



FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA COMITATO REGIONALE SICILIANO

REGOLAMENTO CAMPIONATO REGIONALE SICILIANO VELOCITÀ

Art. 1. RSV

Questo Campionato ha lo scopo di divulgare la cultura sportiva in campo motociclistico sotto l'egida del F.M.I.; unendo classi diverse per rendere il tutto interessante, spettacolare e avvincente non solo per gli spettatori ma anche per gli stessi piloti.

La manifestazione stessa avrà come criterio di classifica il minor tempo impiegato a percorrere una determinata distanza o maggior percorso in un dato tempo e si svolgerà su autodromi e/o motodromi permanenti e/o semipermanenti, su circuiti stradali chiusi, con tracciato da percorrersi una o più volte.

Art.2 Piloti e Licenze

Sono ammessi all'iscrizione del **Campionato Regionale 2017** tutti i piloti (donne e uomini) in possesso di licenza F.M.I. valida per l'anno 2017: minivelocità, junior e senior.

Gli iscritti al **Campionato Regionale 2017** potranno essere, per ogni classe, in numero superiore a quello che preveda l'omologa del circuito per i partenti in griglia, in cui il Campionato si svolgerà; ma questo non garantirà il posto in griglia ad ogni gara che verrà disputata se il pilota non rientrerà nel suddetto numero dopo le prove ufficiali cronometrate. Inoltre, ogni classe dovrà essere formata da almeno sette iscritti perché si possa ritenere costituita. Nel caso in cui la Federazione Motociclistica Italiana inserisca a calendario Autodromi con capienze inferiori, la griglia sarà adeguata alle omologhe stesse.

Art. 3. Classi Ammesse

Il Campionato è composto dalle seguenti classi:

- Classe 125 Open e Sport 4T
- Classe Monster
- Classe 600 SS Open
- Classe 600 SS Open Rookie
- Classe 1000 SB Open
- Classe 1000 SB Open Rookie

Nella classe 125 Open saranno estrapolate dalla classifica le seguenti categorie:

"Categoria Expert open"

"Amatori open",

"Over 45 open",

Nelle classi 600 SS Open e 1000 SB Open saranno estrapolate dalla classifica le seguenti categorie:

"Categoria Amatori"

"Categoria Expert"

Nella classe Monster saranno estrapolate dalla classifica le seguenti categorie:

"Categoria Expert open"

"Categoria Expert stock",

"Amatori open",

"Amatori stock",

"Over 45 open",

"Over 45 stock"

I Motocicli devono essere conformi a quanto indicato nel Regolamento Tecnico del presente Campionato.

Ogni Classe dovrà essere formata da almeno n° 7 piloti per considerarsi costituita, nel caso in cui questo non avvenga, sarà compito del D.d.G. decidere o meno l'accorpamento ad un'altra classe.





FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA COMITATO REGIONALE SICILIANO

Art. 4. Formula di Gara

Il Campionato si svolgerà su **quattro prove**. Inoltre, l'organizzatore si riserva di organizzare una quinta prova sempre composta da due gare, per tutte le classi, alla quale potranno partecipare tutti coloro che hanno effettuato l'iscrizione al Campionato stesso.

Tale prova, denominata **"SUPER FINALE"**, si svolgerà nelle medesime condizioni e regole citate nel presente documento e sarà valida per la classifica finale del Campionato stesso.

L'organizzatore, nel caso in cui dovesse organizzare tale prova, lo comunicherà a tutti gli iscritti al Campionato, entro e non oltre il 31 luglio 2017.

Inoltre, l'organizzatore si riserva il diritto di inserire ulteriori prove sul territorio nazionale oltre le prove suddette, ma che non saranno valide per la classifica finale del Campionato stesso.

Le prove che decreteranno il vincitore del Campionato saranno disputate con la seguente formula di gara:

Nella giornata del sabato

- Operazioni Preliminari.
- Una sessione di prove libere ufficiali della durata di 20 minuti per tutte le classi.
- Una sessione di prove di qualifica ufficiale della durata di 20 minuti per le tutte le classi tranne per le classi 600 SS Open e 1000 SB Open
- Le classi 600 SS Open e 1000 SB Open disputeranno tre sessioni di prove di qualifica ufficiali della durata di rispettivamente di 20 minuti denominate Q1, 15 minuti denominata Q2 e 10 minuti per quella denominata Q3;
Tale formula si svolgerà mediante le seguenti modalità:
 - alla prima sessione Q3 parteciperanno il 100% di tutti i piloti appartenenti ad ogn'una delle classi suddette, al termine della sessione verranno esclusi il 25% + 1 dei piloti partecipanti
 - il restante 75% dei piloti accederà di diritto alla seconda sessione Q2, al termine della quale verranno esclusi il 25% + 1 dei piloti partecipanti,
 - ed infine i rimanenti piloti passeranno di diritto alla terza ed ultima sessione Q3 che determinerà il poleman e le prime cinque posizioni in griglia.
- Gara 1 per le classi 125 Open

