# Velocità Annesso I 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 F.I.M. se l'impianto deve ospitare gare internazionali; per le gare nazionali le linee direttrici per l'omologazione sono quelle riportate di seguito.

#### 3.3.1 OSTACOLI

Pali, alberi, ostacoli pericolosi in genere ai lati del percorso di gara, in particolare all'esterno delle curve, devono essere rimossi o protetti adeguatamente con gomme, materassi in poliuretano o spugna sintetica, balle di paglia e/o altre protezioni omologate (es. airfence); per quanto possibile occorre creare, con eventuali varianti, delle zone di fuga.

#### 3.3.2 SBARRAMENTI

Per evitare che il pubblico possa invadere il percorso di gara, devono essere posti in opera sbarramenti fissi con transenne o altro materia-le idoneo. Particolare attenzione dovrà essere dedicata ai transennamenti in prossimità delle curve e nella parte interna delle stesse per non limitare la visibilità dei conduttori.

#### 3.3.3 SEGNALAZIONI

In prossimità delle curve devono essere installati cartelli indicatori, posti ad una distanza di 150/100/50 metri prima dell'inizio delle stesse: a seconda della velocità raggiungibile prima della curva, detti segnali potranno essere posti a 300/200/100 metri.

#### 3.3.4 POSTI DI SEGNALAZIONE

Le segnalazioni ai conduttori da parte dei loro incaricati devono essere fatte in zona delimitata e protetta, destinata a tale scopo dal Direttore di Gara e senza invadere la pista. Saranno adottate sanzioni a carico del trasgressore e del conduttore, fino a comprendere la squalifica.

#### 3.3.5 ZONA DI TRAGUARDO E BOX

La zona di traguardo costituisce il centro operativo della gara ed in

essa devono essere ubicati tutti i vari servizi: direzione gara - servizio cronometraggio - box - sala stampa - speaker etc.; essa è posta normalmente prima del traguardo e sul lato destro del senso di marcia

I box devono essere forniti di servizi igienici.

Durante le soste ai box, un massimo di tre meccanici autorizzati può assistere il proprio conduttore per i rifornimenti e gli interventi meccanici sulla moto. I meccanici autorizzati sono identificati con un cartellino, ricevuto dall'Organizzazione, con la classe ed il numero di gara del rispettivo conduttore.

#### 3.3.6 LINĖA DI SICUREZZA

All'interno della corsia box, una linea deve essere tracciata parallelamente ai box stessi ad almeno tre metri di distanza da questi; ai conduttori la sosta è consentita unicamente nello spazio compreso tra i box e la suddetta linea.

#### 3.3.7 PARCO CHIUSO PER VERIFICHE

Gli organizzatori devono predisporre un parco chiuso per accogliere le moto dopo l'arrivo: detto parco deve essere recintato, in grado di contenere tutte le moto e fornito di estintori (almeno due). In questa zona, o immediatamente vicino, dovrà esserci una zona coperta e illuminata per le verifiche tecniche di fine gara.

#### 3.3.8 LINEA DI PARTENZA

La linea di partenza ufficiale deve coincidere con quella di arrivo ed essere indicata a terra con una linea bianca di almeno 15 cm. di larghezza; inoltre deve essere indicata a terra la posizione dei motocicli prevista dall'Art. 8.1.1 (Griglia di partenza).

## 3.3.9 VELOCITA' NELLA CORSIA BOX

La massima velocità consentita nella corsia box, sia durante le prove che durante la gara, è limitata ad 85 km/h.

Ogni infrazione a tale limite rilevata durante le prove sarà punita con un'ammenda il cui importo sarà fissato dalla C.T.S.N.. 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**

#### 411F BANDIFRF

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.

<u>Bandiera rossa</u>: indica a tutti i conduttori che la corsa o le prove sono interrotte e che gli stessi devono rallentare, non sorpassare, 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.

<u>Bandiera nera con numero bianco sovraesposto</u>: indica al conduttore che porta il numero indicato l'obbligo di arresto al proprio box nel successivo passaggio.

<u>Bandiera bianca e nera</u> (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 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

#### 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.

#### 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).

#### **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.
- 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, cioé 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); per la sola classe Naked il tempo Massimo di qualificazione è pari al miglior tempo della classe aumentato del 20%. 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 recuperarli negli altri gruppi; analogo criterio per le finali delle gare con batterie di selezione, con i migliori classificati a parità di giri prima, e migliori tempi poi.

#### 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, fissata dalla C.T.S.N., 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

I conduttori sono piazzati dietro la linea di partenza in più file distanziate tra loro di almeno 9 metri, sia per i motocicli che per i sidecar. La larghezza minima a disposizione per un motociclo deve essere di almeno mt. 1,50 e per un sidecar deve essere di mt. 2,5 (vedi allegato N).

# 8.1.2 PROCEDURA DI PARTENZA

Deve essere rispettata la seguente procedura di partenza:

- 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.
- 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. Generatori, batterie o altro materiale elettrico non sono autorizzati in pista, ad eccezione 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.

- 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.
- 3 minuti prima della partenza del giro di riscaldamento: Esposizio-

ne del pannello "3 MINUTI" sulla griglia: rimozione delle termocoperte dai pneumatici dei motocicli sulla griglia e dalle moto e pneumatici di riserva. 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.

- 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.
- 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.
- VIA: i piloti partono per il giro di riscaldamento, linea per linea ad intervalli di circa 2", quando l'Ufficiale addetto, muovendosi dalla prima fila verso l'ultima con due bandiere rosse e nel mezzo della griglia, da il via fila per fila.

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 l'accensione del semaforo verde la moto di un pilota si spegne i Commissari di pista potranno aiutare il corridore a metter-la 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 spengere 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 indicazione 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)

Su un lato della pista, dietro la linea di partenza, i motocicli devono essere schierati obliqui, secondo un angolo di 45° e distanziati fra di loro di mt. 2, per i sidecar di mt. 3.

Sull'altro lato della pista, di fronte al proprio motociclo, devono piazzarsi i conduttori e i passeggeri.

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). E' il Direttore di Gara che decide se deve essere inflitta la penalità e deve avvisare il team entro la fine del quinto giro. 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 È' 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 due motocicli, 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 av-

verse 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.

<u>Eccezione</u>: se la gara è interrotta durante l'ultimo giro, verrà sequita la seguente procedura:

- per tutti i piloti ai quali è stata esposta la bandiera a scacchi prima dell'interruzione, verrà stilata una classifica parziale alla fine dell'ultimo giro di gara;
- per tutti i piloti ai quali non è stata esposta la bandiera a scacchi prima dell'interruzione, verrà stilata una classifica parziale alla fine del penultimo giro di gara;
- la classifica completa sarà stilata combinando le due classifiche parziali, considerando il numero di giri effettuato ed il tempo impiegato.
- 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 sequenti:
  - 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 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**

Il numero minimo dei conduttori ammessi sui circuiti italiani è indicato dalla seguente tabella:

ooguonto tabona.				
AUTODROMO	Lunghezza Metri	Мотосісці	SIDECAR	
Nazionale di MONZA (MI)	5800	36	22	
MUGELLO - Scarperia (ÉI)	5245	36	22	
SANTAMONICA - Misano (RN)	4060	36	22	
Corto SANTAMONICA - Misano (F	RN) 3488	36	22	
Dino FERRARI - Imola (BO)	4930	36	22	
VALLELUNGA - Campagnano (Rn	n) 3220	36	22	
Corto di VALLELUNGA	1670	24	14	
PERGUSA - Pergusa (EN)	4950	36	22	
MAGIONE - Magione (PG)	2507	32	20	
Corto di MAGIONE - Magione (PG	i) 1650	24	14	
VARANO de MELEGARI - Varano	(PR) 2400	32	20	
DEL LEVANTE - Binetto (BA)	1577	24	14	

Alle prove ufficiali il numero degli ammessi viene aumentato del 20% arro-

tondato per eccesso rispetto alla gara; un numero maggiore di piloti può essere ammesso alla gara per esigenze particolari (ad esempio Gare di Durata) a giudizio insindacabile della C.T.S.N. della F.M.I.. Il numero massimo degli ammessi è quello riportato sul certificato di omologazione della pista.

#### 21.1 FORMULA DI GARA

Qualora gli iscritti e verificati siano uguali od inferiori al numero di piloti previsti dall'omologazione del circuito si disputeranno due turni di prove ufficiali cronometrate di almeno 20' (30' per C.I.V.) ciascuno e gara.

Se invece in una classe si verifica che gli iscritti e verificati siano superiori al numero di piloti previsti dall'omologazione del circuito questi verranno suddivisi in gruppi numericamente equivalenti; l'attribuzione ai gruppi sarà effettuata per sorteggio. I due gruppi disputeranno quindi un unico turno di prove ufficiali di 30' (45' per C.I.V.).

Al termine del turno di prove i migliori tempi di ogni gruppo secondo lo schema sotto definito saranno ammessi direttamente alla gara, mentre i piloti che avranno realizzato i tempi intermedi nelle prove disputeranno una gara di recupero i cui migliori classificati saranno ammessi alla gara finale.

#### 21.2 COMPOSIZIONE DEI GRUPPI

Vengono considerati i circuiti in funzione del numero di piloti per il quale sono omologati:

- a) Circuiti di tipo A (36 piloti al via, 44 ammessi alle prove): Imola, Misano, Monza, Mugello, Pergusa, Vallelunga
- b) Circuiti di tipo B (32 piloti al via, 39 ammessi alle prove): Magione
- Circuiti di tipo C (24 piloti al via, 29 ammessi alle prove): Binetto, Varano

#### CIRCUITI TIPO "A"

- Fino a 44 iscritti e verificati:

Due turni di prove di almeno 20' ciascuno (30' per C.I.V.), 36 ammessi alla gara.

- Da 45 a 88 iscritti e verificati:

Piloti suddivisi in due gruppi ciascuno dei quali (max 44 piloti) disputerà un turno di prove di almeno 30' (45' per C.I.V.).

I primi 12 piloti di ogni gruppo sono ammessi direttamente alla gara per un totale di 24 piloti ammessi; i piloti classificati dal 13° al 30° posto (compresi) di ogni gruppo nelle prove disputeranno il recupero, i primi 12 sono ammessi alla finale.

Per il C.I.V. la gara di recupero deve avere una lunghezza minima di 30 chilometri.

#### CIRCUITI TIPO "B"

- Fino a 39 iscritti e verificati:

Due turni di prove di almeno 20' ciascuno, 32 ammessi alla gara.

- Da 40 a 78 iscritti e verificati:

Piloti suddivisi in due gruppi ciascuno dei quali (max 39 piloti) disputerà un turno di prove di almeno 30'.

I primi 11 piloti di ogni gruppo sono ammessi direttamente alla gara per un totale di 22 piloti ammessi; i piloti classificati dal 12° al 27° posto (compresi) di ogni gruppo nelle prove disputeranno il recupero, i primi 10 sono ammessi alla finale.

#### CIRCUITI TIPO "C"

- Fino a 29 iscritti e verificati:

Due turni di prove di almeno 20' ciascuno, 24 ammessi alla gara.

- Da 30 a 58 iscritti e verificati:

Piloti suddivisi in due gruppi ciascuno dei quali (max 29 piloti) disputerà un turno di prove di almeno 30'.

I primi 8 piloti di ogni gruppo sono ammessi direttamente alla gara per un totale di 16 piloti ammessi; i piloti classificati dal 9° al 20° posto

(compresi) di ogni gruppo nelle prove disputeranno il recupero, i primi 8 sono ammessi alla finale.

- Da 59 a 87 iscritti e verificati:

Piloti suddivisi in tre gruppi ciascuno dei quali (max 29 piloti) disputerà un turno di prove da 45'.

I primi 6 piloti di ogni gruppo sono ammessi direttamente alla gara per un totale di 18 piloti ammessi; i piloti classificati dal 7° al 14° posto (compresi) di ogni gruppo nelle prove disputeranno il recupero, i primi 6 sono ammessi alla finale.

#### 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.

#### **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 (85 km/h) dall'inizio della corsia box, dove è situata l'indicazione del limite 85 km/h, fino alla zona di penalizzazione. 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 spenge. Il meccanico non deve in alcun modo interferire con la procedura di "stop & go" che è sotto controllo esclusivo degli Ufficiali Esecutivi. Nel caso che un pilota non risponda alle istruzioni di arresto per "stop & go" e si hanno 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).

#### **CAPITOLO II - SPECIALITA'**

#### ART. 26 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA'

#### 26.1 GENERALITA'

Assegna il titolo di "Campione Italiano Velocità" per ciascuna classe. Le gare assegnano altresì il titolo di "Campione Italiano Marche Velocità". Dalla classe Superstock saranno esclusi per motivi promozionali tutti i piloti di età superiore ai 23 anni che si siano classificati nei primi tre posti del Campionato Italiano classi 600 SS e Superbike degli ultimi tre anni, o siano vincitori dei Trofei monomarca 600 ed oltre degli ultimi due anni. Sono altresi esclusi i piloti che abbiano compiuto il 30° anno di età alla data del 31/12/2002. E' prevista una classifica speciale per i piloti Under 23. E' prevista la Giuria (Art. 73 bis RMM).

26.1.1 Licenze: Junior ed Elite.

- 26.2 Classi Ammesse: 125GP, 600 Supersport, Superbike e Superstock 1000. L'elenco dei motocicli ammessi a partecipare al Campionato sarà pubblicato annualmente.
- 26.3 Prove: n° 5 (quattro valide).
- 26.4 CHILOMETRAGGI

Il chilometraggio previsto per le gare è il seguente:

Min.	Ma
50	70
50	70
50	70
50	70
	50 50 50

- 26.5 Quote d'iscrizione: € 150,00 per 125GP e Superstock; € 200,00 per 600 Supersport e Superbike.
- 26.6 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 € 12.910,00.
- 26.7 Čircuiti: Imola, Misano, Monza, Mugello, Vallelunga.
- 26.8 VALIDITA' DEL CAMPIONATO

Il Campionato sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 3 prove. Per l'assegnazione del titolo di "Campione Italiano Velocità" valgono 4 risultati su 5 (uno scarto). Per l'assegnazione del titolo di Campione Italiano Marche Velocità varrà il risultato di tutte le prove senza scarti.

#### 26.9 LIMITAZIONE NEGLI SCARTI

Se un conduttore viene escluso dalla classifica in una delle gare per squalifica, la stessa non potrà essere considerata come scarto.

#### 26.10 - 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.) comprensivi dei risultati utilizzati come scarto per la determinazione del punteggio valido.

In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via.

#### ART. 32 - COPPA ITALIA VELOCITA'

#### 32.1 GENERALITA'

Dalla classe Superstock saranno esclusi per motivi promozionali tutti i piloti di età superiore ai 23 anni che si siano classificati nei primi tre posti del Campionato Italiano classi 600 SS, 600 SP e Superbike degli ultimi tre anni, o siano vincitori dei Trofei monomarca 600 ed oltre degli

ultimi due anni. Sono altresi esclusi i piloti che abbiano compiuto il 27° anno di età alla data del 31/12/2002. E' prevista la Giuria (Art. 73 bis RMM). I partecipanti alla classe Superstock 600 devono effettuare un preallineamento almeno 10' prima dell'ingresso in pista, pena l'esclusione dalla gara.

- 32.2 Licenze: Elite e Junior.
- 32.3 Classi Ammesse: 125SP Under 20 ed Over 20, Superstock 600, Special 600 e Naked 650 ed Oltre; è prevista per le classi Naked una classifica assoluta per moto raffreddate ad aria.
- 32.4 Prove: n° 11 (nove valide). Le gare che si disputeranno sui circuiti di Binetto e Pergusa si svolgeranno su due manche (una il sabato ed una la domenica) con punteggio separato ai fini della classifica di Coppa.

#### 32.5 CHILOMETRAGGI

Sui circuiti di tipo A e B (vedi Art. 21.1) il chilometraggio previsto per le gare è il seguente:

 Classe
 Min.
 Ma

 125 SP
 40
 60

 Superstock
 40
 60

 Special 600
 40
 60

 Naked
 40
 60

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

- 32.6 Quote D'iscrizione: € 100,00 per 125SP e € 120,00 per Superstock, Special e Naked.
- 32.7 Contributo Federale: il contributo federale spettante agli organizzatori ammonta a € 5.100.00.
- 32.8 Circuiti: Binetto, Magione, Misano, Monza, Mugello, Pergusa, Vallelunga e Varano.
- 32.9 VALIDITA' DELLA COPPA

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

32.10 LIMITAZIONE NEGLI SCARTI

Se un conduttore viene escluso dalla classifica in una delle gare per squalifica, la stessa non potrà essere considerata come scarto.

