



TROFEO TRINACRIA RACING CUP 2019

REGOLAMENTO TECNICO

Art. 1 NORME GENERALI

- 1.1- Tutti i partecipanti al Trofeo s'impegnano a prendere visione del presente Regolamento Tecnico, ad accettarlo integralmente.
- 1.2- I motocicli devono essere conformi al presente regolamento, per quanto non esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire e nel RTGS i motocicli devono essere mantenuti originali.
- 1.3- Le verifiche tecniche sono svolte dai Commissari Tecnici FMI. Lo smontaggio ed il rimontaggio dei motori e/o di qualsivoglia componente del motociclo a seguito di verifica tecnica è a cura del pilota o dei suoi meccanici per lui.
- 1.4- Sono ammessi unicamente pneumatici di marca Pirelli e/o Metzeler.

Art. 2 NORMATIVA TECNICA

2.1 - MOTOCICLI AMMESSI

2.1.1 - Sono ammessi alla classe 600 i motocicli Ducati Monster 600 cc, alimentati a carburatori e prodotti dal 1993 al 2001.

2.2 - PESO MINIMO

2.2.1 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia (come definito nel RTGS) è di Kg 158.

2.3 - CICLISTICA

2.3.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire e nel RTGS, 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, nei limiti dei vincoli di quanto prescritto nel RTGS.

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.

2.3.6 - Il comando del gas può essere sostituito con altro conforme a quanto indicato nel RTGS. Il tipo di connessione tra comando gas e carburatori deve rimanere originale.

2.4 - SOSPENSIONI

2.4.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire la forcella, nella sua struttura (fodero, stelo, piedini), deve essere mantenuta originale. La finitura superficiale delle forcelle (steli e foderi) deve rimanere originale. Sottoporre gli elementi della forcella a trattamenti superficiali è vietato. Gli elementi interni della forcella come molle, valvole pistoni e lamelle ed i tappi forcella possono essere modificati o sostituiti.

2.4.2 - Le piastre di sterzo devono essere mantenute originali.

2.4.3 - L'ammortizzatore posteriore è libero.

2.4.4 - È consentito aggiungere un ammortizzatore di sterzo, purché conforme a quanto indicato nel RTGS.

2.5 - IMPIANTO FRENANTE



- 2.5.1 - Ad eccezione delle pinze dei freni anteriori e posteriori che devono essere quelle equipaggianti in origine un modello di Ducati Monster, i rimanenti componenti dell'impianto frenante anteriore e posteriore (pompe, tubi, pastiglie etc.) sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 2.5.2 - È consentito trasformare l'impianto frenante da "monodisco" a "bi-disco" utilizzando pinze freno equipaggianti in origine Ducati Monster "bi-disco". Le pinze dei freni in ogni caso devono essere mantenute come prodotte dal costruttore, ad eccezione di quanto consentito nel RTGS.
- 2.6 - CERCHI RUOTA E PNEUMATICI
- 2.6.1 - I cerchi ruota anteriore e posteriore devono essere quelli "a 3 razze". Salvo quanto consentito nel RTGS, i cerchi ruota devono essere mantenuti originali.
- 2.6.2 - Gli pneumatici sono liberi purché di marca Pirelli e/o Metzeler e conformi a quanto specificato nel RTGS con particolare riferimento a quanto indicato nell'allegato "Accoppiamento cerchio/pneumatico ETRTO" vigente Regolamento Velocità.
- 2.6.3 - Gli pneumatici rain possono essere utilizzati solo nel caso il D.d.G. dichiari la gara o la prova bagnate. L'uso di pneumatici di marca Pirelli e/o Metzeler è obbligatorio anche in caso di condizioni di pista bagnata.
- 2.6.4 - L'inosservanza degli articoli riguardanti gli pneumatici è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 2.7 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE, SERBATOIO E CARBURANTE
- 2.7.1 - La scatola filtro originale deve essere mantenuta, le parti interne della stessa inclusi i cornetti di aspirazione e il filtro dell'aria sono liberi, il coperchio può essere modificato. 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.
- 2.7.3 - La pompa della benzina può essere sostituita. È vietato l'uso di pompe carburante elettriche.
- 2.7.4 - Il serbatoio del carburante deve essere mantenuto originale.
- 2.7.5 - L'unico carburante ammesso è quello di tipo "Vede" conforme a quanto stabilito nel RTGS e nell'allegato "Carburanti" vigente Regolamento Velocità.
- 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 unicamente sui condotti di aspirazione e scarico sulla testa.
- 2.8.3 - Rettificare il piano delle teste a contatto con i cilindri è consentito nei limiti del rispetto del massimo valore di rapporto di compressione consentito.
- 2.8.4 - Il massimo valore di rapporto di compressione consentito è 12,5:1. La misura del rapporto di compressione viene effettuata conformemente a quanto indicato nell'allegato "Cilindrata e rapporto di compressione" vigente Regolamento Velocità.
- 2.8.5 - Conformemente a quanto indicato nell'articolo 2.8.1, gli alberi a camme, le valvole di aspirazione (mm 33,5) e scarico (mm 30,5), la cilindrata (alesaggio e corsa mm 80X58) devono essere mantenuti originali. È ammessa unicamente la normale manutenzione prevista nel manuale di officina.
- 2.9 - TRASMISSIONE
- 2.9.1 - La frizione può essere sostituita, anche qualora preveda un dispositivo per il controllo della coppia negativa (antisaltellamento).
- 2.9.2 - La trasmissione primaria deve essere mantenuta come originariamente prodotta dal costruttore. È consentito l'utilizzo dei rapporti: 32/73 o 31/62.



