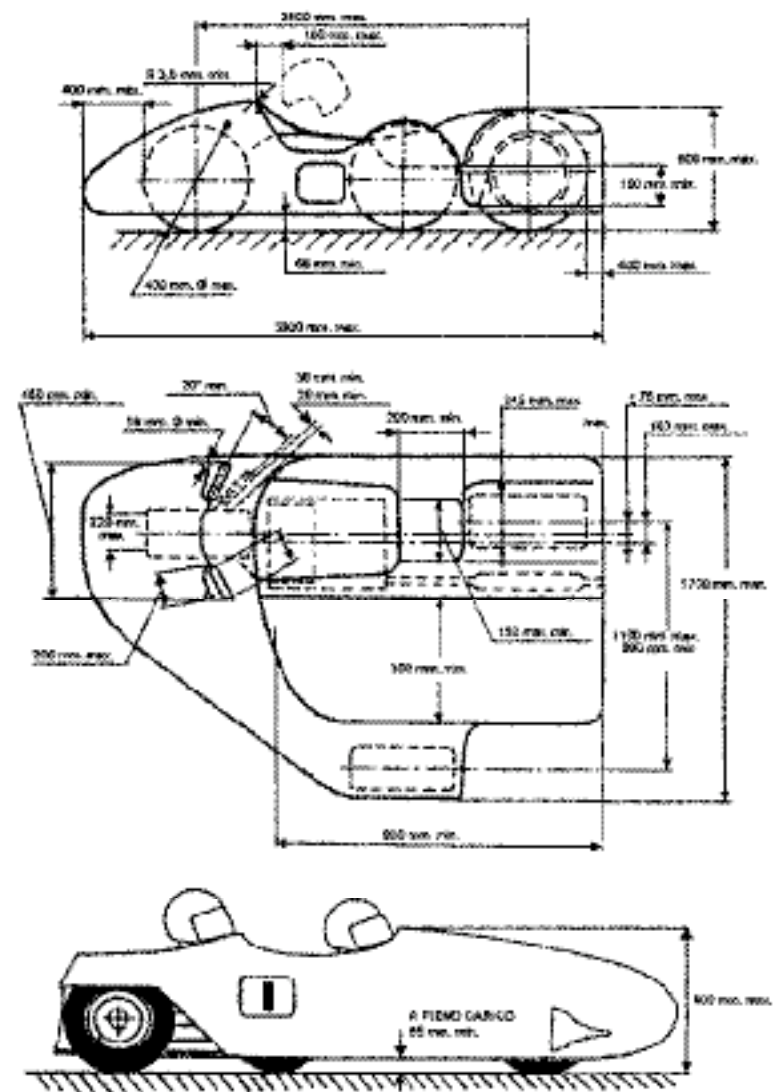
10.5.4 - FRENI: devono restare quelli originali ad eccezione delle tubazioni