#### 32.11 ATTRIBÚZIONE DELLA COPPA

Vincitore della Coppa Italia in ciascuna classe 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.) comprensivi dei risultati utilizzati come scarto per la determinazione del punteggio valido.

In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via.

#### ART. 27 - GARE DI VELOCITA' NAZIONALI ED INTERREGIONALI

#### 27.1 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.

Le gare valide per la disputa di "Trofei Monomarca" potranno essere abbinate 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 € 1.050.00 per Trofei Monomarca scooter e ciclomotori.

#### 27.2 LICENZE

Elite e Junior.

#### 27.3 ISCRIZIONI

I conduttori possono partecipare ad un massimo di due classi. Le iscrizioni dovranno pervenire accompagnate dalla relativa tassa secondo le modalità previste dal R.M.M.. Quote di iscrizione: € 100,00 per classi fino a 125 cc. e Scooter; € 150,00 per le altre classi; € 160,00 per equipaggio sidecar.

#### 27.4 SVOLĞİMENTO GARE

27.4.1 Le gare possono svolgersi in una o più giornate.

E' obbligatorio almeno un turno di prove cronometrate della durata minima di 20 minuti per ogni classe.

27.4.2 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.

#### 27.5 SICUREZŽA - 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. 29 - COPPA ITALIA ENDURANCE**

#### 29.1 GENERALITA'

Viene istituita una Coppa Italia Endurance 2003 29.1.1 PROVE

#### N°3 tutte valide.

#### 29.2 LICENZE e QUOTE DI ISCRIZIONE

Elite e Junior. La quota di iscrizione è di € 130,00 per ciascun pilota (ovvero € 260,00 a coppia).

#### 29.3 MOTOCICLI

Sono ammessi i motocicli Superbike, Supersport, Superstock ed Open.

#### 29.4 CIRCUITI E LUNGHEZZA DELLE PROVE

Circuiti: Imola, Misano, Monza, Mugello, Pergusa, Vallelunga e Magione. Sui circuiti di tipo A e B (vedi Art. 21.1) il chilometraggio previsto per le gare è il seguente: 200 miglia pari a circa 320 chilometri o 500 chilometri. Nei circuiti di tipo C la gara potrà avere una percorrenza di 100 miglia pari a circa 160 chilometri.

#### 29.5 PUNTEGGI

A ciascun conduttore della coppia iscritta, verranno assegnati punteggi previsti dall'Art. 18 del presente Annesso; in caso di cambiamento di uno dei conduttori costituenti l'equipaggio durante il campionato, ciascuno di essi manterrà il punteggio precedentemente acquisito. Al termine del Campionato potrà essere vincente un singolo conduttore o un equipaggio rimasto integro.

#### 29.6 NUMERO DEI PARTENTI

Il numero dei conduttori ammessi alla partenza è quello previsto per le gare di velocità nazionali (risultante dalla tabella riportata nell'Art. 21 del presente Annesso), aumentato del 15% con arrotondamento per eccesso.

#### 29.7 PROVE UFFICIALI

Dovranno svolgersi il giorno che precede la corsa in due turni di 30 mi-

**nuti** ciascuno; l'intervallo fra un turno e l'altro dovrà essere di almeno un'ora. Se parte della gara avrà svolgimento in notturna uno dei due turni previsti dovrà svolgersi in queste condizioni di luminosità. Il numero minimo di giri da percorrere da parte di ciascun conduttore componente l'equipaggio per essere ammesso alla partenza è di tre.

#### 29.8 PARTENZA

#### 29.8.1 SCHIERAMENTO DI PARTENZA

Avverrà secondo i tempi realizzati nelle P.U. da uno dei conduttori componenti l'equipaggio. La partenza avverrà secondo il tipo "Le Mans"; le moto saranno schierate su un lato della pista a 45° rispetto ad esso a due metri di distanza l'una dall'altra, sorrette da un aiutante. Il conduttore dall'altro lato, non appena il D.d.G. abbassa la BANDIERA TRICOLORE, attraversa la pista e avvia il motore con il dispositivo di bordo. E' vietato qualunque genere di aiuto: per esso la penalità prevista da applicare è di tre minuti.

29.8.2 La PARTENZA IN RITARDO è ammessa: se il motore non si avvia il D.d.G. con l'esposizione di una bandiera verde autorizzerà l'aiuto esterno (e non penalizzato) a spingere la moto fin quando sarà possibile. Se il motore ancora non si dovesse avviare il conduttore dovrà portarsi nella corsia box entro il minuto che segue la partenza scortato da un Commissario Sportivo; una volta avviato potrà partire da detta corsia.

### 29.9 ARRESTO DI UNA CORSA

- 29.9.1 In caso di arresto di corsa da parte del D.d.G. si seguiranno le normative previste all'Art. 15, il nuovo schieramento sarà in base alla classifica della 1ª parte della gara.
- 29.9.2 I conduttori guideranno a turno la moto per almeno 25 minuti; un conduttore non può pilotare la moto per più di 90 minuti consecutivi.
- 29.9.3 Il cambio dei conduttori deve avvenire solo all'interno della corsia box; la penalità prevista per un cambio di conduttori non regolare è di 3', se il cambio è ritardato entro un tempo di 15', dopodiché si avrà la squalifica del conduttore. Questa penalità come eventuali altre sanzioni inflitte ai conduttori devono essere comunicate al responsabile dell'equipe immediatamente.
- 29.9.4 Allorché un conduttore raggiunge il suo box, per qualunque motivo il motore deve essere arrestato.
- 29.9.5 Per ripartire il conduttore dovrà utilizzare lo starter della moto, oppure potrà farsi spingere da un massimo di due persone. L'utilizzazione di batterie supplementari per l'avviamento del motore, è proibito. Durante la sosta ai box un massimo di tre persone può lavorare sulla moto.
- 29.9.6 I rifornimenti di olio e benzina, nonché riparazioni e regolazioni o altri interventi sulla moto, non possono essere fatti che ai box, sia durante la gara che durante le prove. Il limite massimo di carburante che è consentito tenere ai box per i rifornimenti, è fissato in 100 litri. Il rifornimento deve essere fatto per "caduta" (ovvero con la sola forza di gravità).
- 29.9.7 In caso di guasto al motociclo lungo il percorso il conduttore dovrà spostarsi in modo da non costituire pericolo per sé o per gli altri concorrenti, dopodiché potrà intervenire sulla moto con i mezzi di bordo; in caso contrario dovrà spingere la moto nel senso di marcia, senza l'aiuto esterno, sino al suo box.

#### 29.10 SOSTITUZIONE DI PARTI

Possono essere sostituiti tutti i pezzi danneggiati, con altri di ricambio, ad eccezione del telaio, del carter motore, della scatola del cambio di velocità (se separata).

#### 29.11 IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE

L'impianto di illuminazione (non obbligatorio) alimentato da dinamo o alternatore, deve avere una potenza di almeno 100 watt. Durante la notte o in caso di cattivo tempo devono essere accesi il faro anteriore e la luce di posizione con alimentazione separata e indipendente. In caso di mancato funzionamento del faro anteriore o della luce posteriore il conduttore dovrà fermarsi ai box immediatamente e ripartire so-

lo dopo aver effettuato a regola d'arte la riparazione.

#### 29.12 ARRIVO

Allorché il conduttore in prima posizione ha compiuto la distanza prevista dalla corsa, il D.d.G. agiterà la bandiera a scacchi; se la corsa non è sulla base della distanza (ad es. 500 km.) ma a tempo (ad es. 6 ore), il D.d.G. agiterà la bandiera a scacchi allo scadere del tempo prefissato secondo quanto previsto dall'Art. 16.1.3 del presente Annesso.

#### 29.13 CLASSIFICA

Per essere classificato l'equipaggio deve aver coperto almeno il 75% della distanza coperta dall'equipaggio vincitore.

#### 29.14 VALIDITA' DELLA COPPA

La Coppa sarà ritenuta valida se verranno disputate almeno 3 prove.

#### 29.15 LIMITAZIONE NEGLI SCARTI

Se un conduttore viene escluso dalla classifica in una delle gare per squalifica, la stessa non potrà essere considerata come scarto.

#### 29.16 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 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.). comprensivi dei risultati utilizzati come scarto per la determinazione del punteggio valido.

In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via.

#### 29.17 NORMA GENERALE

Per quanto non contemplato valgono le norme generali dell'R.M.M. e i suoi annessi in quanto applicabili.

#### ART. 33 - TROFEO INVERNO E TROFEO DEL MEDITERRANEO

#### 33.1 - Trofeo Inverno

#### 33.1.1 - Organizzazione

N. 3 prove in abbinamento ad altre Manifestazioni Nazionali in calendario F.M.I. ed al Trofeo del Mediterraneo, da svolgersi sull'Autodromo del Levante di Binetto (BA)

#### 33.1.2 - Partecipazione

Licenza Velocità Junior ed Elite per tutte le classi, Elite per le classi G. Prix ed anche Licenza Enduro e Motocross per la Classe Supermotard.

# 33.1.2 - Classi

Il Trofeo è aperto alle seguenti classi:

125cc. S.P - 250cc S.P. e Trofeo - 125cc e 250cc Grand Prix - 600cc - Open, rispondenti alle caratteristiche tecniche dettate dai regolamenti FMI in vigore.

Supermotard: Motocicli di derivazione fuoristrada di cilindrata compresa tra 125cc e 750cc monocilindrici a 2 o 4 tempi con ruote a misura libera e pneumatici per uso stradale, anche racing e slick (sono assolutamente vietati pneumatici da Motocross ed Enduro) suddivise nelle seguenti categorie:

SPORT da 125cc fino a 250cc 2/t e da 250cc 4/t fino a 400cc 4/t PRESTIGE oltre 250cc 2/t ed oltre 400cc 4/t sino a 750cc 2/t e 4/t Ai fini del Trofeo, una classe si intenderà costituita quando risultino almeno n. 10 conduttori iscritti e verificati.

Per ogni singola gara, quando una classe risulti con un numero di conduttori iscritti e verificati inferiore a n. 10, questa potrà essere, se possibile, accorpata ad un classe similare con classifiche, solo ai fini della premiazione, separate.

#### 33.1.3 - Svolgimento

Le gare si svolgeranno su prove cronometrate e finali con qualsiasi condizione atmosferica, previa decisione diversa da parte della Direzione di Gara.

Per ogni classe saranno ammessi in pista max n. 29 piloti per le prove cronometrate e max. 24 piloti per le finali.

Per ogni classe se il numero dei piloti iscritti e verificati dovessero risultare superiori agli ammessi alle prove cronometrate, questi saranno divisi in gruppi ognuno dei quali effettuerà un solo turno di prove cronometrate e si qualificheranno per la finale i primi n. 24 tempi assoluti. In caso di prove cronometrate con condizioni atmosferiche diverse tra i gruppi, su decisione della Direzione di Gara, si qualificheranno i primi 6 o 12 di ogni gruppo fino a n. 24.

#### 33.1.4 - Verifiche Sportive e Tecniche

Le verifiche sportive e tecniche da parte dei Commissari di Gara FMI saranno effettuate, di norma, nella giornata di Sabato secondo gli orari stabili dal Regolamento Particolare approvato dalla FMI.

Gli orari per le singole partenze e raggruppamenti, saranno stabiliti e comunicati, al termine delle Verifiche.

#### 33.1.5 - Classifica Finale

La classifica finale del Trofeo Inverno Velocità, per ogni classe, sarà determinata dalla somma dei punteggi conseguiti in ogni singola prova (25-20-16-13-10-ecc.) più 5 punti "fedeltà" per la partecipazione a tutte le 3 prove, più 1 punto per ogni giro più veloce in gara, più 1 punto per ogni pole position.

## 33.1.6 - Premi

Per ogni singola prova saranno premiati:

i primi 5 classificati di ogni classe

i primi 3 classificati della categoria Sport classe Supermotard i primi 3 classificati della categoria Prestige classe Supermotard Per i vincitori finali di ogni classe costituita del Trofeo Inverno Velocità, vengono messi in palio i seguenti premi, al netto di eventuali ritenute :

#### Classi Costituite

1° Classificato	€	1.033,00 + Trofeo
2° Classificato	€	516,00 + Coppa
3° Classificato	€	310.00 + Coppa
4° Classificato	€	207.00 + Coppa
5° Classificato		
Coppa dal 6° al 10° Classificato		, 11
Supermotard		
1° Classificato	€	516.00 + Trofeo
2° Classificato		
3° Classificato		
4° Classificato	€	104.00 + Coppa

I premi finali saranno consegnati ai vincitori in un'apposita cerimo-

nia che si terrà al termine delle gare della 3ª prova presso lo stesso Autodromo.

La presenza alla premiazione, per il ritiro del premio, è obbligatoria pena la decadenza di tale diritto

#### 33.1.7 - Iscrizioni

La partecipazione al Trofeo Inverno Velocità è vincolata dall'obbligo d'iscrizione allo stesso mediante versamento **una tantum** di € **100,00** per la classe 125 cc. S.P., di € **120,00** per le altreclassi e di € **60,00** per la Supermotard.

L'iscrizione al Trofeo Inverno Velocità da diritto a partecipare ai premi finali messi in palio ed ad altri eventuali premi aggiuntivi da parte dell'organizzazione

Le iscrizioni alle singole prove dovranno essere effettuate secondo le norme in vigore della FMI accompagnate dalle prescritte tasse. L'iscrizione anticipata alle tre prove con relativo versamento, comporterà uno sconto complessivo per ogni classe di € 52,00. In caso di iscrizione irregolare o fuori dai termini previsti, l'ammissione sarà subordinata a giudizio insindacabile degli Organizzatori e previo versamento della doppia tassa d'iscrizione. Non sono previsti inoltre rimborsi parziali o totali per mancata partecipazione alla o alle gare.

#### 33.2 - TROFEO DEL MEDITERRANEO

#### 33.2.1 - Organizzazione

N. 5 prove tutte valide di cui n. 2 abbinate alle prove di Coppa Italia (Autodromi di Binetto e Pergusa) n. 1 abbinata al Trofeo Inverno, n. 1 abbinata al Campionato Siciliano e n. 1 sull'Autodromo di Vallelunga.

### 33.2.2 - Partecipazione

Licenza Velocità Junior ed Elite per tutte le classi, Elite per le classi G. Prix, anche Gr. 5 Moto d'Epoca per le Classiche ed anche Licenza Enduro e Motocross per la Classe Supermotard.

#### 33.2.2 - Classi

Il Trofeo è aperto alle seguenti classi:

125cc. S.P - 600 SS - Open, rispondenti alle caratteristiche tecniche dettate dai regolamenti FMI in vigore.

Ai fini del Trofeo, una classe si intenderà costituita quando risultino almeno 10 conduttori iscritti e verificati.

Per ogni singola gara, quando una classe risulti con un numero di conduttori iscritti e verificati inferiore a n. 10, questa potrà essere, se possibile, accorpata ad un classe similare con classifiche, solo ai fini della premiazione, separate.

#### 33.2.3 - Svolgimento

Le gare si svolgeranno su prove cronometrate e finali con qualsiasi condizione atmosferica, previa decisione diversa da parte della Direzione di Gara.

Per ogni classe se il numero dei piloti iscritti e verificati dovessero risultare superiori agli ammessi alle prove cronometrate, questi saranno divisi in gruppi ognuno dei quali effettuerà un solo turno di prove cronometrate e si qualificheranno per la finale i primi n. 24 tempi assoluti. In caso di prove cronometrate con condizioni atmosferiche diverse tra i gruppi, su decisione della Direzione di Gara, si qualificheranno i primi 6 o 12 o 18 di ogni gruppo fino a raggiungere il numero massimo degli ammessi dal circuito.

#### 33.2.4 - Verifiche Sportive e Tecniche

Le verifiche sportive e tecniche da parte dei Commissari di Gara

5° Classificato ...... € 52,00 + Coppa

FMI saranno effettuate, di norma, nella giornata di Sabato secondo gli orari stabili dal Regolamento Particolare approvato dalla FMI

Gli orari per le singole partenze e raggruppamenti, saranno stabiliti e comunicati, al termine delle Verifiche.