Nella giornata della domenica

- Operazioni Preliminari per chi ha ancora a disposizione un turno di prove cronometrate;
 - Una sessione di prove di qualifica ufficiale della durata di 10 minuti per tutte le classi, tranne per quelle che hanno già effettuato gara 1 il sabato; i tempi che scaturiranno da questa sessione andranno a definire lo schieramento finale in griglia dal 6° posto in poi, infatti le prime cinque posizioni non potranno essere contese, anche a fronte di tempi di qualifica inferiore rispetto a quelli scaturiti dalla giornata del sabato precedente la gara;
 - Doppia gara per tutte le classi, tranne per quelle che hanno già effettuato gara 1 il sabato
- Ogni gara sarà compresa tra un minimo di 25 ed un massimo di 35 chilometri, le griglie di partenza delle singole gare saranno le stesse risultanti al termine delle prove ufficiali cronometrate.
- Tutte le partenze avverranno da fermi e con motore in moto.
- Per motivi organizzativi i programmi potranno subire variazioni, le stesse verranno comunicate a mezzo dei canali ufficiali della manifestazione da parte della direzione gara.
- Il Direttore di Gara, secondo i casi previsti, potrà accorpare le classi sia per la 600 che per la 1000.
- Questi termini sono variabili e definiti ad insindacabile giudizio del Direttore di Gara.





FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA COMITATO REGIONALE SICILIANO

Art. 5. Punteggio

Per tutte le classi saranno assegnati i punteggi secondo lo schema seguente:

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

A conclusione della terza prova, i piloti che avranno preso parte a tutte le prove, beneficeranno di un bonus pari a 5 punti sulla classifica generale del Campionato.

A conclusione della quarta prova, i piloti che avranno preso parte a tutte le prove, beneficeranno di un bonus pari a 5 punti sulla classifica generale del Campionato.

Art. 6. Classifica Finale

Per le classifiche finali del Campionato saranno presi in considerazione i risultati di tutte le prove.

A parità di punteggio sarà discriminante il maggior numero di vittorie, a parità di vittorie chi ha ottenuto il miglior piazzamento, a successiva parità si terrà conto del tempo totale impiegato in tutte le prove.

Art. 7. Comportamento

Azioni o comportamenti antisportivi o comunque ineducati, da parte del pilota o dei suoi accompagnatori causeranno provvedimenti disciplinari e sanzioni economiche come da normativa FMI. In caso d'insolenza o fatti di particolare gravità il conduttore sarà escluso dal **Campionato Regionale 2017**.

Approvato il 06.06.2017

Il Presidente S.T.S.

Giovanni Copioli





FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA COMITATO REGIONALE SICILIANO

REGOLAMENTO TECNICO

“OPEN 125 E SPORT 4T” “600 SS OPEN E 600 SS OPEN ROOKIE” “1000 SB OPEN E 1000 SB OPEN ROOKIE”

Art. 1 NORME GENERALI

- 1.1- Tutti i partecipanti al Trofeo s’impegnano a prendere visione del presente Regolamento Tecnico, ad accettarlo integralmente. Agli iscritti è richiesto di sottoscrivere l’accettazione alle O.P. della prima gara.
- 1.2- I motocicli devono essere conformi al presente regolamento.
- 1.3- I controlli vengono effettuati secondo le norme della F.M.I. e le decisioni del Commissario Tecnico sono inappellabili salvo i casi stabiliti dalle Norme Sportive FMI 2017. I motori smontati a seguito di verifica tecnica de-vono essere rimontati a cura del pilota o dei suoi meccanici per lui.
- 1.4- Gli pneumatici sono liberi nei limiti stabiliti nel RTGS.