- che possono essere sostituite con altre di tipo aeronautico. Una eventuale biforcazione del condotto deve posizionarsi al di sopra della piastra inferiore della forcella. Le pastiglie sia anteriori che posteriori possono essere cambiate come pure le coppiglie di fissaggio con altre a cambio rapido
- 10.5.5 - PNEUMATICI: liberi (anche slick). E' consentito l'utilizzo di coperte termiche.
- 10.5.6 - PEDANE: possono essere spostate e cambiate ma devono mantenere i punti di attacco originali. Se fisse, devono terminare arrotondate con un raggio sferico di almeno 8 mm., se mobili, devono essere munite di un dispositivo a molla che le riporti in posizione normale.
- 10.5.7 - MANUBRIO: può essere sostituito con altro ma deve mantenere la tipologia di quello originali e rispettare gli attacchi originali.
- 10.5.8 - SERBATOIO: deve restare originale. Il tappo di riempimento può essere sostituito utilizzando però l'alloggiamento originale. E' obbligatorio il riempimento del serbatoio con materiale ignifugo spugnoso (tipo explosafe) per tutte le categorie di motocicli a prescindere dal materiale di costruzione.
- 10.5.9 - SELLA: deve restare originale, può essere modificata solo l'imbottitura.
- 10.5.10 - IMPIANTO ELETTRICO: deve essere mantenuto come in origine. L'alternatore non può essere disattivato e non può essere modificato nell'erogazione della potenza dall'originale. La batteria può essere sostituita ma deve restare originale l'alloggiamento.
- 10.5.11 - RADIATORI: devono essere originali e non possono essere modificati. La ventola di raffreddamento ed il termostato possono essere tolti. Si ricorda che è permesso SOLO l'utilizzo di acqua con eventuale aggiunta di alcool. L'utilizzo di liquidi antigelo comporta l'esclusione dalla gara in qualsiasi momento venga rilevato.
- 10.5.12 - FILTRO ARIA - AIRBOX: è consentita la sostituzione o la rimozione del filtro Aria, la scatola però deve restare originale.
- 10.5.13 - CARBURATORI E CORPI FARFALLATI: devono restare originali. E' consentita la variazione della taratura, la lucidatura, la modifica di eventuali cornetti di Aspirazione. Eventuali arricchitori possono essere disattivati. Un dispositivo che consenta la variazione della lunghezza dei cornetti dell'aria è proibito (di qualsiasi natura esso sia).
- 10.5.14 - ALIMENTAZIONE CARBURANTE: i tubi del carburante possono essere cambiati e possono essere montate delle connessioni di tipo rapido, filtro carburante. I rubinetti invece devono restare originali.
- 10.5.15 - TESTATA: è consentita la raccordatura e la lucidatura dei condotti anche comportante una variazione delle dimensioni originali. Le valvole devono restare quelle originali mentre possono essere cambiate le molle.
- 10.5.16 - ALBERI A CAMES: possono essere cambiati come pure la fasatura anche a mezzo di asolatuta dei pignoni di comando.
- 10.5.17 - PISTONI E BIELLE: i pistoni devono essere quelli originali ma possono essere alleggeriti o modificati. Le bielle devono essere originali ma possono essere lucidate.
- 10.5.18 - ALBERO MOTORE: deve essere quello originale. E' consentita la lucidatura e l'alleggerimento.
- 10.5.19 - CILINDRI: devono essere originali. E' consentita, se possibile, la rialesatura purché prevista dalla Casa costruttrice e nel rispetto dei limiti di classe.
- 10.5.20 - CAMBIO: deve restare originale.
- 10.5.21 - CARTER MOTORE E COPERCHI LATERALI: il carter deve restare originale. Il carter copripignone può essere modificato per consentire una più rapida sostituzione dello stesso, ma deve essere mantenuto nella parte anteriore e superiore come protezione in caso di fuoriuscita della catena.
- 10.5.22 - TRASMISSIONE SECONDARIA: pignone corona e catena sono liberi.
- 10.5.23 - FRIZIONE: il tipo ed il comando devono restare originali; i dischi e le molle possono essere cambiati e la campana può essere alleggerita.
- 10.5.24 - ACCENSIONE E CENTRALINA: possono essere cambiate. Il limitatore può essere disattivato.
- 10.5.25 - AVVIAMENTO: deve restare originale e deve essere sempre funzionante.
- 10.5.26 - IMPIANTO DI SCARICO: può essere sostituito ma deve mantenere (sulla testata) gli attacchi originali come pure la posizione che deve restare quella originale. E' vietato l'uso di protezioni allo scarico. Il limite fonometrico è fissato a 102 dB/A.
- 10.5.27 - PESO: il peso dichiarato dalla Casa costruttrice meno 10%. Tale peso si intende con serbatoio vuoto e nelle condizioni in cui la moto termina la Gara.
- 10.5.28 - CUPOLINO: per quei motocicli che ne sono sprovvisti all'origine, è consentito il montaggio di un Cupolino che abbia una larghezza massima non superiore al manubrio ed una lunghezza che non oltrepassi il manubrio stesso. L'utilizzo di un cupolino appartenente alla stessa moto (Versione S) della stessa Casa Costruttrice, può essere consentito SOLAMENTE se non ha bisogno di attacchi non presenti nel motociclo.