33.2.5 - Classifica Finale

La classifica finale del Trofeo del Mediterraneo, per ogni classe, sarà determinata dalla somma dei punteggi conseguiti in ogni singola prova (25-20-16-13-10-ecc) più 1 punto per ogni giro più veloce in gara, più 1 punto per ogni pole position.

33.2.6 - Premi

Per ogni singola prova saranno premiati i primi 3 classificati di ogni classe

33.2.7 - Iscrizioni

Le iscrizioni alle singole prove dovranno essere effettuate secondo le norme in vigore della FMI accompagnate dalle prescritte tasse. In caso di iscrizione irregolare o fuori dai termini previsti, l'ammissione sarà subordinata a giudizio insindacabile degli Organizzatori e previo versamento della doppia tassa d'iscrizione.

33.2.8 - Montepremi

€ 18.000,00 sulla classifica finale a carico della F.M.I.

33.2.9 - Contributo per gli Organizzatori

€ 1.550,00 per ogni prova

33.2.10 - Coordinamento Trofeo

La F.M.I. per un efficace coordinamento tra i Moto Club organizzatori del Trofeo e lo svolgimento dello stesso, nominerà un Coordinatore referente al Comitato Velocità

#### **ART. 28 - CORSE IN SALITA**

#### 28.1 DEFINIZIONE

Sono corse in salita le gare che si svolgono da un punto all'altro in salita su strada chiusa al traffico.

#### 28.2 MANIFESTAZIONI

Una manifestazione non può comprendere nella stessa giornata competizioni automobilistiche.

#### 28.3 PERCORSI, IMPIANTI E SERVIZI DI SICUREZZA

Il tracciato delle competizioni di velocità in salita è del tipo aperto, con traguardi di partenza e di arrivo alle sue estremità, ad altitudine diversa, e va percorso in senso ascendente ed è soggetto a sopralluogo obbligatorio della F.M.I.. Il Commissario di Gara dovrà verificare la rispondenza dell'allestimento del percorso alle prescrizioni contenute nel Verbale di Sopralluogo, che dovrà essere presentato allo stesso insieme alla documentazione relativa alla manifestazione: in caso di mancanza del Verbale di Sopralluogo e/o di non rispondenza del percorso alle prescrizioni contenute nello stesso, il Commissario di Gara comunicherà per iscritto al Direttore di Gara che la manifestazione non può essere effettuata. Le caratteristiche del tracciato e dei relativi servizi sono indicate nei paragrafi successivi. 28.3.1 LUNGHEZZA

Deve essere compresa tra un minimo di 2 Km. ed un massimo di 5 Km.

#### 28.3.2 LARGHEZZA

Non può essere inferiore a mt. 5, con una tolleranza del 20%.

#### 28.3.3 DIŚLIVELLO

Tra il traguardo di partenza e quello di arrivo non può essere inferiore a mt. 150, con una tolleranza del 20% per i percorsi inferiori ai 3 Km..

#### 28.3.4 RIVESTIMENTO DEL PIANO VIABILE

Deve essere in conglomerato bituminoso.

### 28.3.5 RETTILINEI SUPERIORI A 150 MT.

Secondo le caratteristiche dei percorsi e sentito il parere del Tecnico F.M.I. addetto al sopralluogo, devono essere interrotti da varianti tendenti a limitare la velocità; tali varianti devono essere predisposte con presse di paglia.

#### 28.3.6 VARIANTI È STRETTOIE NATURALI

Devono essere segnalate con l'apposizione di cartelli di preavviso posti a 150/100/50 mt., aventi dimensione di cm. 70 x 100, fondo bianco e scritta nera, ad un'altezza minima dal suolo di cm 150.

#### 28.3.7 STRADE E VIE DI ACCESSO LATERALI

Devono essere sbarrate con idoneo materiale e quindi protette con presse di paglia.

#### 28.3.8 LINEA DI PARTENZA E DI ARRIVO

Devono essere tracciate a terra con una linea bianca di almeno 15 cm di larghezza e con materiale in uso per la segnaletica stradale.

#### 28.3.9 ZONA DI PREPARAZIONE ALLA PARTENZA

Posta immediatamente prima della linea di partenza deve essere di lunghezza pari ad almeno 50 mt, transennata e con accesso controllato. E' riservata ai conduttori in procinto di prendere il via.

#### 28.3.10 PARCO CONDUTTORI

Deve essere predisposto in prossimità del tracciato di gara alla partenza o all'arrivo, su un'area pianeggiante con fondo idoneo allo scolo delle acque piovane, in grado di contenere i mezzi dei conduttori e loro assistenti. Deve altresì essere dotato di servizi igienici, di acqua potabile e di impianto per la fornitura di energia elettrica.

#### 28.3.11 LOCALI E STRUTTURE

Gli organizzatori sono tenuti a predisporre locali o equivalenti strutture idonee ad ospitare la Direzione Gara, la Segreteria, l'Ufficio Stampa, l'hospitality, il servizio Speaker, i controlli tecnici dei motocicli ed il centro di elaborazione delle classifiche.

Tali strutture devono essere illuminate e protette dagli agenti atmosferici; in particolare quella adibita al controllo tecnico dei motocicli deve essere dotata di idonea bilancia per il controllo dei pesi. Costituiscono il centro operativo della manifestazione.

#### 28.3.12 ZONA DI PARTENZA ED ARRIVO

Devono trovarsi su un tratto del tracciato privo di curve pericolose e sufficientemente ampio da poter posteggiare i mezzi del servizio gara ed installare le strutture per il servizio cronometraggio in posizione di sicurezza per gli addetti. Da ambo i lati e per una lunghezza di circa 100 mt devono essere completamente transennate e tenute sgombre da persone non autorizzate.

#### 28.3.13 PARCO CHIUSO

Deve essere allestito in modo da poter accogliere i motocicli partecipanti ad una distanza dalla linea di arrivo tale da consentire la normale decelerazione. Deve essere recintato e sorvegliato ed avere nelle sue immediate vicinanze un locale di idonea struttura, coperto ed illuminato, per lo svolgimento delle verifiche tecniche post-gara.

#### 28.3.14 POSTI DI SEGNALAZIONE

Lungo il percorso devono essere predisposte delle postazioni di segnalazione e controllo della gara presidiate da Ufficiali di percorso. Tali postazioni devono essere collegate a vista tra loro e via radio con la Direzione Gara. Devono altresì rispondere a criteri di sicurezza sia per i conduttori che per il personale addetto.

#### 28.3.15 AREE RISERVATE AL PUBBLICO

Le aree di maggior concentrazione per il pubblico devono essere individuate in funzione delle vie di accesso e deflusso al momento della redazione della mappa del percorso da predisporre per il sopralluogo F.M.I..

Tali aree devono essere indicate con apposita segnaletica. Lo stesso dicasi per le aree in cui non è assolutamente consentita la presenza di pubblico. Qualora nelle suddette aree o lungo il tracciato non sia possibile predisporre dei parcheggi idonei a contenere un numero di veicoli adeguato alle previsioni di afflusso di pubblico, lo stesso dovrà accedere alle aree ad esso riservate a piedi o eventualmente usufruendo di un servizio navetta predisposto dall'organizzatore.

#### 28.3.16 MEZZI DI SOCCORSO

In funzione della lunghezza del percorso e delle sue caratteristiche devono essere previsti adeguati punti di soccorso radiocollegati con la Direzione Gara, dotati di ambulanza con attrezzature idonee e personale qualificato.

#### 28.3.17 SISTEMI DI COMUNICAZIONE

Devono essere predisposti due sistemi di comunicazione:

- a) un sistema di trasmissione dei tempi per il servizio cronometraggio;
- b) un sistema di comunicazione per l'emergenza tra tutti i servizi e la Direzione Gara.

#### 28.3.18 PIANO DELLA SICUREZZA

L'organizzazione deve predisporre il piano della sicurezza comprensivo di tutti i servizi gara da inoltrare alla F.M.I. all'atto della richiesta di approvazione del R.P. ed alle Autorità competenti al rilascio delle previste autorizzazioni.

#### 28.4 SEGNALI UFFICIALI

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

#### 28.5 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..

#### 28.6 LICENZE

Elite e Junior.

#### 28.7 CLASSI E MOTOCICLI

Nelle corse su strada in salita sono ammessi motocicli di derivazione stradale (vedere Art. 39 Regolamento Tecnico) suddivisi nelle seguenti classi:

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

#### 28.8 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 parteci-

panti risultassero essere meno di tre, essi avranno il diritto di partecipare alla manifestazione ma saranno esclusi da qualsiasi tipo di classifica.

#### 28.9 ISCRIZIONI E TASSE

€ 52,00. 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.

#### 28.10 NUMERI DI GARA

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

# 28.11 COMPENSI DI CLASSIFICA E MONTEPREMI

Non previsti

#### 28.12 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.

#### 28.13 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.

# 28.14 RICOGNIZIONI 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.

#### 28.15 PROVE INDIVIDUALI DEL PERCORSO

Le prove individuali del percorso di gara sono tassativamente vietate.

#### 28.16 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".

#### 28.17 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 i partecipanti ammessi che non abbiano il tempo di prova ufficiale.

#### 28.18 RILEVAZIONE DEI TEMPI

La rilevazione dei tempi delle prove ufficiali e della gara deve essere effettuata dal servizio cronometraggio.

#### 28.19 SVOLGIMENTO DELLA GARA

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

### 28.20 SISTEMA DI PARTENZA

28.20.1 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.

- 28.20.2 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.

28.20.3 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.

- 28.20.4 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.
- 28.20.5 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.
- 28.20.6 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.

#### 28.21 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.

#### 28.22 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.

#### 28.23 PROVE

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

#### ART. 30 REGOLAMENTO MINIMOTO VELOCITA'

#### 30.1 - GENERALITÀ

Le seguenti regole si applicano a tutte le corse di velocità con mini moto su strada, in Italia.

#### 30.2 - PERCORSI

Le corse devono svolgersi in circuiti chiusi. I circuiti possono essere provvisori o permanenti, ma devono essere omologati da un membro del comitato impianti della F.M.I. Tutti i circuiti dovranno rispettare le caratteristiche previste dal regolamento impianti. Il numero di partenti alla griglia sarà stabilito in sede di omologazione.

#### 30.3 - 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'. 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 dovrà essere superiore a 7 piloti. In casi particolari il Direttore di Gara può autorizzare il cambio di gruppo per le prove.

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

E' vietato impennare nel rettilineo del traguardo.

Nelle gare a giri un pilota per aver diritto alla partenza dovrà compiere almeno 3 giri del circuito agli ordini del Direttore di Gara e lo schieramento di partenza, in tal caso sarà per sorteggio.

#### 30.4 - SISTEMI DI PARTENZA.

Partenza collettiva con motore in moto. Il pilota posizionato corretta-

mente (seduto) sulla moto.

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

#### 30.5 - CAMBIO DI MOTOCICLO.

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

#### 30.6 - ISCRIZIONI, E O.P.

Le O.P per le finali del C.I. di Minimoto si svolgeranno obbligatoriamente il pomeriggio precedente la gara per tutti i piloti presenti. Saranno svolte per classi ed in orari ben definiti. Le iscrizioni al C.I. dovranno pervenire entro 10 giorni dalla data della manifestazione a tassa semplice, e fino a tre giorni precedente la gara a tassa doppia. Rimane a discrezione dell'organizzatore accettare iscrizioni alla gara fino alla chiusura delle O.P. per le Gare Regionali, interregionali e territoriali. Le quote di iscrizione sono:

€ 30 per Junior A; € 55 per tutte le altre.

Ammissione alle finali del Campionato Italiano.

Verranno ammessi alle finali i piloti che abbiano sostenuto le **selettive** di zona.

Il calcolo dei finalisti sarà **effettuato** con il metodo proporzionale **tra le Zone in base al numero dei partecipanti**.

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. I giustificati motivi relativi all'impossibilità di partecipare alla manifestazione, dovranno preventivamente essere inoltrati per iscritto al Moto Club organizzatore (accompagnati dal modulo e dalla tassa di iscrizione) nel caso di rinuncia ad una gara ed alla FMI nel caso di rinuncia a tutte le finali.

I Moto Club organizzatori delle finali potranno accettare iscrizioni di piloti non finalisti fino a completamento delle griglie: tali piloti non prenderanno punti per il Campionato Italiano.

#### 30.7 - CATEGORIE E CLASSI.

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

#### CATEGORIA JUNIOR

JUNIOR A

JUNIOR B

Da 7 a 9 anni compresi.

Da 10 a 13 anni compresi (peso fino a 44,9 Kg)

JUNIOR C

Da 10 a 13 anni compresi (peso da 45 Kg in poi)

CATEGORIA SENIOR

SENIOR A
SENIOR B
Da 14 anni (senza limiti di peso)
Da 14 anni (peso minimo di 57 kg.)
SENIOR MIDI
Da 14 anni (peso minimo di 70 kg)

SENIOR OPEN Da 14 anni (solo a piloti con peso minimo di 57 Kg)

NB: Il peso verrà verificato in abiti civili (maglietta o camicia, pantaloni, scarpe) dal Commissario delegato, la zavorra è vietata. Il peso, senza alcuna tolleranza, potrà essere controllato in qualunque momento della manifestazione.

Nel corso dell'anno è possibile cambiare **classe** ma non è ammesso il cumulo del punteggio. Per un pilota che si iscrive alla prima prova in una **classe** può continuare nella stessa anche se aumenta di peso, ma non può retrocedere in una **classe** di peso inferiore. Per gli Junior **B e** 

C fa fede la classe di iscrizione della prima gara. E' vietato il cambio di categoria durante l'anno agonistico.

#### 30.8 - LICENZE.

Juniores minimoto per classi Junior;

Minivelocità, Junior ed Elite per classi Senior.

I nati nel 1993 possono decidere a loro discrezione di partecipare alla classe Junior A o alla Junior B o C (a seconda del peso), indipendentemente dalla data di nascita. I nati nel 1988 possono decidere a loro discrezione di partecipare alla classe Junior B o C (a seconda del peso) o alle classi Senior indipendentemente dalla data di nascita ed eventualmente gareggiando nelle classi Senior con licenza Juniores Minimoto sino al termine dell'anno solare in corso.

#### 30.9 - PROVE LIBERE.

Facoltative a discrezione dell'organizzatore, ma non potranno essere a pagamento il giorno della gara e dovranno comparire nel R.P. Qualora l'Organizzatore intenda organizzare esclusivamente prove libere a pagamento, dovrà prevedere almeno un turno di prove libere gratuite. Non potranno effettuare prove libere **previste nel Regolamento Particolare** i piloti che non abbiano effettuato le O.P e la punzonatura.

#### 30.10 - NUMERI DI GARA

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

CLASSE	FONDO	Numero
Junior A	Rosso	Bianco
Junior B	Giallo	Nero
Junior C	Nero	Bianco
Senior A	Bianco	Nero
Senior B	Blu	Bianco
Senior MIDI	Marrone	Bianco
Senior Open	Verde	Bianco
Le dimensioni dei nur	neri devono es	ssere:

Posizione	<b>A</b> LTEZZA	LARGHEZZA	SPESSORE LINEA
Anteriori	120 mm	45 mm	15 mm
Posteriori	70 mm	35 mm	10 mm

L'inclinazione della tabella portanumero anteriore non deve superare i 15° dalla verticale.

L'inclinazione della tabella portanumero posteriore non deve superare i 22° dalla verticale.

Ogni minimoto deve avere due tabelle posteriori (una per lato) ed una anteriore posta frontalmente sul cupolino; lo spazio libero (fondo) intorno al numero deve essere di almeno 10 mm.

Il Numero di gara assegnato alla prima finale del C.I. Minimoto resterà per tutto il Campionato.