Art. 2 CLASSI AMMESSE

2.1 - CLASSE 125 OPEN E SPORT 4T

2.1.1 - Sono ammessi alla classe 125 Open e Sport 4t le seguenti tipologie di motociclo:

- Motocicli derivati di serie e prototipo, con motore monocilindrico, 2 tempi aspirato avente cilindrata massima pari a 125cc. Per quanto non specificato nel presente regolamento questi motocicli devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Open 2T (RTOP2T) per la classe 125 Open 2T.
- Motocicli derivati di serie con motori 4 tempi mono e bi-cilindrici aspirati, con cilindrata massima di 399cc. Per quanto non specificato nel presente regolamento questi motocicli devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Open (RTOPN) per la classe Open 300.

2.2 - CLASSI 600 SS OPEN E 600 SS OPEN ROOKIE

2.2.1 - Sono ammessi alle classi 600 SS Open e 600 SS Open Rookie motocicli derivati di serie e prototipo, prodotti a partire dall'anno 2000, con motori 4 tempi, aspirati, con le seguenti cilindrata:

- 4 cilindri, oltre 401cc fino a 636cc.
- 3 cilindri, oltre 401cc fino a 675cc.
- 2 cilindri, oltre 401 cc fino a 850 cc.

2.2.2 - Per quanto non specificato nel presente regolamento i motocicli appartenenti alle classi 600 SS Open e 600 SS Open Rookie devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la classe 600.

2.3 - CLASSI 1000 SB OPEN E 1000 SB OPEN ROOKIE

2.3.1 - Sono ammessi alle classi 1000 SB Open e 1000 SB Open Rookie motocicli derivati di serie e prototipi, prodotti a partire dall'anno 2000, con motori 4 tempi, aspirati, con cilindrata oltre 850cc fino a 1300cc.

2.3.2 - Per quanto non specificato nel presente regolamento i motocicli appartenenti alle classi 1000 SB Open e 1000 SB Open Rookie devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la classe 1000.

Art. 3 PNEUMATICI

- 3.1 - In tutte le classi gli pneumatici sono liberi purchè conformi a quanto specificato nel RTGS con particolare riferimento a quanto indicato nell'allegato 4 (ETRTO) dell'Annesso Velocità FMI 2017.
- 3.2 - Gli pneumatici rain possono essere usati solo nel caso il D.d.G. dichiari la gara o la prova bagnate.
- 3.3 - A parziale deroga di quanto stabilito nell'RTGS si stabilisce che, nella classe 125 Open e Sport 4t è ammesso l'uso di pneumatici anteriori nelle misure 110/70 e 120/70.
- 3.4 - L'inosservanza degli articoli riguardanti gli pneumatici è equiparato ad una irregolarità tecnica.





FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA COMITATO REGIONALE SICILIANO

Art. 4 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nell'Annesso Velocità 2017, si invitano pertanto i piloti ed i team a prenderne visione. A titolo esemplificativo ma non esaustivo si ricordano alcune delle norme fondamentali relative alla sicurezza dei motocicli durante l'uso in pista.

- Alle operazioni preliminari (O.P.) il Commissario Tecnico (C.T.) preposto ha la facoltà di respingere i motocicli giudicati non conformi al RTGS, al regolamento di trofeo e ai regolamenti di classe in esso citati. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al 1° C.T., tale decisione è inappellabile.
- La punzonatura del motociclo consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio del motociclo in una zona ben visibile ed accessibile vicino al canotto di sterzo, a discrezione del C.T. preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata, priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. L'uso in pista di motocicli non punzonati o con punzoni in cattive condizioni è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- Il C.T. ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del motociclo ritenuti non sicuri, al fine simulare gli effetti di contatti violenti, cadute o altre possibili sollecitazioni derivanti dall'uso sui campi di gara. In nessun caso il pilota potrà rivalersi sul C.T. o sulla F.M.I. per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.
- È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista.
- I motocicli devono essere conformi al RTGS ed al regolamento di classe o di trofeo in ogni momento dell'evento, sono pertanto suscettibili di essere ispezionati, oltre che durante le O.P. e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova. I Commissari di Gara sono autorizzati a dare supporto alle attività di ispezione su incarico del 1° C.T.
- In sede di verifica tecnica, il C.T. preposto ha la facoltà di richiedere, ispezionare, analizzare, trattenere qualsiasi componente o dato presente sul motociclo, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste del C.T. è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del C.T. preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato nel RTGS e nei regolamenti di classe o di trofeo sulle misure effettuate non viene applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.
- È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino uno spazio libero minimo di mm 30 tra il serbatoio ed i manubri comprensivi degli eventuali accessori ad esso fissati. In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.
- Le estremità esposte dei manubri, tutte le leve di comando sui manubri e le pedane devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica.
- Sul semi-manubrio destro o sul lato destro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante di colore rosso (kill-switch) che consenta di spegnere il motore. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.
- In tutte le classi è obbligatorio l'uso di un dispositivo (para-leva) che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli.
- L'uso di cerchi ruota in materiale composito come carbonio e/o kevlar, inclusi quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro, non è ammesso.
- Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe").
- I motocicli con motori 4T equipaggiati di air-box, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:





FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA COMITATO REGIONALE SICILIANO

- I tubi di spurgo o di sfiato dell'air-box devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
- Gli sfiati motore devono fatti terminare e scaricare nell'air-box, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.
- Sui motocicli 2T o 4T privi di air-box, tutti i tubi di sfiato del motore devono terminare in uno o più serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati al motociclo. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 250 cc. per i motocicli 2T e di 500 cc. per i motocicli 4T.
- Anche in presenza di tamponi para-telaio e carenatura integrale, tutti i coperchi laterali dei carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possano entrare in contatto con il terreno, devono essere protetti da un coperchio supplementare avente funzione protettiva. Tali coperchi devono essere fissati ai carter motore mediante almeno 3 bulloni in acciaio, l'uso di viti in alluminio o titanio per quest'applicazione è vietato. È consigliato montare coperchi supplementari che coprano almeno 1/3 della superficie dei coperchi laterali.
- È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra il ramo inferiore della catena e la corona. Nel caso non sia parte integrante del forcellone, la pinna para-catena deve essere saldamente fissata ad esso, mediante saldatura o mediante l'uso di viti.
- Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.
- Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, i tubi di mandata e ritorno al radiatore olio, i filtri dell'olio e gli scambiatori (acqua olio) esterni al motore, devono avere una tenuta perfetta ed essere assicurati con un filo da legatura in modo tale da impedirne l'apertura accidentale. Le tubazioni contenenti olio in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna ed avere terminali crimpati o filettati. È raccomandato l'uso di terminali, banjo e bulloni di fissaggio realizzati in lega di ferro o, dove ammesso, in titanio.
- Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.
- Sui motocicli è obbligatorio montare saldamente sotto o sopra il codino, nella parte posteriore una luce (con involucro stagno) con un fascio luminoso continuo di colore rosso con una potenza di 10-15Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8Watt, per le lampade a led. Tale luce deve essere attivabile mediante un interruttore posizionato in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella alla moto. La luce deve essere accesa unicamente quando il D.d.G. dichiara la prova o la gara bagnata e in caso di ridotta visibilità a discrezione del D.d.G. In caso di ridotta visibilità, l'obbligo di accensione della luce posteriore viene segnalato ai piloti mediante l'esposizione dell'apposito cartello.
- Il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente ed incolore (non sono ammessi plexi fumé).
- I motocicli con motori 4T devono montare una vasca, posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore. La capienza minima della vasca di contenimento deve essere di 2,5lt per i motocicli con cilindrata fino a 250cc e 6,0lt per i motocicli con cilindrata superiore a 250cc. Nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato un foro con diametro minimo di 25mm che deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il D.d.G. dichiara la gara o la prova bagnata. Sui motocicli privi in origine di carenatura integrale (Naked), è ammesso montare una vasca di contenimento che careni la parte inferiore del motociclo al fine di ottemperare a questo obbligo, a condizione che l'altezza di tale vasca non superi il piano passante per gli assi ruota anteriore e posteriore.
- I caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere chiaramente leggibili, di colore omogeneo ed avere un fondo possibilmente opaco, tale da non riflettere la luce solare.
- Il casco deve riportare al suo interno un'etichetta che ne certifichi l'omologazione secondo lo standard europeo (ECE 22-05 'P'), giapponese (JIS T 8133 2007 e successivi) o statunitense (SNELL M 2010 e successivi).
- L'uso del para-schiena è obbligatorio in tutte le classi.





FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA COMITATO REGIONALE SICILIANO

Art. 5 - NORMA TRANSITORIA

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Velocità 2017, le Norme Sportive Supplementari, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

Art. 6 - VARIAZIONI REGOLAMENTARI

Previa autorizzazione da parte del S.T.S. della F.M.I., l'Organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico, anche durante la stagione, dandone tempestiva comunicazione agli iscritti.

Approvato il 06.06.2017

Il Presidente S.T.S.