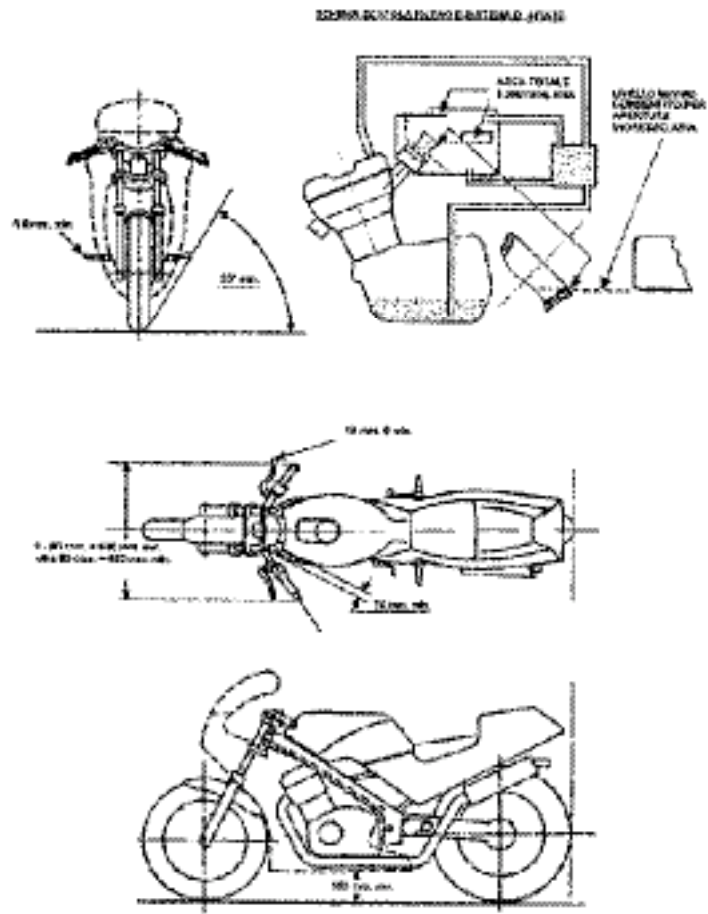
Allegato A



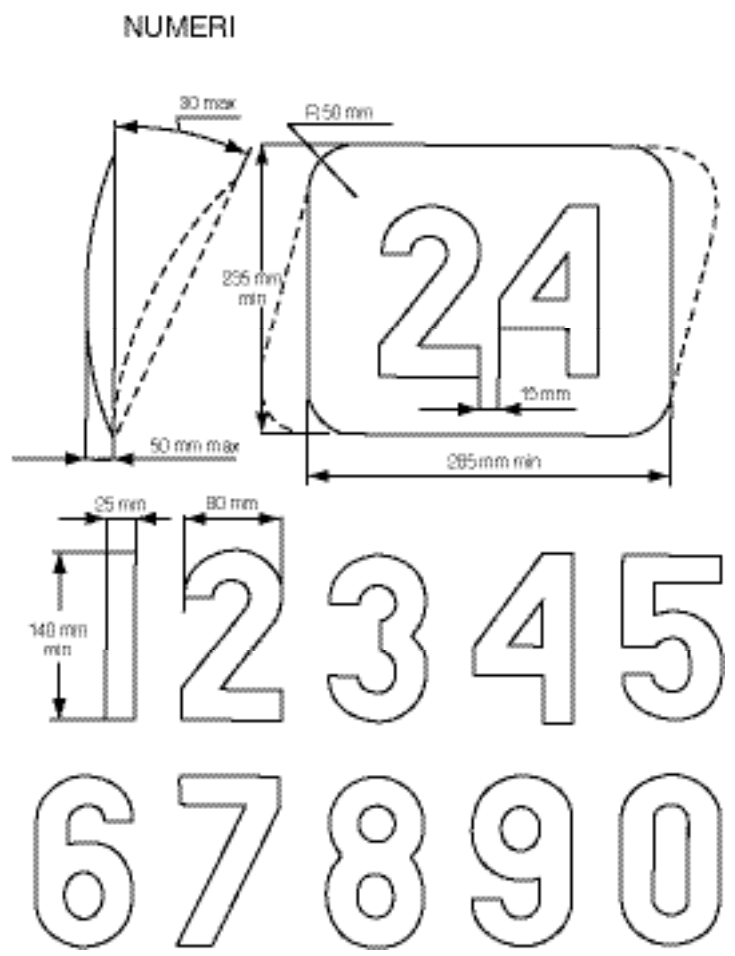
Allegato B



Allegato C



Allegato D



Allegato E

CLASSE DI VELOCITÀ	MOTO	LARGHEZZA DEL PNEUMATICO (1)		LARGHEZZA INTERNA DEL CERCHIO	VELOCITÀ		CANTIERI	CANTIERI	CANTIERI	CANTIERI	CANTIERI	CANTIERI
		anteriore	posteriore		min.	max.						
A	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
B	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
C	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
D	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
E	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
F	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
G	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
H	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
I	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
J	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
K	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
L	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
M	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
N	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
O	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
P	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Q	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
R	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
S	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
T	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
U	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
V	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
W	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
X	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Y	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Z	anteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