#### 30.11 DURATA DELLE GARE.

Categorie	Min.mt	Max.mt.
JUNIOR A/B/C	6.000	9.500
SENIOR A/B	10.000	15.000
SENIOR MIDI/OPEN	10.000	15.000

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

#### 30.12 EQUIPAGGIAMENTI CONDUTTORI.

Dovrà essere idoneo e cosi composto:

- A) Casco di protezione: tipo jet con mentoniera o integrale e in ogni caso OMOLOGATO.
- B) Giacca antistrappo o maglia con paragomiti.
- C) Guanti che coprano la mano.
- D) Pantaloni con ginocchiere obbligatorie.
- E) Scarpe: La scarpa dovrà comunque coprire le caviglia.
- F) E' obbligatorio l'uso del paraschiena.

In tutte le gare e per tutte le categorie il Commissario di gara potrà verificare l'idoneità

#### 30.13 RILEVAZIONI CRONOMETRICHE.

Il rilevamento dei tempi verrà svolto da cronometristi. Nel caso di gare a giri (senza prove cronometrate) lo schieramento di partenza sara' per sorteggio.

NB.: E' obbligatorio che la staffa di supporto del trasmettitore sia posta sul parafango anteriore sulla verticale del perno ruota. Ogni Pilota è responsabile del transponder applicato alla sua moto.

#### 30.14 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

#### 30.15 COMPOSIZIONE ZONE

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

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

Zona B: Emilia Romagna, Toscana, Umbria.

Zona C: Lazio, Abruzzo, Molise, Marche, Campania e Sardegna

Zona D: Puglia, Calabria, Basilicata e Sicilia.

#### 30.16 FORMULA DEL CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO.

Alle finali saranno ammessi piloti selezionati dalle Zone. In ogni Zona si dovranno disputare minimo tre gare selettive; per un numero superiore dovrà essere ritenuto valido il 75% delle gare a calendario. Le finali si disputeranno su impianti da 22 partenti e saranno quattro; la classifica finale sarà stilata in base ai migliori tre risultati. 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.

#### 30.17 MONTEPREMI PER CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO

€ 11.930.00 sulla classifica finale a carico F.M.I..

#### ART. 31 - ASSOLUTI D'ITALIA - COPPA COSTRUTTORI

La Federazione Motociclistica Italiana in accordo 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.

#### 1) GENERALITÀ

Vale quanto riportato nell'art. 30.1

#### 2) Percorsi

Vedi articolo 30.2

## 3) ISCRIZIONI E O.P.

Le iscrizioni dovranno pervenire al moto club organizzatore almeno10 giorni prima a tassa semplice e fino a 3 giorni prima a tassa doppia.

Le tasse di iscrizione sono fissate in

€ 60 per le categorie Senior

€ 30 per le categorie Junior

Le O.P. (suddivise per categorie) avverranno il giorno precedente le gara, con inizio alle ore 09.30 fino alle ore 12.30. Entreranno in pista solo coloro che abbiano effettuato le OP.

#### 4) Prove Ufficiali e Ammissione alla partenza

Ogni pilota avrà a disposizione 1 o 2 turni di prove cronometrate a secondo il numero degli iscritti in una categoria.

Qualora in una categoria vi siano iscritti un numero fino al 20% in più rispetto agli ammessi alla partenza, verranno disputati 2 turni di 5 minuti di prove cronometrate che determineranno la griglia.

ES 1: pista omologata 22 - iscritti 24 piloti - 2 verranno esclusi al termine del prove cronometrate.

Se il numero di piloti e superiore al 20% in più rispetto agli ammessi alla partenza, i piloti verificati saranno divisi in due gruppi ed effettueranno un turno di 5 minuti per ogni gruppo, quindi le batterie di qualificazione dalle quali verranno estrapolati gli aventi diritto alla finale.

ES 2: pista omologata 22 - iscritti 30 piloti - suddivisione in 2 gruppi da 15 un turno di 5 minuti, batterie di qualifica, i primi 11 della prima batteria e 11 della seconda effettueranno la finale.

#### 5) CLASSI

Vedi articolo 30.7

Per il 2003 è prevista anche la "OVER 30" aperta a tutti i Senior.

#### 6) FORMULA DI GARA

Gli ASSOLUTI D'ITALIA COPPA COSTRUTTORI sono articolati su 5 prove di due gare ciascuna; la classifica finale terrà conto dei migliori 8 risultati.

# 7) DURATA DELLE GARE

La durata di ogni gara è del 75% di una gara di campionato Italiano. Qualora in una categoria il numero degli iscritti richieda le batterie selettive, la durata delle batterie sarà della metà più 1 giro della finale

#### 8) Assegnazione dei punteggi

Vale quanto previsto dalla Norma Generale Velocità.

Ad ogni gara verrano premiati i primi tre classificati per categoria.

## 9) ASSEGNAZIONE DELLA COPPA COSTRUTTORI

L'assegnazione della COPPA avverrà sommando i punti dei piloti della stessa Casa classificati in tutte le categorie.

I piloti che gareggino 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.

#### 10) NORMA TRANSITORIA

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

#### ART, 43 - GARE ACCELERAZIONE SPRINT

#### 43.1 PERCORSI

Possono essere realizzati su aree provvisorie aventi una lunghezza di 300 metri dei quali 150 metri adibiti a spazio di gara cronometrato ed i rimanenti 150 metri quale zona di sicurezza per la decelerazione e frenata. La larghezza della pista dovrà essere minimo 6 metri priva di ostacoli con ai due lati del percorso due corsie di fuga da 2 metri ciascuna.

Lungo tutto il tracciato, al di là delle corsie di fuga, dovranno essere poste balle di paglia senza discontinuità ed in doppia fila.

Tutta la pista sarà quindi chiusa da transenne poste oltre le balle di paglia e dove sarà ammesso il pubblico, ad una distanza di 6 metri dal centro della pista.

La zona di partenza sarà segnata trasversalmente alla pista e sarà munita di semaforo di start, nonché di fotocellule per il servizio di cronometraggio. Dovranno essere previsti anche almeno due estintori da kg. 6 ed una zeppa d'appoggio per la ruota posteriore del concorrente.

La zona di arrivo sarà posta a 150 dalla partenza e sarà equipaggiata di cellule per il servizio cronometraggio e di un tabellone luminoso che indicherà il tempo gara e la velocità massima d'uscita dalla base cronometrata; oltre l'arrivo dovranno essere previsti luci gialle intermittenti per segnalare ai concorrenti lo spazio di decelerazione ed al termine di questo un semaforo rosso per indicare la zona d'arresto.

L'asfaltatura dovrà essere priva di detriti, polvere ed altro materiale; il tracciato non dovrà presentare avvallamenti o tombini di vario genere; eventuale segnaletica stradale orizzontale dovrà essere rimossa e/o abrasa. Il paddock dovrà avere spazio adeguato all'ordine e grado della manifestazione; il servizio medico d'emergenza e sicurezza dovrà prevedere almeno un medico e numero due ambulanze.

#### 43.2 MOTOCICLI

Le classi previste sono:

Classe A 50 cc, ciclomotori e scooter strettamente di serie (carburatore diametro max mm 14)

Classe A Special Ciclomotori e scooter max. 70 cc. (carburatore diametro max.mm 19)

Classe B motocicli fino a 125 cc (di serie e sport production)

Classe C motocicli da oltre 125 a 600 cc Sport Production

Classe D motocicli da oltre 600 a 750 cc Sport Production

Classe E motocicli oltre 750 cc

Classe F prototipi (appartengono a questa categoria i motocicli regolamento G.P., Superbike ed in genere tutti i mezzi da competizione non sovralimentati.

#### 43.3 LICENZE

Classe A: sono ammessi (a scopo promozionale) piloti in possesso della sola tessera FMI tipo A valida per l'anno in corso; la classe è riservata ai minori di 18 anni in possesso di atto notorio con assenso della patria potestà e che gareggeranno con copertura assicurativa cumulativa da inserire nella Polizza Assicurativa della gara.

Classi A: Special - B - C - D - E: patente A e/o B + tessera tipo A.

Classe F: licenze Junior o Elite.

#### 43.4 ISCRIZIONI

La tassa di iscrizione dà diritto a disputare due prove libere e tre prove cronometrate. Le iscrizioni potranno essere fatte sul campo di gara ma si chiuderanno inderogabilmente entro le ore 9,00 del mattino.

#### 43.5 SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

VERIFICHE TECNICHE ED O.P.: inizieranno alle ore 9,00 alla presenza del C.S.D.; ogni pilota potrà verificare una sola moto, non sono ammessi scambi di motocicli fra più piloti.

PROVE LIBERE: dalle ore 11.00 alle ore 13.00

GARE: inizio ore 14,30 e termine previsto entro le ore 17,00.

#### 43.6 SERVIZIO CRONOMETRAGGIO

Sarà svolto dalla F.I.Cr. con strumentazione in grado di rilevare tempi di 1/1000 di secondo.

#### 43.7 CLASSIFICHE

Sono previste per ogni classe e saranno stilate in base al migliore dei tre passaggi cronometrati; in caso di parità discriminante sarà il secondo miglior tempo e quindi, eventualmente, il terzo. In caso di ulteriore parità i concorrenti saranno classificati ex aeguo.

Le premiazioni dovranno prevedere premi d'onore almeno per i tre primi classificati di ogni classe e per i primi cinque classificati della classifica assoluta.

#### **CAPITOLO III - PARTE TECNICA**

#### **ART. 34 - 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 Production, Superbike, ecc.) riportate negli articoli che riquardano le gare con detti motocicli.

#### 34.1 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

#### 34.2 CLASSI

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

# Schema di classificazione motocicli

Categoria 1

Gruppo A1 - Motocicli "solo"

Gruppo A2 - Scooters

Gruppo A3 - Ciclomotori automatici 50 cc.

Gruppo B1 - Veicoli 3 ruote 2 tracce

Gruppo B - Veicoli 3 ruote, 2 o 3 tracce, telaio unico

Categoria 2

Gruppo C - Motociclette speciali a 2 ruote

Gruppo D - Motociclette speciali a 3 ruote

Gruppo E - Motoslitte

Gruppo F - Sprinter e Dragster

Gruppo G - Quad

Categoria 3

Gruppo J - Veicoli elettrici

#### 34.3 MISURA DELLA CILINDRATA

#### 34.3.1 - 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:

D<sup>2</sup> x 3,1416 x C cilindrata:  $- = D^2 \times C \times 0.7854$ 

D = alesaggio ove

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.

# 34.3.2 - MOTORE ROTATIVO

Cilindrata: 2 x V/N

ove V = volume totale di tutte le camere di scoppio comprese nel

e N = numero dei giri dell'albero motore necessari a completare un ciclo in una camera.

Questo motore è considerato come un "4 tempi".

#### 34.3.3 - MOTORE TIPO WANKEL

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

Cilindrata: 2 x V x R

ove V = capacità della singola camera

R = numero dei rotori.

Questo motore è considerato come un "4 tempi".

#### 34.4 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.

#### 34.5 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.

#### 34.6 PESO DELLE MOTOCICLETTE

Le bilance devono avere la certificazione di un Istituto Nazionale. emesso entro i due anni precedenti all'uso ed il certificato deve essere messo a disposizione del Commissario Tecnico.

Al controllo di fine gara 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.

34.6.1 - PESI DELLE MOTO

	0.0	ODIC	00	0.0	_		000	_			
Classi	GP	SBK	SS	SP	_	Naked		Super	Salita	Scooter	Mini
Cilindrata					Stock		Special	Mono			Moto
40 cc. 2T											21kg
60 cc. 4T											21kg
70 cc. Acqua								_		65kg	
70 cc. Aria								10		55kg	
125 cc.	70kg			113kg.					90kg		
250 cc.	95kg.							kg.	100kg		
500 cc. 1C	100kg							Ф			
500 cc. 2C	115kg							per			
500 cc. 4C	130kg					-10%		Ė			
600 cc.			167kg.		-15kg.	-10%	150kg	tutte	140kg		
650 cc.						-10%		e			
750 cc.		159kg.	172kg.			-10%					
900 cc. 3C		162kg.			175kg	-10%		≝			
1000 cc. 2C		164kg**			175kg	-10%		Da			
1400 cc.						-10%		cilindrate			
Sidecar <sup>(*)</sup>	180kg							te	180kg		
Open 2T	130kg								130kg		
Open 4T	150kg								150kg		

(\*) oppure Kg. 386 con pilota e passeggero (\*\*) Kg. 168 per 1000 cc. 4C Per tutte le classi:

1) i pesi si intendono a secco (senza carburante) e nello stato in cui le moto terminano la gara;

2) è ammessa, a fine gara, una tolleranza dell'1%; 3) per peso senza serbatoio, ove previsto, togliere 2 kg.;

4) per gare Endurance aggiungere 5 kg.

#### 34.6.2 - 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.

#### 34.7 MARCA DEL MOTOCICI O

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

#### 34.8 PRESCRIZIONI GENERALI

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

#### 34.8.1 - 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.

#### 34.8.2 - CARATTERISTICHE GENERALI DELLE MOTOCICLETTE

125 cc	oltre 80 cc.	fino a 125 cc.	max 1 cilindro	max 6 marce
250 cc	oltre 175 cc.	fino a 250 cc.	max 2 cilindri	max 6 marce
500 cc	oltre 350 cc.	fino a 500 cc.	max 4 cilindri	max 6 marce
Sidecars	oltre 350 cc.	fino a 500 cc. (2T)	max 4 cilindri	max 6 marce
	oltre 600 cc.	fino a 1200 cc. (4T)	max 4 cilindri	max 6 marce
Supermon	10	fino a 800 cc. (4T)	max 1 cilindro	max 6 marce

Per Sport Production, Supersport, 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.

# 34.8.3 - Dispositivi di avviamento

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

#### 34.8.4 - 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.

#### 34.8.5 - Complessi di scarico

- a) 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..
- b) 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.
- c) 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..
- d) 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), ad eccezione delle moto Sport Production e Superstock se queste conservano il sistema di scarico omologato originale.

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.

#### 34.8.6 - Manubri

- a) La larghezza dei manubri non deve essere inferiore a 450 mm. (400 mm. fino a 80 cc.);
- b) 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.
- c) 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.
- d) In qualunque posizione del manubrio la ruota anteriore non deve toccare la carenatura, se questa esiste.
- e) 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.
- f) 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;
- g) è proibito riparare i manubri in lega leggera mediante sal-

#### 34.8.7 - Leve del manubrio e pedali di comando

Tutte le leve di comando (frizione, freno, ecc.) sul manubrio devono essere munite 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 poggiapiedi, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggiapiedi è piegato o deformato.

#### 34.8.8 - Comando dell'acceleratore

In tutti i tipi di motocicli questo comando deve richiudersi automaticamente guando 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.

#### 34.8.8.1 - POMPA DELLA BENZINA

La pompa elettrica della benzina deve essere accoppiata ad un dispositivo che interrompe il circuito automaticamente in caso di incidente.

#### 34.8.9 - Poggiapiedi

I poggiapiedi 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 poggiapiedi non ribaltabili in acciaio debbono avere un'estremità fissata in maniera permanente costruita in materiale plastico, teflon o equivalente (diam. min. 16 mm.).

#### 34.8.10 - Freni

- a) 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.
- b) 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 carrozzino deve essere montato un freno funzionante.
- c) 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 del circuiti deve agire su almeno due delle tre ruote. Se un sistema non funziona, l'altro non deve essere compromesso.
- d) Per tutti i veicoli della categoria 1 è vietato l'uso di dischi in carbonio.

#### 34.8.11 - Parafanghi

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

- sporgere lateralmente oltre il profilo del pneumatico, in entrambi i lati:
- il parafango anteriore deve coprire la ruota per almeno 100° della sua circonferenza. In questa zona il pneumatico deve eesere coperto:
- 3) l'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità posteriore del parafango 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°;
- 4) l'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità anteriore del parafango 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.

#### 34.8.12 - Carenature

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

- La ruota anteriore, ad eccezione del pneumatico e della zona coperta dal parafango, deve essere perfettamente visibile da ciascun lato:
- 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 dei 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.;
- 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;
- 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:
- 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 olio-assorbente e ritardante del fuoco. Nelle moto derivate di serie sono consentite alterazioni minime del profilo della parte inferiore della carenatura per soddisfare questi requisiti.
- 34.8.13 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 accezione dei pneumatici, tocchi il suolo (vedi allegati A e C).

#### 34.9 Pneumatici e cerchi

Classi	GP	SP	SBK	SS	Super Stock	Naked	600 Special		Super Mono	Scooter	Mini Moto	Side
SLICK	Х		Х			Х	Х		Х		Х	Х
RAIN anche intagliati	Х		Х									
STRADALI		Х		Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	
RAIN da stampo	Х	X <sup>1</sup>		X <sup>1</sup>		Х	Х		Х		Х	Х

1) con gara dichiata 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.