Giovanni Copioli





FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

COMITATO REGIONALE SICILIANO

REGOLAMENTO TECNICO "MONSTER OPEN" "MONSTER (STOCK)"

Art. 1 NORME GENERALI

- 1.1- Tutti i partecipanti al Trofeo s'impegnano a prendere visione del presente Regolamento Tecnico, ad accettarlo integralmente. Agli iscritti è richiesto di sottoscrivere l'accettazione alle O.P. della prima gara.
- 1.2- I motocicli devono essere conformi al presente regolamento, per quanto non esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire i motocicli devono essere mantenuti originali.
- 1.3- I controlli vengono effettuati secondo le norme della F.M.I. e le decisioni del Commissario Tecnico sono inappellabili salvo i casi stabiliti dalle Norme Sportive FMI 2017. I motori smontati a seguito di verifica tecnica devono essere rimontati a cura del pilota o dei suoi meccanici per lui.
- 1.4- Gli pneumatici sono liberi nei limiti stabiliti nel RTGS.

Art. 2 CLASSE MONSTER OPEN

- 2.1 - MOTOCICLI AMMESSI
 - 2.1.1 - Sono ammessi alla classe Monster Open, unicamente motocicli Ducati Monster 600, alimentati a carburatori, prodotti dal 1993 al 2003.
- 2.2 - PESO MINIMO
 - 2.2.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere di kg. 161.
- 2.3 - CICLISTICA
 - 2.3.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il telaio deve essere mantenuto originale in ogni sua parte inclusi gli attacchi delle sospensioni e quelli del motore.
 - 2.3.2 - La parte posteriore del telaio (telaietto reggisella) è libera. È consentito modificare il telaietto reggisella originale al fine di montare una sella monoposto.
 - 2.3.3 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone deve essere mantenuto originale.
 - 2.3.4 - È consentito sostituire il manubrio originale con un manubrio o una coppia di semimanubri after-market purché conformi a quanto specificato nel RTGS.
 - 2.3.5 - È consentito sostituire i supporti pedane e le pedane originali con materiale after-market conforme a quanto specificato nel RTGS.
- 2.4 - SOSPENSIONI
 - 2.4.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, la forcella deve essere mantenuta originale.
 - 2.4.2 - L'ammortizzatore posteriore è libero.
- 2.5 - IMPIANTO FRENANTE
 - 2.5.1 - Le pompe ed tubi freno sono liberi.
 - 2.5.2 - È consentito trasformare l'impianto frenante da "monodisco" a "bi-disco" utilizzando materiale montato in origine su di un modello di Monster "bi-disco".
- 2.6 - CERCHI RUOTA E PNEUMATICI
 - 2.6.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e nell'articolo precedente i cerchi ruota devono essere mantenuti originali.
 - 2.6.2 - Gli pneumatici sono liberi e conformi a quanto specificato nel RTGS con particolare riferimento a quanto indicato nell'allegato 4 (ETRTO) dell'Annesso Velocità FMI 2017.
 - 2.6.3 - Gli pneumatici rain possono essere usati solo nel caso il D.d.G. dichiari la gara o la prova bagnate.
 - 2.6.5 - L'inosservanza degli articoli riguardanti gli pneumatici è equiparato ad una irregolarità tecnica.





FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA COMITATO REGIONALE SICILIANO

2.7 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

- 2.7.1 - La scatola filtro originale deve essere mantenuta, le parti interne alla scatola filtro inclusi i cornetti di aspirazione e il filtro dell'aria sono liberi. L'uso dei kit Dynojet o di altre marche è ammesso.
- 2.7.2 - I carburatori (Mikuni da 38mm) devono essere mantenuti originali, le sole modifiche consentite sono la sostituzione degli elementi costituenti la modifica della carburazione. L'uso di pompe di ripresa è vietato.

2.8 - MOTORE

- 2.8.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire il motore deve essere mantenuto originale.
- 2.8.2 - Sul motore è consentito effettuare lavorazioni meccaniche per asportazione di materiale.
- 2.8.3 - I valori originali dell'alesaggio del cilindro (di mm. 80) e della corsa del pistone (di mm. 58) devono essere mantenuti.
- 2.8.4 - Sostituire le valvole con altre anche aventi dimensioni differenti è ammesso.

2.9 - TRASMISSIONE

- 2.9.1 - La frizione è libera
- 2.9.2 - Il cambio, inteso come l'insieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchet-te, alberi primario e secondario e relativi ingranaggi di trasmissione (primaria e marce), è libero.
- 2.9.3 - La trasmissione finale (pignone catena e corona) è libera nei limiti stabiliti nel RTGS.