	posteriore	50	50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50

(1) Per i sidcars le dimensioni concernenti la larghezza del pneumatico al riferimento alla larghezza con battistrada in contatto col suolo (superficie d'impanto); tutte le altre si riferiscono alla larghezza totale.

Allegato F

TABELLA PER IL CONTROLLO DEL RUMORE DATI DEI REGIMI DI ROTAZIONE					
Corsa in mm.	Moto a 2 Tempi	Moto a 4 Tempi	Corsa in mm.	Moto a 2 Tempi	Moto a 4 Tempi
30	13.000 giri	11.000 giri	66	5.909 giri	5.000 giri
31	12.580 "	10.645 "	67	5.820 "	4.925 "
32	12.187 "	10.313 "	68	5.735 "	4.853 "
33	11.818 "	10.000 "	69	5.652 "	4.783 "
34	11.470 "	9.706 "	70	5.571 "	4.714 "
35	11.142 "	9.429 "	71	5.492 "	4.646 "
36	10.833 "	9.167 "	72	5.415 "	4.583 "
37	10.540 "	8.919 "	73	5.342 "	4.521 "
38	10.263 "	8.684 "	74	5.270 "	4.460 "
39	10.000 "	8.462 "	75	5.200 "	4.400 "
40	9.750 "	8.250 "	76	5.132 "	4.342 "
41	9.512 "	8.049 "	77	5.065 "	4.286 "
42	9.285 "	7.857 "	78	5.000 "	4.231 "
43	9.069 "	7.674 "	79	4.937 "	4.177 "
44	8.863 "	7.500 "	80	4.875 "	4.125 "
45	8.666 "	7.333 "	81	4.815 "	4.074 "
46	8.478 "	7.174 "	82	4.756 "	4.024 "
47	8.297 "	7.021 "	83	4.699 "	3.976 "
48	8.125 "	6.875 "	84	4.643 "	3.929 "
49	7.959 "	6.735 "	85	4.588 "	3.882 "
50	7.800 "	6.600 "	86	4.535 "	3.837 "
51	7.647 "	6.471 "	87	4.483 "	3.793 "
52	7.500 "	6.346 "	88	4.432 "	3.750 "
53	7.358 "	6.226 "	89	4.382 "	3.708 "
54	7.222 "	6.111 "	90	4.333 "	3.667 "
55	7.090 "	6.000 "	91	4.285 "	3.626 "
56	6.964 "	5.893 "	92	4.239 "	3.587 "
57	6.842 "	5.789 "	93	4.194 "	3.548 "
58	6.724 "	5.690 "	94	4.149 "	3.510 "
59	6.610 "	5.593 "	95	4.105 "	3.474 "
60	6.500 "	5.500 "	96	4.063 "	3.438 "
61	6.393 "	5.410 "	97	4.021 "	3.402 "
62	6.290 "	5.323 "	98	3.980 "	3.367 "
63	6.190 "	5.238 "	99	3.939 "	3.333 "
64	6.093 "	5.156 "	100	3.900 "	3.300 "
65	6.000 "	5.077 "			