#### 34.9.1 - PNEUMATICI DEI MOTOCICLI

- 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.
- Le categorie di velocità da utilizzarsi in ciascuna classe sono indicate nell'allegato E; queste categorie non si applicano ai pneumatici lisci (slick).
- La superficie del pnéumatico 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.
- 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.
- 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; allorquando 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 lisci per le corse in salita è proibita, limitatamente ai motocicli "solo".

#### 34.9.2 PNEUMATICI per I SIDECARS

- 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);
- Il pneumatico posteriore non deve essere superiore a 254 mm. Questa larghezza è riferita alla sezione del battistrada normalmente in contatto col suolo.
- Con le sospensioni compresse al massimo, deve restare una distanza minima di almeno 15 mm. tra le ruote e qualunque parte fissa.
- 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 velocitàpresunta 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

# 34.10 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 - interasse 3300 mm. 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 materia-li 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 carrozzino non deve potersi inclinare rispetto al motociclo nelle vi-
- h) Il carrozzino, 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 mezzeria della ruota posteriore; il motore deve essere posizionato davanti alla ruota posteriore.
- 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 carrozzino 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.
- La sospensione anteriore deve essere progettata in modo che sotto carico ed in direzione retta, la ruota si muova rispetto al telaio solo in un unico piano verticale.
  - Questo deve avvenire senza variazioni di 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 sterzatura 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 carrozzino, 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 carrozzino, deve essere compresa tra 800 e 1100 mm..
- 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 carrozzino devono essere coperte dalla carenatura fino alla piattaforma (nella parte interna) e fino al bordo su-

periore 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 carrozzino. Gli scarichi posti dal lato del carrozzino devono essere coperti in modo da rendere impossibile per il passeggero ustionarsi. Le parti terminali degli scarichi devono essere posizionate e protette in maniera da evitare che si impiglino in corsa con un altro veicolo. 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.

#### 34.11 TARGHE PORTANUMERO

Classe	125 GP	250 GP	500 GP	125 SP	SBK	SS	Stock 1000	Stock 600	600 Special	Super Mono	Naked 650	Naked Oltre	Open	Side	Scooter
BIANCO	Ν	Ζ		Ν	Т	Т	Ζ	Ν	Т					Т	
NERO	Т		N	Т	Ν					Т		N	Ν	Ν	N
GIALLO			Т							Ν	Т	Т	Т		Т
VERDE		Т						Т							
ROSSO							Т		N		N				
BLU						Ν									

T = Tabella Portanumero

N = Numero

Per i Trofei Monomarca i colori sono a scelta del promotore in alternativa a quanto previsto per la classe di appartenenza

- 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 Cor-

a.

 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

#### 34.12 SERBATOIO DEL CARBURANTE (ECCETTO DRAGSTERS)

 a) Nelle competizioni "solo", le capacità massime dei serbatoi di benzina sono:

Corse di moto Gran Prix
BOT
Gare di Endurance
Superbike
Supersport
Superstock
32 litri

- 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. Queste norme non si applicano alle moto di produzione con serbatoi omologati.

# 34.13 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).

# 34.14 TAPPI DI SCARICO OLIO E TUBAZIÓNI 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.

#### 34.15 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.

34.16 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.

# 34.17 CARBURANTI, LUBRIFICANTI E LIQUIDI DI RAFFREDDAMENTO 34.17.1 - CARBURANTE

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

34.17.1.1 - Caratteristiche della benzina senza piombo

1) Benzina per motocicli 125 GP, 250 GP, Superbike, Supersport

e Supermono: carburante senza piombo conforme alle specifiche della FMI con le caratteristiche seguenti:

)	PROPRIETA'	UNITA'	MIN.	MAX.	METODO DI CONTROLLO
	RON		92.0	102.0	ASTM D 2699-86
	MON		85.0	90.0	ASTM D 2700-86
	Ossigeno	% m/m		3.7	Analisi Elem.
	Azoto	% m/m		0.2	ASTM D 3228
	Benzene RVP	% v/v		5.0	ASTM D 3606/EN 238
	(tens.vapore Reid)	hPa	350	max in	ASTM D 323
				accordo	
				con EN 228	
	Piombo	g/l		0.013	ASTM D 3237
	Densità a 15° C Stabilità	Kg/m³	725.0	780.0	ASTM D 4052
	all'ossidazione	minuti	360		ASTM D 525
	Gomme esistenti n	ng/100 ml		5.0	EN 5
	Zolfo	% m/m		0.2	ISO 8754
	Corrosione su ram	e tasso		C1	ISO 2160
	Distillazione:				
	A 70°C	% v/v	10.0	50.0	ISO 3405
	A 100°C	% v/v	36.0	70.0	ISO 3405
	A 180°C	% v/v	85.0		ISO 3405
	Punto finale				
	di ebollizione	°C		220	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 saturi, aromatici, olefine e di-olefine non superiori ai valori sottoindicati:

composti saturi	60 % v/v maximum	ASTM D 1319
Aromatici	20-60 % v/v	ASTM D 1319
Olefine	0-35 % 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.
- Benzine per motocicli Sport Production, 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.

#### 34.17.1.2 - 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.

#### 34.17.2 - TEST SULLE BENZINE

Vedi allegato G.

#### 34.17.3 - Liquidi di raffreddamento

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

34.17.4 - 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

#### 34.18 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 contravvengano 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 2 moto.
- 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, sostituire il telaio danneggiato con uno uguale, previa consultazione con il Commissario Tecnico, che ne valuterà la conformità.
- Tutte le macchine devono essere controllate prima di essere poste nel parco chiuso.
- I commissari tecnici possono eseguire qualsiasi verifica tecnica durante la manifestazione.
- 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.

#### 34.19 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.

#### 34.20 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:

30.000 x Vm

in cui N è il numero dei giri. Vm 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).

34.20.1 - 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 motoci-

34.20.2 - 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.

34.20.3 - Controllo fonometrico

durante una competizione

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

34.20.4 - 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.

34.20.5 - CONTROLLO FONOMETRICO

DOPO UNA COMPETIZIONE - PENALITA'

Qualora nel controllo fonometrico a fine gara un motociclo superi il limite ammesso (cioé 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.

34.21 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 aomiti:
- 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 compiete 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 quanti protettivi in pelle.

#### 34.22 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.

#### 34.23 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).

34.24 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 riportare il marchio approvato dalla Federazione Motociclistica Italiana.

La mancata osservanza di una delle norme sopra riportate porta all'immediata esclusione dalla gara del pilota. 34.24.1 - 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 al-

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).

34.24.2 - OMOLOGAZIONI RICONOSCIUTE dalla f.m.i.

ECE 22-02

ECE 22-03 FCF 22-04

#### 34.25 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. 35 - 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).

#### 35.1 CLASSI SUPERBIKE

A partire dalle omologazioni 1997 la cilindrata deve rimanere quella dell'omologazione: è vietato il rialesaggio per raggiungere il limite di cilindrata della classe.

Superbike: 651 cc - 1000 cc 4 tempi 3-4 cilindri max.

750 cc - 1000 cc 4 tempi 2 cilindri max.

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

35.1.1 - PESI MINIMI

Vedi Art. 34.6.1.

E' vietato l'uso del titanio nella costruzione della forcella anteriore, del manubrio e dei perni ruota. Nella costruzione di questi ultimi è vietato anche l'uso di leghe leggere.

Durante l'ispezione finale alla fine della corsa, le macchine ispezionate saranno pesate a vuoto (serbatoio sulla macchina senza carburante).

Una tolleranza dell'1% nel peso della macchina è autorizzata durante il controllo dopo la corsa.

Il limite di peso fissato deve essere rispettato per tutta la durata della gara e delle prove e sarà controllato a fine gara nelle condizioni in cui il motociclo ha terminato la corsa. Tutti i pesi dei motocicli sono senza carburante.

#### 35.1.2 - COLORI DELLE TARGHE/NUMERI

Vedi Art. 34.11.

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

#### 35.1.3 - 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 di carburatori o iniettori deve essere disponi-

bile 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.

#### **35.2 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 0,013 g/l (senza piombo) ed un MON massimo di 90 (vedere anche Art.34.17).

#### 35.3 SPECIFICHE DEL MOTOCICLO

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

#### 35.3.1 - 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.

Tutti i motocicli devono avere un numero di identificazione del veicolo sul telaio (numero di telaio).

Il telaietto posteriore reggisella può essere cambiato o modificato, ma il materiale di costruzione deve rimanere quello presente sul modello omologato.

I processi di pittura non sono soggetti a restrizioni.

#### 35.3.2 - FORCELLA ANTERIORE

La forcella anteriore può essere cambiata in tutto o in parte, ma deve essere dello stesso tipo di quella omologata (a bilanceri, 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.

# 35.3.3 - 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.

#### 35.3.4 - 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 similare (doppio o mono).

#### 35.3.5 - RUOTE

Le ruote e le parti associate possono essere modificate o cambiate rispetto alla macchina omologata. La fibra di carbonio e le ruote in compositi 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.

#### 35.3.6 - 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.

# 35.3.7 - PNEUMATICI

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

#### 35.3.8 - POGGIAPIEDI/COMANDI A PEDALE

I poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere spostati.

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

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 diagr. A & C).

I poggiapiedi non ribaltabili in acciaio devono terminare con un puntale (tappo) in plastica, Teflon o altro materiale equivalente, fissato in permanenza e di un raggio minimo di 8 mm..

#### 35.3.9 - 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.

#### 35.3.10 - 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 carenatura inferiore dovrà incorporare un massimo di due fori di 25 mm.

Questi fori devono restare tappati in condizioni di pista asciutta e devono essere aperti unicamente nelle condizioni di corsa su pista bagnata, secondo le dichiarazioni del Direttore di gara.

- 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.
- 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.
- I) 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. 34.8.12 del presente Annesso (Carenature a pag. 123).

#### 35.3.11 - SERBATOIO CARBURANTE

E' 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 autorizzato (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/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 sicu-

rezza 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. La fibra di carbonio, la fibra di aramide o i materiali in fibra di vetro non sono autorizzati per la costruzione dei serbatoi, se non omologati dalla F.I.M. per il motociclo in questione.

#### 35.3.12 - 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'apparenza dal davanti, di dietro e il profilo 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. 34.8.12 del presente Annesso (Carenature a pag. 123).

#### 35.3.13 - 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.

#### 35.3.14 - 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).

L'elemento i 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.

# 35.3.15 - CARBURATORI

Vedi anche Art. 35.1.3.

I carburatori possono essere sostituiti con uno speciale modello

omologato per le competizioni, diverso dall'originale.

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

La valvola a farfalla non può essere cambiata nè modificata.

I getti, gli spilli e la valvola di regolazione del carburatore possono essere cambiati.

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

# 35.3.16 - SISTEMA DI INIEZIONE DEL CARBURANTE

Vedi anche Art. 35.1.3.

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 nè modificate.

La o le EPROM (circuito elettronico di programmazione, oppure EPROM chip) possono essere cambiati.

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

#### 35.3.17 - 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.

#### 35.3.18 - MOTORE

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).

#### 35.3.19 - 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.

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

#### 35.3.20 - ALBERI A CAMMES

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

#### 35.3.21 - PIGNONI DEGLI ALBERI A CAMMES

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

#### 35.3.22 - ALBERO MOTORE

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

La corsa dell'albero motore deve rimanere come omologata.

La lucidatura e l'alleggerimento sono autorizzati.

E' consentita l'equilibratura dell'albero motore, delle bielle e dei pistoni.

#### 35.3.23 - 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.

#### 35.3.24 - BIELLE

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.

#### 35.3.25 - PISTONI

I pistoni possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli presenti sul modello omologato. I materiali in composito di carbonio o in fibra di carbonio non sono permessi.

La lucidatura e l'alleggerimento sono autorizzati.

I pistoni possono essere equilibrati.

#### 35.3.26 - ANELLI DEL PISTONE

#### (FASCE ELASTICHE E RASCHIAOLIO)

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

# 35.3.27 - SPINOTTI E FERMI

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

#### 35.3.28 - CILINDRI

Debbono 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.

35.3.29 - CARTERS MOTORE - CARTER DEL CAMBIO DI VELOCITÀ 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.

#### 35.3.30 - TRASMISSIONE/SCATOLA CAMBIO DI VELOCITÀ

Tutti i rapporti della scatola del cambio di velocità 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.

#### 35.3.31 - FRIZIONE

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.

#### 35.3.32 - 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.

#### 35.3.33 - 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.

#### 35.3.34 - SISTEMA DI SCARICO

I tubi di scarico ed i silenziatori possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli presenti sul modello omologato.

Dal 1° gennaio 1997 il limite di rumore per la Superbike è fissato in 102 dB/A.

# 35.3.35 - 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.

É' 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 interrut-

tori.

Rifinitura della superficie esterna dipinta e decalcomanie.

35.3.36 - 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.

#### 35.4 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 entro il limite di tempo di un secondo. 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, come pure i tappi dell'olio (sul carter, condotti, radiatori dell'olio, ecc.).

Quando una moto è munità di tubi di sfiato o di troppo pieno, questi dovranno scaricare per mezzo delle uscite esistenti conformemente all'art. 34; 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. Le aperture devono essere ricoperte con idoneo materiale.

#### 35.5 EQUIPAGGIAMENTO/I ACCESSORIO/I

Un equipaggiamento accessorio che non si trovi all'origine sul motociclo omologato può essere aggiunto (per es.: acquisizione dati, computer, apparecchio di registrazione, ecc,). Tuttavia, l'art. 34.5 (Telemetria) deve essere rispettato.

#### ART. 36 - 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 Re-

golamento 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).

#### **36.1 CLASSI SUPERSPORT**

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

36.1.1 - PESI MINIMI

Vedi Art. 34.6.1.

Durante l'ispezione finale alla fine della corsa, le macchine ispezionate saranno pesate a vuoto (serbatoio sulla macchina senza carburante).

Una tolleranza dell'1% nel peso della macchina è autorizzata durante il controllo dopo la corsa.

36.1.2 - COLORI DELLE TARGHE/NUMERI

Vedi Art. 34.11.

#### **36.2 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 0,013 g/l (senza piombo) ed un MON massimo di 90 (vedere anche art. 34.17.1.1 punto 1) per le specifiche dettagliate).

#### 36.3 SPECIFICHE DELLA MACCHINA

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

#### 36.3.1 - 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.

Tutti i motocicli devono avere un numero di identificazione del veicolo sul telaio (numero di telaio).

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, ma nessuno ne può essere tolto. Gli accessori collegati con viti sulla parte posteriore del telaio possono essere tolti.

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

#### 36.3.2 - 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.

I foderi e i tubi della forcella debbono conservare la finitura originale (non è autorizzato alcun trattamento supplementare della superficie).

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.

# 36.3.3 - BRACCIO DELLA SOSPEÑSIONE 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.

# 36.3.4 - 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.

#### 36.3.5 - 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.

#### 36.3.6 - 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 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 es-

sere 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.

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.

#### 36.3.7 - PNEUMATICI

Devono essere utilizzati pneumatici della classe V o Z. 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. A partire dal 1.01.1998 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.

# 36.3.8 - POGGIAPĬEDI/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 diagr. A & C).

I poggiapiedi non ribaltabili in acciaio devono terminare con un puntale (tappo) in plastica, Teflon o altro materiale equivalente, fissato in permanenza e di un raggio minimo di 8 mm..

#### 36.3.9 - 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).

#### 36.3.10 - 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.
- 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).

- La carenatura inferiore dovrà incorporare un massimo di due fori di 25 mm. Questi fori devono restare tappati in condizioni di pista asciutta e devono essere aperti 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.
- 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.

#### 36.3.11 - SEŘBATŎIO 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 ìexplosafeî). 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.

#### 36.3.12 - SELLA

La sella, struttura ed imbottitura, può essere sostituita con parti di apparenza similare 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.

#### 36.3.13 - CABLAGGIO ELETTRICO

I cablaggi elettrici possono essere modificati o sostituiti. Cavi supplementari possono essere aggiunti.

Il taglio dei cavi è autorizzato.