2.10 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 2.10.1 - Il tipo di raffreddamento originale (aria/olio) deve essere mantenuto.
- 2.10.2 - Il radiatore olio ed il relativo circuito sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.11 - IMPIANTO ELETTRICO

- 2.11.1 - La centralina di controllo motore (ECU) deve essere mantenuta originale sia nell'hardware che nel software interno.
- 2.11.2 - Il volano deve essere mantenuto originale. L'impianto di ricarica della batteria non può essere disattivato.
- 2.11.3 - La batteria può essere sostituita ma non riposizionata né rimossa.
- 2.11.4 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.

2.12 - CARROZZERIA

- 2.12.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono apparire come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.12.2 - I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate.
- 2.12.3 - Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi della carrozzeria possono essere modificati o sostituiti. Gli attacchi carenatura possono essere sostituiti con attacchi rapidi.
- 2.12.4 - Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.
- 2.12.5 - I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS. I colori dei numeri di gara e delle tabelle porta-numero sono liberi.
- 2.12.6 - Il vetrino della carenatura superiore (plexi) è libero purché conforme a quanto specificato nel RTGS.
- 2.12.7 - La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.
- 2.12.8 - Il parafango posteriore e la protezione del ramo superiore della catena possono essere modificati, sostituiti o rimossi.
- 2.12.9 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella mono-posto.
- 2.12.10 - Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.

2.13 - IMPIANTO DI SCARICO

- 2.13.1 - L'impianto di scarico è libero.
- 2.13.2 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per il silenziatore e la relativa staffa di fissaggio è ammesso.





FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA COMITATO REGIONALE SICILIANO

- 2.13.3 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 107 dB/A, la misurazione viene effettuata a 5500 giri/min.
- 2.14 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO
- 2.14.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale purché conformi a quanto stabilito nel RTGS.
- 2.14.2 - Salvo per quanto autorizzato negli articoli precedenti, è vietato l'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar.

Art. 3 CLASSE MONSTER (STOCK)

3.1 - MOTOCICLI AMMESSI

- 3.1.1 - Sono ammessi alla classe Monster Open, unicamente motocicli Ducati Monster 600, alimentati a carburatori, prodotti dal 1993 al 2003. Salvo quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire i motocicli devono essere mantenuti completamente originali.

3.2 - PESO MINIMO

- 3.2.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia deve essere di kg. 161.

3.3 - CICLISTICA

- 3.3.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS il telaio ed il forcellone devono essere mantenuti originali.

- 3.3.2 - È consentito sostituire il manubrio originale con un manubrio o una coppia di semimanubri after-market purché conformi a quanto specificato nel RTGS.

- 3.3.3 - È consentito sostituire i supporti pedane e le pedane originali con materiale after-market conforme a quanto specificato nel RTGS.

3.4 - SOSPENSIONI

- 3.4.1 - La forcella e l'ammortizzatore posteriore devono essere mantenuti originali in ogni loro componente ad eccezioni degli elementi costituenti la taratura idraulica.

3.5 - IMPIANTO FRENANTE

- 3.5.1 - Le pompe e tubi freno sono liberi.

3.6 - CERCHI RUOTA E PNEUMATICI

- 3.6.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e nell'articolo precedente i cerchi ruota devono essere mantenuti originali.

- 3.6.2 - Gli pneumatici ammessi sono di misura libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGS con particolare riferimento a quanto indicato nell'allegato 4 (ETRTO) dell'Annesso Velocità FMI 2017.

- 3.6.3 - Gli pneumatici rain possono essere usati solo nel caso il D.d.G. dichiari la gara o la prova bagnate.

- 3.6.4 - L'inosservanza degli articoli riguardanti gli pneumatici è equiparato ad una irregolarità tecnica.

3.7 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

- 3.7.1 - La scatola filtro, incluse le sue parti interne deve essere mantenuta originale, è consentito unicamente sostituire il filtro dell'aria. L'uso dei kit Dynojet o di altre marche è ammesso.

- 3.7.2 - I carburatori (Mikuni da 38mm) devono essere mantenuti originali, le sole modifiche consentite sono la sostituzione degli elementi costituenti la modifica della carburazione. L'uso di pompe di ripresa è vietato.

3.8 - MOTORE

- 3.8.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire il motore deve essere mantenuto originale.

3.9 - TRASMISSIONE

- 3.9.1 - La frizione deve essere mantenuta originale, è ammesso sostituire unicamente i dischi e le molle frizione.