Allegato G

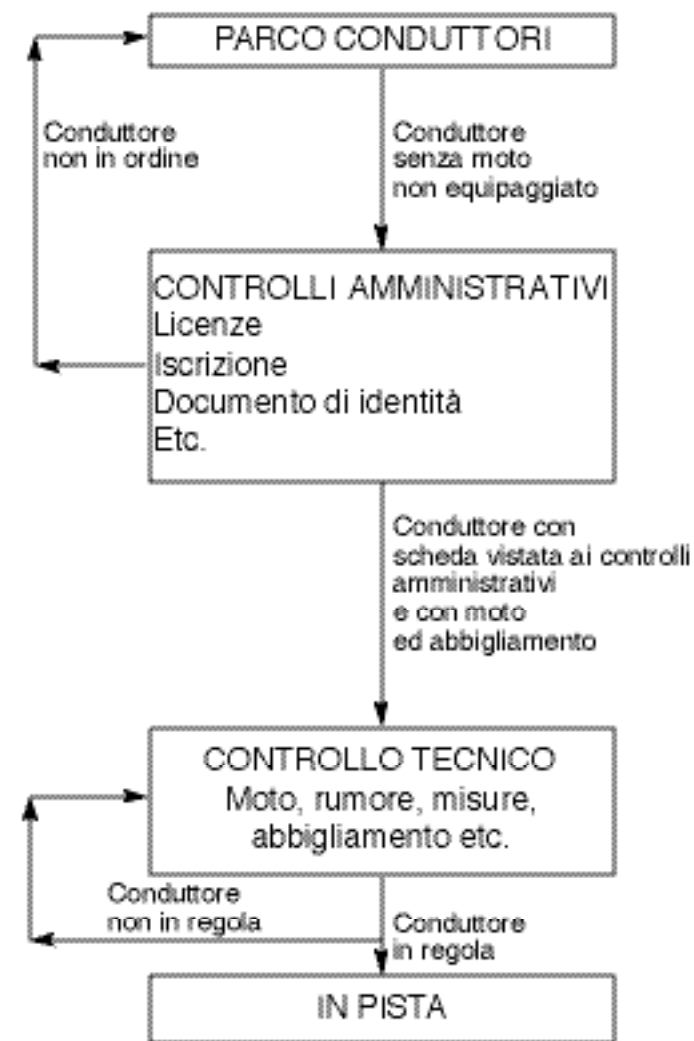
Qualora in una competizione venisse richiesto il controllo del carburante di un motociclo, il Commissario Tecnico responsabile delle verifiche dovrà seguire le seguenti procedure:

- a) prelevare un litro di carburante e porlo, equamente distribuito, in due distinti recipienti che devono essere sigillati e piombati con la normale prassi usata per il materiale in contestazione (accertarsi che il tappo non possa essere svitato senza rompere il filo). Apporrà il nome della manifestazione, la data, il numero di gara e la classe sui recipienti, che devono essere esclusivamente in metallo, con tappo a chiusura stagna ed esenti all'interno da ogni sostanza inquinante; apporrà poi la propria firma e quella del pilota sottoposto a verifica sui due contenitori;
- b) oltre alla tassa di reclamo, dovrà essere versato l'importo previsto dalle N.S. per le spese di verifica del carburante;
- c) un recipiente dovrà essere trattenuto dal Commissario Tecnico che lo conserverà per eventuali contro analisi;
- d) un recipiente sarà fatto pervenire, il prima possibile, al laboratorio indicato dalla F.M.I. da parte del Commissario Tecnico, specificando che i risultati delle analisi dovranno essere comunicati esclusivamente alla F.M.I. - Ufficio Sportivo - come pure la fattura relative alle stesse.
- e) Spese di verifica su reclamo:
 - 1 - *Carburante conforme*
Le spese di verifica saranno a carico del reclamante (la F.M.I. incamererà l'importo versato dal reclamante).
 - 2 - *Carburante non conforme*
Le spese saranno a carico del soccombente (la F.M.I. restituirà al reclamante l'importo versato e si rivarrà sul soccombente per le spese di verifica sostenute).
- f) Spese di verifica disposte dalla F.M.I.:
 - 1 - *Carburante conforme*
Le spese di verifica saranno a carico della F.M.I..
 - 2 - *Carburante non conforme*
Le spese di verifica saranno a carico del pilota sottoposto a verifica.

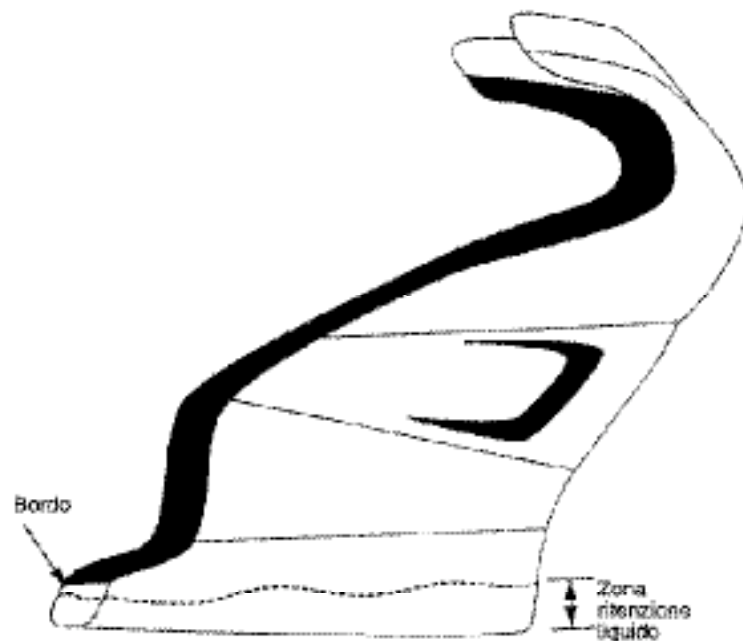
NOTA BENE: il prelievo del carburante può essere anche effettuato sulla griglia di partenza prima del giro di ricognizione, consentendo al concorrente di effettuare il rabbocco.

Allegato H

SEQUENZA OPERAZIONI PRELIMINARI



Allegato I



Allegato L

DIECI REGOLE SUI CASCHI

- 1 - Scegliere la giusta misura misurando la sommità della testa.
- 2 - Verificare che non ci sia gioco da una parte all'altra.
- 3 - Stringere bene il cinturino.
- 4 - Con la testa piegata in avanti provate a sollevare il casco per assicurarvi che non possa essere tolto in questo modo.
- 5 - Verificare se potete guardare bene al di sopra della spalla.



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

Allegato M

NORME DI TUTELA AMBIENTALE

RUMORE

Ridurre per quanto possibile il rumore delle motociclette.

SONORIZZAZIONE

Sono preferibili dei sistemi separati di sonorizzazione per il parco conduttori e per il pubblico. Posizione degli altoparlanti: inclinata verso il suolo e diretta verso il centro della manifestazione.

CARBURANTE

Utilizzazione della benzina senza piombo, disponibile nelle stazioni di servizio, senza additivi. Per tutte le attività utilizzare la benzina che non sia nociva all'ambiente.