#### 36.3.14 - BATTERIA

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

# 36.3.15 - RADIATORE 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 necessitino 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.

# 36.3.16 - 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.

#### 36.3.17 - CARBURATORI

I carburatori devono essere originali, come sul modello omologato. La valvola del gas non può essere cambiata nè modificata.

I getti e gli spilli del carburatore possono essere cambiati.

Il ridimensionamento dei fori di calibraggio dell'aria nei carburatori a depressione è autorizzato.

Gli arricchitori di carburante elettronici o meccanici devono restare montati, ma possono essere disattivati.

I cornetti di aspirazione possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli montati dal costruttore sulla macchina omologata. Dispositivi che varino la lunghezza del tratto della presa d'aria ai carburatori (ad es. lunghezza variabile dei cornetti) che funzioni mentre il motore è in marcia, non sono permessi.

#### 36.3.18 - SISTEMA DI INIEZIONE DEL CARBURANTE

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

Gli iniettori devono essere originali come sulla macchina omolo-

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.

#### 36.3.19 - 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.

#### 36.3.20 - TESTA DEL CILINDRO

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

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. 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 sedi-valvole devono rimanere come omologate. Le modifiche sono permesse.

Le guide delle valvole devono rimanere come omologate. Modifiche nella zona del condotto sono autorizzate.

Le molle delle valvole, ed i relativi fermi, possono essere modificate o rimpiazzate, ma il peso dei fermi non può essere inferiore a quello degli originali.

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

#### 36.3.21 - ALBERI A CAMMES

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.

#### 36.3.22 - PIGNONI DEGLI ALBERI A CAMMES

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

#### 36.3.23 - 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.

#### 36.3.24 - 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.

#### 36.3.25 - BIELLE

Le bielle devono restare quelle omologate.

Non è autorizzata nessuna lucidatura o alleggerimento.

#### 36.3.26 - PISTONI

I Pistoni devono restare quelli omologati.

Non è autorizzata nessuna lucidatura o alleggerimento.

#### 36.3.27 - ANELLI DEL PISTONE

(FASCE ELASTICHE E RASCHIAOLIO)

Gli anelli del pistone devono rimanere quelli omologati. Nessuna modifica è autorizzata.

#### 36.3.28 - SPINOTTI E FERMI

Gli spinotti ed i relativi fermi devono rimanere quelli omologati. Nessuna modifica è autorizzata.

#### 36.3.29 - 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.

#### 36.3.30 - CARTERS MOTORE - CARTERS ANNESSI

(COPERCHIO DELL'ACCENSIONE, CARTER DELLA FRIZIONE, ECC.)

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

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.

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 costruiti 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.

#### 36.3.31 - 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.

Non sono autorizzate aggiunte alla scatola del cambio di velocità o al meccanismo 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.

#### 36.3.32 - 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.

#### 36.3.33 - 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.

#### 36.3.34 - GENERATORE (ALTERNATORE)

Il generatore (alternatore) può essere modificato, tolto o sostituito. L'avviamento elettrico deve essere funzionante fino al termine delle operazioni di verifica.

# 36.3.35 - SISTEMA DI SCARICO

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

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.

#### 36.3.36 - ELEMENTÍ 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.

#### 36.3.37 - GLÍ 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.
- É' 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.

#### 36.3.38 - 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.

#### 36.4 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 entro il limite di tempo di un secondo. 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. 34; 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.

#### 36.5 EQUIPAGGIAMENTO/I ACCESSORIO/I

Un equipaggiamento accessorio che non si trovi all'origine sul motociclo omologato può essere aggiunto (per es.: acquisizione dati, computer, apparecchio di registrazione, ecc.). Tuttavia, l'art. 34.5 (telemetria) deve essere rispettato.

#### **ART. 37 - REGOLAMENTO TECNICO SUPERMONO**

#### 37.1 CILINDRATA

I motocicli, della volumetria massima di 800 cc. (senza tolleranza), liberamente elaborati o costruiti come prototipi, sono ammessi alle gare della categoria "Supermono" purché a 4 tempi, con un solo cilindro, un solo pistone, una sola camera di scoppio e con aspirazione normale.

#### 37.2 TELAI

Tutta la ciclistica del motociclo è libera, purché risponda ai requisiti di sicurezza previsti dal regolamento Tecnico generale riportato nell'Art. 34. 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.

#### 37.3 PNEUMATICI

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

#### 37.4 LIMITE FONOMETRICO

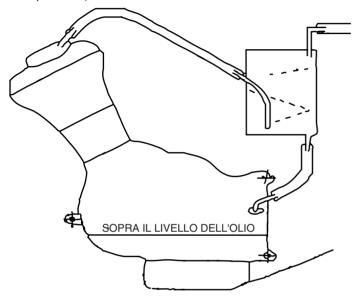
Il limite fonometrico è fissato in 105 dB/A ad una velocità media del pistone di 11 m/s; il valore della corsa deve essere inciso in un posto visibile del carter motore.

#### 37.5 SOVRALIMENTAZIONE

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

#### 37.6 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

#### 37.7 REGOLAMENTO

Per quanto non espressamente contemplato valgono, in quanto applicabili le prescrizioni tecniche e sportive riportate sul presente Annesso.

#### 37.8 - 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 Tecnico Sportiva Nazionale, ed il costruttore potrà richiedere l'iscrizione alla FMI alle condizioni previste dalle N.S..

#### 37.9 PESO

Vedi Art. 34.6.1.

37.10 TARGHE PORTANUMERO

Vedi Art. 34.11.

# ART. 38 - REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI 125 SPORT PRODUCTION

#### 38.1 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.

### 38.2 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.

#### 38.3 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.

#### 38.4 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.

# 38.5 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

#### 38.6 CLASSI AMMESSE

Abolito

#### 38.7 ELEMENTI OBBLIGATORI

I motocicli dovranno presentarsi alle operazioni preliminari di verifica completi di:

- portalampada montato e funzionante, con lampada per il controllo dell'impianto.
- Cruscotto e strumentazione originali (è ammessa solo la eventuale rimozione del tachimetro e del relativo fissaggio, del cavo di trasmissione e del rinvio sul perno della ruota; si può montare un contagiri anche se mancante in origine.
- Gruppo ottico posteriore (montato e funzionante); il coperchio rosso delle luci posteriori deve essere nastrato.

# 38.8 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;
- gruppo ottico anteriore.

# 38.9 ELEMENTI ACCESSORI

- Le "fiancatine" se presenti sulla moto originale non possono essere rimosse
- La carenatura, che può essere leggermente modificata per adattarla ad un diverso impianto di scarico, essendo quest'ultimo libero, ed il cupolino sono ammessi solo se presenti sul motociclo in vendita al pubblico, ed in tal caso non possono essere rimossi; il materiale di costruzione della carenatura, del cupolino dei parafanghi e del codone non è vincolato, ma deve essere conforme al modello originale; la fibra di carbonio ed il kevlar sono proibiti purché non siano montati di serie.
- Il portatarga è libero e la targa può essere asportata.

# 38.10 SOSTITUZIONI E MODIFICHE AMMESSE O VIETATE (MOTORE)

38.10.1 - TESTA.

Il grezzo della testa deve restare originale; è consentito variare il rapporto di compressione che però non dovrà essere superiore a 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 = (Vc + C): Vc.

38.10.2 - PISTONE.

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

38.10.3 - CORSA

Non può essere modificata.

38.10.4 - 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.

38.10.5 - 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; la parte di condotto o travaso interessante il carter motore, non può essere lavorata.

38.10.6 - ALIMENTAZIONE

Il carburatore per la classe 125 cc. deve essere solo il tipo PHBH-28 della ditta Dell'Orto con diffusore circolare o ovale a scelta del pilota; 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.

Il diametro massimo del corpo farfallato è di 28 mm.

# 38.10.7 - PACCO LAMELLARE.

La fusione del supporto delle lamelle deve essere originale, come pure il numero dei petali: tutto il resto è libero; è possibile eliminare gli "stopper".

38.10.8 - FILTRO DELL'ARIA (VEDI ANCHE ART. 38.19 - 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.

38.10.9 - LUBRIFICAZIONE

Non si può modificare il sistema di lubrificazione del motore, non si possono montare coppe maggiorate o radiatori dell'olio se non presenti nel modello omologato. Nei motori a due tempi con lubrificazione separata, non si può utilizzare miscela in sostituzione dell'impianto a miscelazione separata.

38.10.10 - IMPIANTO DI SCARICO

Il complesso di scarico è libero (ad eccezione dell'uso del titanio che è proibito), purché il limite di 96 dB/A a 6.500 giri non venga superato. La flangia di scarico è libera.

# 38.11 DIVIETO

E' vietato forare, segare e comunque asportare materiale da 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.

38.12 IMPIANTO ELETTRICO

- Dovrà essere quello di serie, completo e funzionante, ad eccezione della batteria che può essere cambiata (ma non il suo alloggiamento).
- I comandi elettrici sul manubrio sono liberi.
- Accensione: il sistema di accensione deve essere originale se prevede una accensione a curva di anticipo unica e dichiarata nella fiche, oppure sostituita da una prevista nel Kit con tale caratteristica. Tutte le accensioni devono essere resinate, la loro manomissione comporterà la squalifica. 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 ± 1°. Non è assolutamente consentito variare la fasatura dell'accensione asolando i fori di fissaggio del pick-up. 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.

# 38.13 CICLISTICA

- E' vietato forare, segare o comunque asportare materiale da qualunque componente della parte ciclistica.
- 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.
- L'eventuale leva per l'avviamento può essere rimossa.
- La sella può essere modificata, ma è proibito l'uso di fibra di carbo-

nio e kevlar se non presente nel motociclo omologato.

- La forcella deve essere quella di serie: possono essere cambiate le molle o variato il loro carico.
- Gli attacchi del fanale e del manubrio debbono restare originali: possono solo "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.
- Le ruote in magnesio sono proibite. Le ruote possono essere quelle di serie o quelle indicate nel Kit riportato sulla scheda di omologazione, il solo materiale consentito per la costruzione delle ruote sono le leghe di alluminio.

# 38.14 PESO

Vedi art 34.6.1.

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

# 38.15 PNEUMATICI

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", purchè il disegno del battistrada sia ottenuto mediante stampo.

# 38.16 ALTRE DISPOSIZIONI

- 1) E' ammessa la verifica di una sola moto.
- La valvola parzializzatrice dello scarico non può essere bloccata: deve essere sempre funzionante.
- Se la sezione del diffusore non è circolare, la Casa dovrà indicare le due diagonali.
- 4) Tutto ciò che non è esplicitamente permesso nel presente Regolamento e nelle schede di omologazione è vietato (sistema di raffreddamento, di avviamento, ecc.).
- 5) abolito.
- 6) 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.
- 7) La bulloneria della ciclistica è libera (con l'esclusione del titanio) nel rispetto dei pesi minimi previsti al punto 38.14. La bulloneria del motore non può essere oggetto di nessuna lavorazione o variazioni di misura rispetto alla viteria originale.
- 8) E' consentito togliere la valvola termostatica.

# 38.17 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.

La sostituzione dei cerchi nei motocicli Aprilia (vecchio cerchio su nuovo modello) è consentita in quanto vengono considerati come parte del kit.

# 38.18 VERIFICHE TECNICHE

- 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.
- 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 addivenga 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.

#### 38.19 CHIARIMENTI

A) Alimentazione: poiché sia il filtro dell'aria che la scatola relativa possono essere rimossi, fermo restando il carburatore monotipo (Dell'Orto PHBH 28), 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.

# ART. 39 - REGOLAMENTO TECNICO CORSE IN SALITA

# 39.1 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 Production 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.

#### 39.2 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. 34.17).

Nei motori con raffreddamento a liquido è obbligatorio l'uso di acqua nell'impianto, mentre sono vietati i liquidi speciali (vedi anche Art. 34.17).

# 39.3 LIMITI FONOMETRICI

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

# 39.4 SOVRALIMENTAZIONE

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

#### 39.5 SOSTITUZIONI E MODIFICHE AMMESSE E VIETATE

# 39.5.1 - 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.

# 39.5.2 - 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.

# 39.5.3 - PNEUMATICI

Sono vietati i pneumatici slick, ad eccezione dei sidecar. Sono ammessi tutti i tipi di pneumatici stradali.

# 39.5.4 - IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico può essere eliminato, come pure la strumentazione.

#### 39.5.5 - CARENATURA E PARTI IN MOVIMENTO

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

# 39.5.6 - 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.

# 39.5.7 - TAPPI DI RABBOCCO E SCARICO OLIO

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

# 39.6 PESO

Vedi art 34.6.1.

#### 39.7 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.

# 39.8 TARGHE PORTANUMERO

Vedi art 34.11.

# 39.9 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 trafilaggi di lubrificante.

# 39.10 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. 40 - REGOLAMENTO TECNICO MINIMOTO E MIDIMOTO

# 40.1 GENERALITÀ.

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

# 40.2 CICLISTICA

#### 40.2.1 - MINIMOTO.

Peso minimo (solo per junior) 21 kg. (a secco)

# Sarà possibile l'utilizzo di zavorra (purché ben fissata) per il raggiungimento del peso minimo.

Dimensioni massime (in centimetri):

Passo 62. max
Lunghezza: 90. max
Altezza del sellino 38,5. max
Lunghezza minima pedalini: 29. min
Poggiapiedi non pieghevoli
Altezza totale: 54 max

A queste misure e consentita una tolleranza del 5%

Lunghezza 965 10	mm.
	30
Altezza sellino da terra (al centro) 125 16	60
Altezza sellillo da terra (al certito) 425 4	60
Altezza massima da terra (senza pilota) 63	20
Diametro pneumatici 28	30
Larghezza del cerchio 10	00
Telaio rigido	
pedane non pieghevoli.	

#### 40.3 MOTORE.

Motore monocilindrico, monomarcia, (max 40 cc. 2T o max 80 cc 4T), 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. Le flange di riduzione dello scarico, ove previste, devono avere un foro perfettamente rettilineo. Non sono ammesse smussature di alcun genere. Le tolleranze eventualmente riportate nelle fiches dei motori si riferiscono a variazioni dovute alla costruzione dei vari particolari. E' assolutamente proibita qualsiasi lavorazione atta a raggiungere le misure limite.

# 40.3.1 - MOTORE PER JUNIOR A, B E C:

Un pilota partecipante alle categorie junior A B C ha la facoltà di acquistare con pagamento in contanti, il motore della minimoto vincente al prezzo di listino praticato al pubblico dalla casa costruttrice. Nel caso di più richieste il C.S.D. il nome dell'acquirente verrà sorteggiato.

# 40.3.2 - MOTORE PER JUNIOR A

Per la categoria Junior A verrà utilizzato un monomotore POLINI con potenza limitata a 4,2 HP che verrà fornito a tutti i costruttori di minimoto, e dovrà essere munito di flangia di riduzione dello scarico, con diametro di 9 mm. e spessore pari a 3 mm. posta tra cilindro e attaccatura della marmitta.

# Il rapporto di compressione dovrà essere 14:1 max..

# 40.3.3 - MOTORE PER JUNIOR B E C.

Per la categoria junior B verrà utilizzato un monomotore POLINI con potenza limitata a 4,2 HP che verrà fornito a tutti i costruttori di minimoto e dovrà essere munito di flangia di riduzione dello scarico, con diametro di 14 mm. e spessore pari a 3 mm. posta tra cilindro e attaccatura della marmitta.

# Il rapporto di compressione dovrà essere 14:1 max..

# 40.3.4 - RAFFREDDAMENTO CLASSI JUNIOR

Per tutte le categorie JUNIOR il raffreddamento deve essere obbligatoriamente ad aria.

# 40.3.5 - BULLONERIA

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

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

# **40.4 CARBURATORI**

Per le categorie JUNIOR viene fornito insieme al motore. La scatola filtro sarà uguale per tutti, il modello Dell'Orto codice 7204-85 con fori di presa d'aria di 10 mm. E' vietata qualunque modifica o lavorazione, unica concessione un foro di mm 2 posto nel punto più basso.

Per le categorie SENIOR la marca del carburatore è libera. Unica limitazione il diffusore deve essere circolare con diametro di mm 14 o 15 mm senza alcuna lavorazione.

Per la categoria Senior Open è libero il diametro e la preparazione. Per tutte le classi sono vietati i carburatori a depressione e\o membrana.