- 3.9.2 - Il cambio, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchet-te, alberi primario e secondario e relativi ingranaggi di trasmissione (primaria e marce) deve essere mantenuto originale.

- 3.9.3 - La rapportatura interna del cambio deve essere originale:

Rapporto della primaria 1,85.





FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA COMITATO REGIONALE SICILIANO

Ia	16/40
IIa	21/36
IIIa	24/32
IVa	27/29
Va	29/28

- 3.9.4 - La trasmissione finale (pignone catena e corona) è libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 3.10 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE
- 3.10.1 - Il tipo di raffreddamento originale (aria/olio) deve essere mantenuto.
- 3.10.2 - Il radiatore olio ed il relativo circuito sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 3.11 - IMPIANTO ELETTRICO
- 3.11.1 - La centralina di controllo motore (ECU) deve essere mantenuta originale sia nell'hardware che nel software interno.
- 3.11.2 - Il volano deve essere mantenuto originale. L'impianto di ricarica della batteria non può essere disattivato.
- 3.11.3 - La batteria può essere sostituita ma non riposizionata né rimossa.
- 3.11.4 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.
- 3.12 - CARROZZERIA
- 3.12.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono apparire come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 3.12.2 - I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate.
- 3.12.3 - Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi della carrozzeria possono essere modificati o sostituiti. Gli attacchi carenatura possono essere sostituiti con attacchi rapidi.
- 3.12.4 - Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.
- 3.12.5 - I numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito dal RTGS. I colori dei numeri di gara e delle tabelle porta-numero sono liberi.
- 3.12.6 - Il vetrino della carenatura superiore (plexi) è libero purché conforme a quanto specificato nel RTGS.
- 3.12.7 - La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.
- 3.12.8 - Il parafango posteriore e la protezione del ramo superiore della catena possono essere modificati, sostituiti o rimossi.
- 3.12.9 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella mono-posto.
- 3.12.10 - Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.
- 3.13 - IMPIANTO DI SCARICO
- 3.13.1 - L'impianto scarico deve essere mantenuto originale, è consentito unicamente sostituire i collettori di scarico ed i silenziatori.
- 3.13.2 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per il silenziatore e la relativa staffa di fissaggio è ammesso.
- 3.13.3 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 107 dB/A, la misurazione viene effettuata a 5500 giri/min.
- 3.14 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO
- 3.14.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale purché conformi a quanto stabilito nel RTGS.
- 3.14.2 - Salvo per quanto autorizzato negli articoli precedenti, è vietato l'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar.





FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA COMITATO REGIONALE SICILIANO

Art. 4 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nell'Annesso Velocità 2017, si invitano pertanto i piloti ed i team a prenderne visione. A titolo esemplificativo ma non esaustivo si ricordano alcune delle norme fondamentali relative alla sicurezza dei motocicli durante l'uso in pista:

- Alle operazioni preliminari (O.P.) il Commissario Tecnico (C.T.) preposto ha la facoltà di respingere i motocicli giudicati non conformi al RTGS, al regolamento di trofeo e ai regolamenti di classe in esso citati. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al 1° C.T., tale decisione è inappellabile.

- La punzonatura del motociclo consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio del motociclo in una zona ben visibile ed accessibile vicino al canotto di sterzo, a discrezione del C.T. preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata, priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. L'uso in pista di motocicli non punzonati o con punzoni in cattive condizioni è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- Il C.T. ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del motociclo ritenuti non sicuri, al fine simulare gli effetti di contatti violenti, cadute o altre possibili sollecitazioni derivanti dall'uso sui campi di gara. In nessun caso il pilota potrà rivalersi sul C.T. o sulla F.M.I. per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.
- È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista.
- I motocicli devono essere conformi al RTGS ed al regolamento di classe o di trofeo in ogni momento dell'evento, sono pertanto suscettibili di essere ispezionati, oltre che durante le O.P. e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova. I Commissari di Gara sono autorizzati a dare supporto alle attività di ispezione su incarico del 1° C.T.
- In sede di verifica tecnica, il C.T. preposto ha la facoltà di richiedere, ispezionare, analizzare, trattenere qualsiasi componente o dato presente sul motociclo, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste del C.T. è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del C.T. preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato nel RTGS e nei regolamenti di classe o di trofeo sulle misure effettuate non viene applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.
- È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino uno spazio libero minimo di mm 30 tra il serbatoio ed i manubri comprensivi degli eventuali accessori ad esso fissati. In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.
- Le estremità esposte dei manubri, tutte le leve di comando sui manubri e le pedane devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica.
- Sul semi-manubrio destro o sul lato destro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante di colore rosso (kill-switch) che consenta di spegnere il motore. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.
- In tutte le classi è obbligatorio l'uso di un dispositivo (para-leve) che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli.
- L'uso di cerchi ruota in materiale composito come carbonio e/o kevlar, inclusi quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro, non è ammesso.
- Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe").





FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA COMITATO REGIONALE SICILIANO

- I motocicli con motori 4T equipaggiati di air-box, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:
 - I tubi di spurgo o di sfiato dell'air-box devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
 - Gli sfiati motore devono fatti terminare e scaricare nell'air-box, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.
- Sui motocicli 2T o 4T privi di air-box, tutti i tubi di sfiato del motore devono terminare in uno o più serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati al motociclo. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 250 cc. per i motocicli 2T e di 500 cc. per i motocicli 4T.
- Anche in presenza di tamponi para-telaio e carenatura integrale, tutti i coperchi laterali dei carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possano entrare in contatto con il terreno, devono essere protetti da un coperchio supplementare avente funzione protettiva. Tali coperchi devono essere fissati ai carter motore mediante almeno 3 bulloni in acciaio, l'uso di viti in alluminio o titanio per quest'applicazione è vietato. È consigliato montare coperchi supplementari che coprano almeno 1/3 della superficie dei coperchi laterali.
- È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra il ramo inferiore della catena e la corona. Nel caso non sia parte integrante del forcellone, la pinna para-catena deve essere saldamente fissata ad esso, mediante saldatura o mediante l'uso di viti.
- Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.
- Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, i tubi di mandata e ritorno al radiatore olio, i filtri dell'olio e gli scambiatori (acqua olio) esterni al motore, devono avere una tenuta perfetta ed essere assicurati con un filo da legatura in modo tale da impedirne l'apertura accidentale. Le tubazioni contenenti olio in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna ed avere terminali crimpati o filettati. È raccomandato l'uso di terminali, banjo e bulloni di fissaggio realizzati in lega di ferro o, dove ammesso, in titanio.
- Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.
- Sui motocicli è obbligatorio montare saldamente sotto o sopra il codino, nella parte posteriore una luce (con involucro stagno) con un fascio luminoso continuo di colore rosso con una potenza di 10-15Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8Watt, per le lampade a led. Tale luce deve essere attivabile mediante un interruttore posizionato in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella alla moto. La luce deve essere accesa unicamente quando il D.d.G. dichiara la prova o la gara bagnata e in caso di ridotta visibilità a discrezione del D.d.G. In caso di ridotta visibilità, l'obbligo di accensione della luce posteriore viene segnalato ai piloti mediante l'esposizione dell'apposito cartello.
- Il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente ed incolore (non sono ammessi plexi fumé).
- I motocicli con motori 4T devono montare una vasca, posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore. La capienza minima della vasca di contenimento deve essere di 2,5lt per i motocicli con cilindrata fino a 250cc e 6,0lt per i motocicli con cilindrata superiore a 250cc. Nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato un foro con diametro minimo di 25mm che deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il D.d.G. dichiara la gara o la prova bagnata. Sui motocicli privi in origine di carenatura integrale (Naked), è ammesso montare una vasca di contenimento che careni la parte inferiore del motociclo al fine di ottemperare a questo obbligo, a condizione che l'altezza di tale vasca non superi il piano passante per gli assi ruota anteriore e posteriore.
- I caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere chiaramente leggibili, di colore omogeneo ed avere un fondo possibilmente opaco, tale da non riflettere la luce solare.





FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA COMITATO REGIONALE SICILIANO

- Il casco deve riportare al suo interno un'etichetta che ne certifichi l'omologazione secondo lo standard europeo (ECE 22-05 'P'), giapponese (JIS T 8133 2007 e successivi) o statunitense (SNELL M 2010 e successivi).
- L'uso del para-schiena è obbligatorio in tutte le classi.

Art. 5 - NORMA TRANSITORIA

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Velocità 2017, le Norme Sportive Supplementari, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

Art. 6 - VARIAZIONI REGOLAMENTARI

Previa autorizzazione da parte del S.T.S. della F.M.I., l'Organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico, anche durante la stagione, dandone tempestiva comunicazione agli iscritti.

Approvato il 06.06.2017

Il Presidente S.T.S.
Giovanni Copigli