PROTEZIONE DEL SUOLO

Devono essere prese delle misure per fare in modo che della benzina, dell'olio, dei liquidi per lavare, sgrassare, raffreddamento e freni ecc non si infiltrino nel suolo o non evaporino nell'aria.

Si devono prevedere dei contenitori/installazioni per recuperare detriti, oli, detergenti, ecc. Non lasciare alcuna traccia per lungo tempo del passaggio relativo alla gara.

LAVAGGIO MOTO

Il lavaggio delle moto deve essere effettuato possibilmente solo con acqua, senza l'uso di prodotti chimici.

RACCOMANDAZIONI PER INCORAGGIARE UN COMPORTAMENTO ECOLOGICO DA PARTE DEL PUBBLICO

Le persone che verranno alla manifestazione possono avere un ruolo importante nel mantenimento dell'ambiente pulito ed intatto.

Ecco qualche suggerimento:

- Una cooperazione con la polizia municipale, scegliere le strade di accesso alla gara che causano meno disagio possibile alle zone circostanti.
- Fornire segnalazioni chiare che indichino la direzione del luogo della manifestazione.
- Non permettere il parcheggio in punti pericolosi.
- Evitare un'eccessiva concentrazione di persone nelle zone considerate a rischio.
- Mettere a disposizione sufficienti installazioni sanitarie.
- Informare il pubblico sul comportamento da tenere per l'ambiente.

RACCOMANDAZIONI PER GLI ORGANIZZATORI:

DISPOSIZIONI A FAVORE DELL'AMBIENTE:

- Fare delle modifiche per impedire l'inquinamento del suolo al parco conduttori.
- Devono essere prese delle misure per fare in modo che:
 - a) La benzina, l'olio, i liquidi per pulire, sgrassare, freni, ecc, non si infiltrino nel suolo o non evaporino nell'aria.
 - b) I rifiuti dei partecipanti, spettatori e quelli provenienti dai punti vendita devono essere recuperati in un numero sufficiente di contenitori per la spazzatura e non vanno lasciati sul suolo dove si è svolta la manifestazione.
 - c) I rifiuti devono essere recuperati e asportati in base alle esigenze.

PUBBLICITÀ

- Non attaccare niente sugli alberi.
- Piazzare i pannelli pubblicitari solo con l'autorizzazione del proprietario del bene in questione.
- Al momento di affiggere manifesti o volantini tenere in considerazione i regolamenti comunali.

PARCO CONDUTTORI

- Mettere a disposizione dei contenitori in quantità sufficiente per i rifiuti.
- Prevedere un contenitore per gli oli usati.
- Prevedere delle installazioni sanitarie in quantità sufficiente.

DOPO LA MANIFESTAZIONE

- Le frecce, i cartelli indicatori, i pannelli di affissione ed i manifesti devono essere tolti.
- I rifiuti lasciati sul posto della manifestazione e dintorni devono essere raccolti e asportati nel modo più veloce possibile.
- Ripristinare immediatamente il percorso se necessario.
- Rimuovere i contenitori dello sporco, dell'olio ecc.

Allegato N

GRIGLIE DI PARTENZA		MOTOCICLI	
SIDECAR			
1	↑	1	1
2		2	2
3		3	3
4		4	4
5		5	5
6		6	6
7		7	7
8		8	8
9		9	9
10		10	10
11		11	11
12		12	12
13		13	13
14		14	14
15		15	15
16		16	16
17		17	17
18		18	18
19		19	19
20		20	20
21		21	21
22		22	22
23		23	23
24		24	24
25		25	25
26		26	26
27		27	27
28		28	28
29		29	29
30		30	30
31		31	31
32		32	32
33		33	33
34		34	34
35		35	35
36		36	36
37		37	37
38		38	38
39		39	39
40		40	40
41		41	41
42		42	42
43		43	43
44		44	44
45		45	45
46		46	46
47		47	47
48		48	48
49		49	49
50		50	50