# 40.5 CANDELE

Sono vietate le candele speciali con punta al platino.

#### **40.6 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. Nel caso in cui l'esito delle analisi del campione di benzina dimostrino la non conformità della stessa il conduttore sarà punito con la sanzione di 1.500,00. Il C.d.G. Trasmetterà senza ritardo gli atti al procuratore Federale, il quale procederà secondo le norme contenute nel regolamento di giustizia. Con la decisione il giudice, ove dovesse provvedere alla condanna dell'incolpato, annullerà anche il risultato sportivo da questo conseguito.

# 40.7 GOMME - CERCHI.

Le gomme sono libere, slick o scolpite ma con diametro minimo di mm 240 e massimo di mm 280. Il cerchio, libero anch'esso purchè regolarmente omologato, e di larghezza massima di mm 100. Le gomme da kart sono severamente vietate.

# 40.8 IMPIANTO FRENANTE.

I freni a disco con comando meccanico obbligatorio.

JUNIOR A: obbligatorio 1 disco freno anteriore e 1 posteriore.

E' obbligatorio il montaggio di un carter di protezione del disco anteriore, preferibilmente in materiale plastico.

#### 40.9 TRASMISSIONE.

A catena con rapporti liberi. è vietato ogni tipo di variatore. Per le categorie junior la catena dovrà essere adeguatamente protetta.

#### 40.10 SCARICO.

Lo scarico è libero ma con silenziatore efficace. La rumorosità e di 96 dB II valore fonometrico verrà rilevato a 8000 giri min. per i motori a corsa lunga (oltre 36 mm)ed a 9000 g/m per i motori a corsa corta (fino a 36 mm). 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 terminale dello scarico non deve oltrepassare il limite posteriore del codino. Il rilevamento dovrà essere rilevato con la trasmissione finale disinserita e la frizione regolarmente montata.

In occasione della prima infrazione verrà comminata un'ammenda di € 50,00; alla seconda si verrà squalificati.

Dal 2004 il limite fonometrico sarà di 92 dBA.

# SCARICO PER LE CATEGORIE JUNIOR A/B/C

Lo scarico per le categorie junior "A", "B" e "C" dovrà avere una parte cilindrica lunga **280 mm con** diametro esterno di mm 24/25 costruita con lamiera di spessore costante di **1 mm. o 2 mm..** 

Il tubo che attraversa il silenziatore dovrà avere un diametro interno costante di 18 mm. max..

Tutte le marmitte dovranno essere di costruzione da stampo, le costolature presenti potranno essere asportate solo nel punto in cui verrebbero a contatto col telaio o con altri organi.

Sulle marmitte si potrà effettuare un taglio, **che sia motivato**, per facilitarne il montaggio sui diversi telai.

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

# 40.11 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.

# 40.12 MOTO ELABORATE PER LA CATEGORIA SENIOR OPEN.

Tutto libero eccetto cilindrata.

# 40.13 DIVIETI.

E' VIETATA QUALSIASI MODIFICA CHE POSSA ALTERARE LA FILO-SOFIA DELLA MINI MOTO. Es.:

- 40.13.1 Meccanismi atti a variare fasature, accensione, travasi o volumi delle camere di scoppio, e volumi della marmitta.
- 40.13.2 Modifiche alla carrozzeria, o alla ciclistica che non siano apportate dal costruttore.

# 40.14 CONTROLLI TECNICI.

I controlli tecnici di fine gara, saranno effettuati dai Commissari Delegati dalla F.M.I.

# 40.15 NORMA TRANSITORIA

Per tutto ciò che non è espressamente riportato nel presente regolamento valgono le norme generali della F.M.I

## 40.16 - OMOLOGAZIONI.

Ogni mini moto per essere ammessa a gareggiare deve essere omologata dalla F.M.I., ed il costruttore dovrà essere associato alla F.M.I. Per ottenere l'omologazione di un modello e necessario fare richiesta scritta entro il 30 novembre dell'anno precedente. La documentazione relativa alle minimoto dovrà pervenire entro il 31 di dicembre dell'anno precedente. La F.M.I. vidimerà la scheda e la mini moto sarà ammessa alle gare da quel momento. Un costruttore, per ottenere l'omologazione dovrà aver prodotto almeno un numero minimo di 50 esemplari. I controlli dei numeri prodotti potranno essere verificati dalla F.M.I. senza alcun preavviso. Per i nuovi modelli sono sufficienti 10 unità.

Tutti i componenti possono essere intercambiabili, purché omologati da una Casa su un qualsiasi modello.

# DOCUMENTI DA PRESENTARE

- A) Dichiarazione scritta del costruttore che il modello e conforme alle caratteristiche richieste dalla F.M.I. Al costruttore che non rispetterà il dichiarato verrà revocata l'omologazione.
- B) Descrizione dettagliata delle caratteristiche del telaio, della forcella e relative quote.
- C) 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.

D) Caratteristiche del motore, Alesaggio e Corsa (solo per Senior).
NB.: PER TUTTI I COSTRUTTORI NON VERRANNO PRESE IN
CONSIDERAZIONE EVENTUALI RICHIESTE DI ESTENSIONI DI
OMOLOGAZIONE NEL CORSO DELLA STAGIONE AGONISTICA.

# **ART. 41 - REGOLAMENTO TECNICO SCOOTER**

# 41.1 - GENERALITA'

Sono ammessi tutti gli scooter a due ruote, con diametro massimo del cerchio di 13 pollici (330 mm.) e pedana poggiapiedi 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.

# 41.2 - CLASSI

Le classi ammesse sono: 70 cc. AUTOMATICO SUPER 70 cc. AUTOMATICO

# 41.3 - 70 cc. AUTOMATICO SUPER

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. 41.3.3..

# 41.3.1 - MOTÓRE

- 1) Carter motore (completo)
- 2) Statore e volano dell'accensione
- 3) Tipo di raffreddamento

#### 41.3.2 - TELAIO

- Struttura del telaio in tutte le sue parte compresi sistemi di articolazione motore.
- 2) Cerchi e mozzi.
- 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.
- Attacchi e sistema di funzionamento della sospensione posteriore.

# 41.3.3 - 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.
- I) E' consentita la modifica del carter coprivariatore 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.
- 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 itende 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.

# 41.4 - 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. 41.4.3..

# 41.4.1 - MOTÓRE

- 1) Carter motore (completo).
- 2) Statore e volano dell'accensione.
- 3) Tipo di raffreddamento.

#### 41.4.2 - TELAIO

- Struttura del telaio in tutte le sue parte compresi sistemi di articolazione motore.
- 2) Cerchi e mozzi.
- 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.
- Attacchi e sistema di funzionamento della sospensione posteriore
- 9) Freni (sistema di funzionamento.
- 10)Sospensione anteriore (tipo e geometria).

# 41.4.3 - 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 ± 3°).
- 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.
- I) E' consentita la modifica del carter coprivariatore 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 itende 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.

# 41.5 - CARBURANTE

Il carburante ammesso è quello di tipo commerciale verde in libera vendita al pubblico nelle stazioni di servizio.

# ART, 44 - 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).

# 44.1 - CLASSI SUPERSTOCK

Superstock 600: 401 cc - 600 cc. 4 tempi Superstock 1000: 740 cc - 1200 cc 4 tempi

# 44.1.1 - MOTOCICLI AMMESSI

Alla categoria Superstock sono ammesse moto di serie regolarmente in vendita presso la rete commerciale nazionale, prodotte in almeno 200 esemplari. Per contenere il più possibile i costi di esercizio, tenendo conto della promozionalità della categoria, il prezzo massimo di vendita al pubblico dei motocicli dovrà essere inferiore a h 18.100,00 IVA compresa per la Superstock 1000 e a h 10.500,00 IVA compresa per la Superstock 600.

# 44.1.2 - PESI MINIMI

Vedi Art. 34.6.1.

# 44.1.3 - COLORI DELLE TARGHE/NUMERI

Vedi Art. 34.11.

In caso di contrasto concernente la leggibilità dei numeri, farà fede la decisione del Commissario Tecnico.

# 44.2 - 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. 34.17.1.1 punto 1 per le specifiche dettagliate).

# 44.3 - SPECIFICHE DELLA MACCHINA

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

# 44.3.1 - TELAIO E PARTE POSTERIORE DEL TELAIO

Il telaio deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Niente può essere aggiunto per saldatura o tolto per lavorazione dal telaio. Tutti i motocicli devono avere il numero di identificazione del costruttore del veicolo sul telaio (numero di telaio).

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, ma nessuno ne può essere tolto. Gli accessori collegati con viti sulla parte posteriore del telaio possono essere tolti.

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

# 44.3.2 - FORCELLA ANTERIORE

La forcella deve restare come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata, **anche nel colore**.

Solo le seguenti parti interne originali standard della forcella possono essere modificate: molle a tazza, pistone e passaggi dell'olio. Ogni quantità e qualità di olio può essere utilizzata nella forcella anteriore.

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.

# 44.3.3 - 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 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.

# 44.3.4 - 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.

# 44.3.5 - 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.

I distanziali tra ruota e perno sono liberi. Sono permesse modifiche per mantenere i distanziali in posizione durante il cambio gomme.

# 44.3.6 - FRENI

I dischi dei freni devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore sul mezzo omologato.

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.

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.

Non sono consentite prese d'aria addizionali.

# 44.3.7 - PNEUMATICI

Devono essere utilizzati pneumatici della classe V o Z. 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.

L'uso di coperte termiche è consentito solo per la classe 1000.

# 44.3.8 - 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 raggio sferico pieno di almeno 8 mm..

I poggiapiedi non ribaltabili in acciaio devono terminare con un puntale (tappo) in plastica, Teflon o altro materiale equivalente, fissato in permanenza e di un raggio minimo di 8 mm..

# 44.3.9 - MANUBRIO E COMANDI MAÑUALI

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).

# 44.3.10 - CARENATURA

- a) La carenatura, il parafango anteriore e le sovrastrutture devono apparire tali e quali a quelli originariamente prodotti dal costruttore per la macchina 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.
- 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.
  - Tutti le altre staffe della carenatura possono essere modificate o sostituite.
- g) I condotti d'aria originali che vanno dalla carenatura alla scatola dell'aria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.
- 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.
- La carenatura inferiore dovrà incorporare un massimo di due fori di 25 mm.
  - Questi fori devono restare tappati in condizioni di pista asciutta e devono essere aperti unicamente nelle condizioni di corsa su pista bagnata, secondo le dichiarazioni del Direttore di gara.
- j) Il parafango anteriore deve apparire come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.
- k) Il parafango anteriore può essere sostituito con un duplicato estetico dell'originale.
- Il parafango anteriore può essere spostato verso l'alto per aumentare lo spazio libero del pneumatico.
- m) Il parafango posteriore fissato sul braccio oscillante che incorpori il copricatena può essere modificato per adattarsi a corone di diametro maggiorato.
  - Il rivestimento inferiore della sella (lato ruota) può essere sostituito con altro non originale purché simile e facente la stessa funzione.
- n) Tutti gli angoli esposti (vivi) devono essere arrotondati.

# 44.3.11 - SEŘBATŎIO CARBURANTE

Il serbatoio del carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Il tappo del serbatoio può essere modificato in uno a riempimento rapido.

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.

# 44.3.12 - SELLA

La sella, struttura ed imbottitura, può essere sostituita con parti di apparenza similare 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.

# 44.3.13 - ČABLĂGGIO ELETTRICO

I cablaggi elettrici devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

Il taglio dei cavi non è autorizzato.

# 44.3.14 - BATTERIA

Le dimensioni ed il tipo di batteria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

# 44.3.15 - RADIATORE 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.

# 44.3.16 - 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.

#### 44.3.17 - CARBURATORI

I carburatori devono essere originali, come sul modello omologato. La valvola a farfalla non può essere cambiata nè modificata.

I getti, le molle di calibrazione e gli spilli del carburatore possono essere cambiati.

Il ridimensionamento dei fori di calibraggio dell'aria nei carburatori a depressione è autorizzato.

Gli arricchitori di carburante elettronici o meccanici devono restare montati. ma possono essere disattivati.

I cornetti di aspirazione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

# 44.3.18 - 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.

E' consentito l'impiego di centraline **non originali** (tipo dyno-jet) **programmabili e/o modificabili**, ma **in nessun caso** i cavi ed i connettori originali devono essere **modificati**.

La pompa di benzina ed il regolatore di pressione devono restare come omologati, **non è ammessa alcuna modifica.** 

# 44.3.19 - ALIMENTAZIONE DEL CARBURANTE

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.

# 44.3.20 - 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.

# 44.3.21 - ALBERI A CAMMES

L'albero a cammes deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

# 44.3.22 - 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.

# 44.3.23 - 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.

#### 44.3.24 - POMPA DELL'OLIO 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.

#### 44.3.25 - 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.

# 44.3.26 - 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.

# 44.3.27 - 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.

# 44.3.28 - SPINOTTI E FERMI

Gli spinotti ed i relativi fermi devono rimanere come originaria-

mente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

# 44.3.29 - CILINDRI

I cilindri devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. La cilindrata deve rimanere come omologata.

# 44.3.30 - 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. Gli altri carters devono essere fabbricati con il materiale omologato. I carters motore/cambio, dell'accensione, della frizione e dell'alternatore possono essere protetti con mezzi supplementari, ad esempio coperchi protettivi in acciaio o in composti carboniosi. 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 leggere che il materiale standard.

# 44.3.31 - TRASMISSIONE/SCATOLA CAMBIO DI VELOCITA'

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 meccanismo 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.

# 44.3.32 - 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.

# 44.3.33 - ACCENSIONE/CENTRALINA DI CONTROLLO

Può essere cambiata e/o modificata, ma gli attacchi e cablaggi vari devono restare originali.

# 44.3.34 - 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.

# 44.3.35 - SISTEMA DI SCARICO

I tubi di scarico ed i silenziatori possono essere modificati o cambiati. Il limite fonometrico per la classe Superstock è 102 dB/A. La collocazione, l'aspetto ed il profilo del/i silenziatore/i deve rima-

nere uguale all'originale.

Nella classe 600 è vietato l'uso di scarichi in titanio.

Proteggere il sistema di scarico non è permesso.

# 44.3.36 - 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 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.

# 44.3.37 - 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.
- É' consentito eliminare, modificare o aggiungere pesi per l'equilibratura delle ruote.
- Guarnizioni e materiale delle guarnizioni.
- Rifinitura della superficie esterna dipinta e decalcomanie.

# 44.3.38 - 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.
- Copricatena purchè non sia incorporato nel parafango.
- Bulloni degli accessori rimossi dalla parte posteriore del telaio.
- Eventuali ganci o supporti portapacchi che possono costituire un pericolo in caso di cadute.

#### 44.4 - 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 funzioname1nto 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 ori-

ginale 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 adequato.

Sulla testata, sul coperchio e sui cilindri, devono essere predisposti dei fori per il passaggio di un'eventuale piombatura.

# 44.5 - EQUIPAGGIAMENTO/I ACCESSORIO/I

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. 34.5 (telemetria) deve essere rispettato. La telemetria non è consentita.

# **ART. 45 - REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI NAKED**

#### 45.1 CLASSI

da 495 cc. a 650 cc. Oltre da 651 cc. a **1400** cc.

## 45.2 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..

# **45.3 TARGHE PORTANUMERO**

Vedi Art. 34.11.

# 45.4 CARBURANTI

E' consentito solo l'utilizzo di Carburante SENZA PIOMBO in vendita presso i distributori stradali della rete nazionale (vedere specifiche carburanti).

# 45.5 SPECIFICHE MOTOCICLI

- 45.5.1 TELAIO: 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.
- 45.5.2 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.
- 45.5.3 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.

- 45.5.4 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.
- 45.5.5 PNEUMATICI: liberi (anche slick). E' consentito l'utilizzo di coperte termiche.
- 45.5.6 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.
- 45.5.7 MANUBRIO: può essere sostituito con altro ma deve mantenere la tipologia di quello originali e rispettare gli attacchi originali.
- 45.5.8 SERBATOIO: deve restare originale. Il tappo di riempimento può essere sostituito utilizzando però l'alloggiamento originale.
- 45.5.9 SELLA: deve restare originale, può essere modificata solo l'imbottitura.
- 45.5.10 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.
- 45.5.11 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.
- 45.5.12 FILTRO ARIA AIRBOX: è consentita la sostituzione o la rimozione del filtro Aria, la scatola però deve restare originale.
- 45.5.13 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).
- 45.5.14 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.
- 45.5.15 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.
- 45.5.16 ALBERI A CAMMES: possono essere cambiati come pure la fasatura anche a mezzo di asolatuta dei pignoni di comando.
- 45.5.17 PISTONI E BIELLE: i pistoni devono essere quelli originali ma possono essere alleggeriti o modificati. Le bielle devono essere originali ma possono essere lucidate.
- 45.5.18 ALBERO MOTORE: deve essere quello originale. E' consentita la lucidatura e l'alleggerimento.

- 45.5.19 CILINDRI: devono essere originali. E' consentita, se possibile, la rialesatura purché prevista dalla Casa costruttrice e nel rispetto dei limiti di classe.
- 45.5.20 CAMBIO: deve restare originale.
- 45.5.21 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.
- 45.5.22 TRASMISSIONE SECONDARIA: pignone corona e catena sono liberi.
- 45.5.23 FRIZIONE: il tipo ed il comando devono restare originali; i dischi e le molle possono essere cambiati e la campana può essere alleggerita.
- 45.5.24 ACCENSIONE E CENTRALINA: possono essere cambiate. Il limitatore può essere disattivato.
- 45.5.25 AVVIAMENTO: deve restare originale e deve essere sempre funzionante.
- 45.5.26 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.
- 45.5.27 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.
- 45.5.28 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. Lèutilizzo di un cupolino appartenente alla stessa moto (Versione S) della stessa Casa Costruttrice, può essere utilizzato SOLAMENTE se non ha bisogno di attacchi non presenti nel motociclo.
- 45.5.29 PARAFANGHI: il parafango anteriore può essere sostituito ma deve mantenere una forma simile all'originale. Il parafango posteriore deve essere mantenuto.
- 45.5.30 FIANCATINE: se presenti, devono restare ed essere originali.
- 45.5.31 STRUMENTAZIONE: può essere tolta.
- 45.5.32 PROTEZIONI: delle protezioni (quali tubi o tamponi) atte a salvaguardare i coperchi laterali del motore (in caso di caduta) possono essere montate.

#### 45.6 - OBBLIGHT

- a) tutti i motocicli devono avere un dispositivo sul manubrio, a portata di mano del pilota (a pulsante o a strappo o a interruttore) che consenta lo spegnimento immediato del motore. Inoltre i motocicli provvisti di iniezione devono avere un dispositivo che interrompa il funzionamento della pompa benzina in caso di caduta.
- b) tutti i raccordi delle tubazioni dell'olio sia di riempimento che di scarico, i tappi dell'olio ed i raccordi dei freni devono essere bloccati con del filo di sicurezza.
- c) eventuali tubi di recupero olio devono essere convogliati in un contenitore, debitamente fissato al motociclo, della capienza di almeno 500 cc.. Eventuali sfiati dell'olio devono essere convogliati nell'Air-Box.
- d) tutti i motocicli DEVONO montare sotto al motore una semicarenatura che racchiuda inferiormente tutto il motore. La stessa deve essere chiusa anteriormente e posteriormente e deve avere un'altezza minima di almeno 100 mm. in maniera da contenere eventuali

perdite di olio.

e) devono essere tolti dal motociclo:

Specchi retrovisori;

Cavalletto Centrale e laterale:

Indicatori di direzione:

Fanale anteriore e Posteriore:

Pedane poggiapiedi posteriori;

Portatarga.

# 45.7 - VERIFICHE TECNICHE

Possono aver luogo in qualsiasi momento della manifestazione e possono riguardare qualsiasi particolare del motociclo.

## ART, 47 - CLASSE 600 SPECIAL

# 47.1 - MOTOCICLI AMMESSI

Motocicli derivati dalla Produzione di serie con una cilindrata da 498 a 600 cc.

# 47. 2 - PESO MINIMO

Vedi Art. 34.6.1.

Per la verifica di fine gara il peso si intende a vuoto (senza carburante) nelle condizioni in cui termina la gara.

Una tolleranza dell'1% è consentita nella verifica di fine gara.

# 47.3 - TARGHE PORTANUMERI

Vedi Art. 34.11.

# 47.4 - CARBURANTI

E' consentito l'utilizzo della sola benzina verde in distribuzione nella rete commerciale nazionale.

# 47.5 - SPECIFICHE DELLA MOTO:

- a) Telaio: deve restare originale, ma può essere rinforzato
- b) Forcella: devo rispettare la tipologia della moto di appartenenza
- c) Braccio sospensione posteriore: idem forcella
- d) Ammortizzatore/i posteriore/i: liberi ; non può essere variato il numero
- e) Ruote: libere con diametro minimo dei cerchi 16'. La larghezza del cerchio non può essere inferiore a quella originariamente montata sul motociclo.
- f) Freni: liberi in tutti i particolari, ma non di potenza e dimensioni inferiori a quelli originariamente montati. I dischi in carbonio sono vietati.
- g) Pneumatici: liberi; è consentito l'utilizzo di coperte termiche. Obbligatoria nel caso di utilizzo dei modelli stradali la categoria V o Z
- h) Poggiapiedi: liberi (vedi art. 34.8.9)
- i) Manubrio: libero;
- i) Carenatura: libera nella forma e nei materiali;
- k) Serbatoio: libero (vedi art. 34.12.d)
- I) Sella: libera nella forma e nei materiali
- m) Cablaggi elettrici Batteria Impianto Elettrico: liberi
- n) Radiatore Radiatori ad olio: liberi
- o) Airbox : libero. Può essere tolto
- p) Impianto di alimentazione: libero; può esserne cambiata anche la tipologia (ad iniezione in luogo dei carburatori e viceversa). Può essere variato anche il loro numero.
- q) Testa cilindro: originale nella fusione e libera nella dimensione dei condotti:
- r) Cilindri: originali:
- S) Carter motore: deve essere mantenuto l'originale per quanto riguarda fusioni e materiali.
- t) Alberi a cammes: liberi nel profilo e nella fasatura.
- u) Albero motore: libero nei pesi e nella forma, ma deve essere mante-

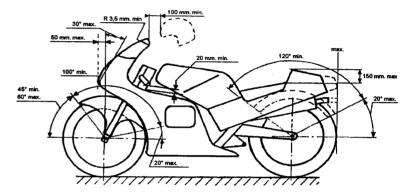
nuto quello di origine

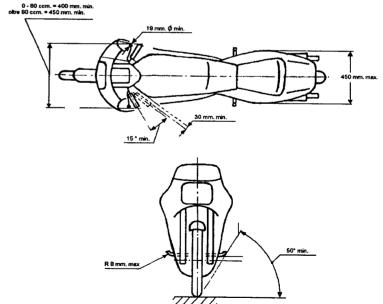
- v) Bielle e pistoni: liberi
- w) Cambio: libero nei rapporti, che non possono essere ridotti nel numero.
- x) Frizione: libera
- y) Avviamento: deve essere presente funzionante (non necessariamente originale)
- z) Sistema di scarico: libero con limite fonometrico 102 db Per quanto non espressamente riportato fa fede la normativa generale del regolamento tecnico Motocicli Art. 34

# 47.6 - È FATTO OBBLIGO:

- L'adozione di un contenitore di recupero per eventuali sfiati dell'olio dal carter motore della capienza di 500 cc.
- La legatura a mezzo filo di tutti i raccordi dell'olio
- L'adozione di una semi carenatura inferiore (se non presente) atta a contenere eventuali perdite di olio come da disegno ALLEGATO I
- Usare per il raffreddamento solo acqua o acqua e alcool
- Adottare un dispositivo che spenga il motore ed interrompa l'impianto elettrico in caso di incidente. Tale dispositivo dovrà essere comandato a mezzo un cavetto a bracciale legato al polso del pilota
- Se presente una pompa elettrica, la stessa dovrà essere bloccata (elettricamente) da una valvola a mercurio a similare.

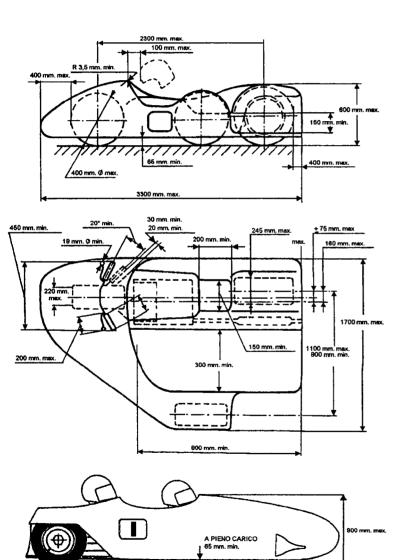
# Allegato A

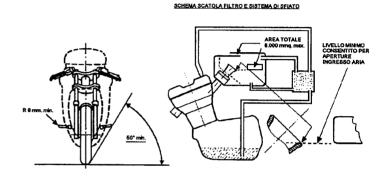


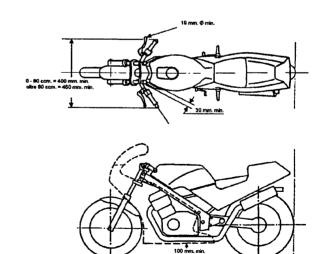




# Allegato B Allegato C



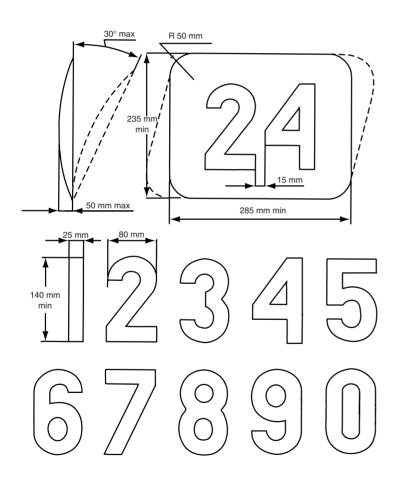




180

# Allegato E

# **NUMERI**



OMESAM OTHER DEL DEL DEL ODEAR JEC OOITAMUENT		10 10	15 15	15 15	15 16	88	<b>2</b> 2	10	
DEL PNEUMATICO		assiale	mm s	5	\$	5	5	9	5
		radiale	15 "	ŧ	8.	8	83	83	15
PROFOUDITÀ MINIME D'ELLE SCANALATURE		Ę	1.5	2.5	572	2.5	2.5	2.5	2.5
CITA	Categ. di Velocità		>	^	>	>	۸	>	^
VELOCITÀ	KnA		superiore a 210	superiore # 210	superiore a 210				
LARGHEZZA INTERNA DEL CERCHIO	MARCA ERCHIO TIN	JΤ	1.50	1.50	1.50	1.60	1.85	2.15 2.15	
OMINIM (mm)			æ	88	38 40.5	40.5	55	2 2	
OFTAMO MINIMO DEL COITAMUENTICO								904	
ARUTADRAM SUR ORTANGO ODITAMUBNA									
LARGHEZZA DEL PNEUMATICO (1)	AMIESA (mm)	W							250
	AMININ (mm)		88	88	23 22	02 83	27 O	8 t	
ATOUR		ANTERIORE POSTERIORE							
CILINDRATA MASSIMA IN CC.			8	125	250	350	200	1000	SIDECARS

(1) Per i sidecars le dimensioni concernenti la larghezza del pneumatico si riferiscono alla larghezza del battistrada in contatto col suolo (superfice d'impronta); tutte le attre si riferiscono alla larghezza totale.

# Allegato F

TABELLA PER IL CONTROLLO DEL RUMORE DATI DEI REGIMI DI ROTAZIONE									
Corsa	Moto a	Moto a	Corsa	Moto a	Moto a				
in mm.	2 Tempi	4 Tempi	in mm.	2 Tempi	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. <b>571</b> "	4.714 "				
35	11.142 "	9.429 "	71	5.492 "	4.648 "				
36	10.833 "	9.167 "	72	5.416 "	4.583 "				
37	10.540 "	8.919 "	73	5.342 "	4.521 "				
38	10.263 "	8.684 "	74	5.270 "	4.459 "				
39	10.000 "	8.462 "	75	5.200 "	4.400 "				
40	9.750 "	8.250 "	76	5.132 "	4.342 "				
41	9.512 "	8.049 "	77	5. <b>065 "</b>	4.286 "				
42	9.285 "	7.857 "	78	5.000 "	4.231 "				
43	9.069 "	7.674 "	79	4.937 "	4.177 "				
44	8.863 "	7.500 "	80	4.875 "	4.125 "				
45	8.666 "	7.333 "	81	4.815 "	4.074 "				
46	8.478 "	7.174 "	82	4.756 "	4.024 "				
47	8.297 "	7.021 "	83	4.699 "	3.976 "				
48	8.125 "	6.875 "	84	4.643 "	3.929 "				
49	7.959 "	6.735 "	85	4.588 "	3.882 "				
50	7.800 "	6.600 "	86	4.535 "	3.837 "				
51	7.647 "	6.471 "	87	4.483 "	3.793 "				
52	7.500 "	6.346 "	88	4.432 "	3.750 "				
53	7.358 "	6.226 "	89	4.382 "	3.708 "				
54	7.222 "	6.111 "	90	4.333 "	3.667 "				
55	7.090 "	6.000 "	91	4.286 "	3.626 "				
56	6.964 "	5.893 "	92	4.239 "	3.587 "				
57	6.842 "	5.789 "	93	4.194 "	3.548 "				
58	6.724 "	5.690 "	94	4.149 "	3.510 "				
59	6.610 "	5.593 "	95	4.105 "	3.474 "				
60	6.500 "	5.500 "	96	4.063 "	3.438 "				
61	6.393 "	5.410 "	97	4.021 "	3.402 "				
62	6.290 "	5.323 "	98	3.980 "	3.367 "				
63	6.190 "	5.238 "	99	3.939 "	3.333 "				
64	6.093 "	5.156 "	100	3.900 "	3.300 "				
65	6.000 "	5.077 "							

# Allegato G

Qualora in una competizione venisse richiesto il controllo del carburante di un motociclo, il Commissario Tecnico responsabile delle verifiche dovrà sequire le sequenti 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 relativa 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

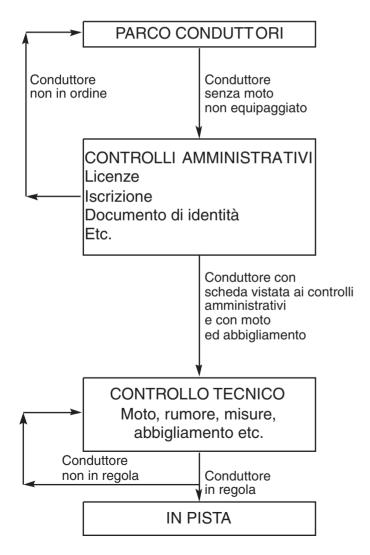
Le spese di verifica saranno a carico del pilota sottoposto a verifica.

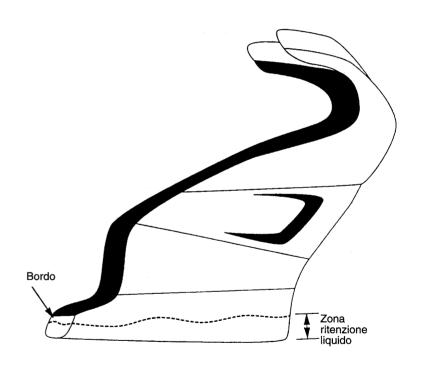
NOTA BENE: il prelievo del carburante può essere anche effettuato sulla griglia di partenza prima del giro di ricognizione, consentendo al concorrente di effettuare il rabbocco.

184

Allegato I

# SEQUENZA OPERAZIONI PRELIMINARI





186

# Allegato L

# 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.

Allegato M

# **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:
- La benzina, l'olio, i liquidi per pulire, sgrassare, freni, ecc, non si infiltrino nel suolo o non evaporino nell'aria.
- I rifiuti dei partecipanti, spettatori e quelli provenienti dai punti vendita de-

# **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, perché 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 inquantata.
- 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 N

vono essere recuperati in un numero sufficiente di contenitori per la spazzatura e non vanno lasciati sul suolo dove si è svolta la manifestazione.

- 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 IA 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.