- 2.9.3 - Il cambio, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario e relative ruote dentate deve essere mantenuto originale. Può essere modificato il leveraggio di comando esterno per la trasformazione ad azionamento rovesciato. L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è ammesso, il sistema quick-shifter (sensore ed eventuale modulo) è libero.
- 2.9.4 - Conformemente a quanto indicato nell'articolo precedente, la rapportatura interna del cambio deve essere mantenuta originale: I 40/16, II 36/21, III 32/24, IV 29/27, V 28/29.
- 2.9.5 - La trasmissione finale (pignone catena e corona) è libera nei limiti di quanto stabilito 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- Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il cablaggio principale, i sensori ed il sistema di controllo del motore devono essere mantenuti originali.
- 12.1.2 - Tagliare il cablaggio principale, al fine di rimuovere le parti non utilizzate e connettere i dispositivi autorizzati, è ammesso.
- 12.1.3 - I blocchetti elettrici sul manubrio (o semimanubri) ed il blocchetto di accensione sono liberi nei limiti di quanto previsto nel RTGS.
- 2.11.4 - La tipologia ed il principio di funzionamento del sistema di controllo motore devono essere mantenute originali. È consentito sostituire le centraline originali Kokusan nel rispetto di quanto previsto nel presente articolo.
- 2.11.5 - L'uso di sistemi di acquisizione e/o visualizzazione dei dati è ammesso. I sistemi aggiuntivi per la rilevazione dei tempi sul giro (traguardi elettronici) ad infrarossi o GPS sono ammessi.
- 2.11.6 - Il volano può essere sostituito, modificato ma non rimosso.
- 2.11.7 - La batteria può essere sostituita ma non riposizionata né rimossa e l'impianto di ricarica della stessa non può essere disattivato.
- 2.11.8 - 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 nei limiti di quanto previsto nel RTGS.
- 2.13.2 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per il silenziatore e le relative staffe di fissaggio è ammesso.
- 2.13.3 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 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 RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nel vigente Regolamento Velocità, 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 O.P. ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. Lo stesso motociclo può essere punzonato per un massimo di due Classi differenti, nell'ambito della stessa manifestazione, a condizione che vengano rispettate le norme tecniche di entrambe le Classi ed i tempi di permanenza al parco chiuso. La punzonatura di un motociclo sostitutivo è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, frattura etc.) e deve essere preventivamente concordata con il C.T. preposto. Il motociclo deve essere della stessa marca e dello stesso modello di quello sostituito. Nelle classi di motocicli con telaio prototipo, per la definizione del modello del motociclo, fanno riferimento la marca ed il modello del motore.
- La punzonatura del motociclo consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio del motociclo in una zona ben visibile ed accessibile generalmente vicino al canotto di sterzo, a discrezione del Commissario Tecnico (C.T.) preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. In qualsiasi momento dell'evento il motociclo può essere controllato per verificare che la punzonatura sia in buone condizioni e/o che il motociclo sia punzonato a nome del pilota che lo guida.
- I motocicli che dovessero essere presentati alle O.P. non conformi alle norme di sicurezza, possono essere esclusi dalla partecipazione alla manifestazione a giudizio inappellabile del 1° C.T., qualora non venissero adeguati entro il termine prestabilito.
- 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.
- È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista, durante le prove, il warm-up e la gara.
- 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



Trinacria Racing cup 2019



potrà rivalersi sul C.T. o sulla F.M.I. per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.

- Il 1° C.T. ha la facoltà di rimuovere la punzonatura sul telaio di un motociclo coinvolto in un incidente. Tale motociclo deve essere sottoposto ad una nuova verifica tecnica (ed essere ripunzonato) qualora il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione. In qualsiasi momento dell'evento, il 1° C.T. ha facoltà di richiamare un pilota per la verifica di un motociclo ritenuto non conforme e, qualora necessario, rimuovere la punzonatura sul telaio fino all'adeguamento del motociclo alle richieste del 1° 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 consentito montare dei tamponi di protezione con una lunghezza massima di mm. 50 dal punto di fissaggio o con una sporgenza massima di mm. 50 dalla superficie della carenatura (se presente). I tamponi di protezione devono avere i bordi arrotondati e devono essere fissati utilizzando i punti di ancoraggio presenti in origine sul telaio.
- 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.
- Il sistema ride by wire deve essere mantenuto originale, ossia come originariamente progettato e prodotto dal costruttore, conformemente a quanto stabilito nei punti a seguire.
 - * Tutte le parti elettroniche, elettro-meccaniche e meccaniche devono essere mantenute originali, anche nel montaggio sul motociclo e nelle connessioni elettriche. Fanno eccezione le parti non funzionali (es. involucri, gusci e protezioni).
 - * Non è ammessa alcuna modifica a sistemi di controllo e strategie di sicurezza.
- 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.
- È ammesso, oltre che raccomandato, piantare alle estremità dei perni ruota dei tamponi di protezione con i bordi arrotondati e con una sporgenza massima dalle estremità dei perni ruota di mm. 30.
- Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe").
- In tutte le Classi tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare attraverso un elemento filtrante (filtro/i) che impedisca l'ingresso di corpi estranei all'interno del motore. La superficie massima degli eventuali fori di passaggio aria attraverso l'elemento filtrante deve essere di mm² 2.



- I motocicli con motori 4T equipaggiati di cassa filtro, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:
 - * I tubi di spurgo o di sfiato della cassa filtro devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
 - * Gli sfiati motore devono terminare e scaricare nella cassa filtro, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.
- Sui motocicli 2T o 4T privi di cassa filtro, tutti i tubi di sfiato del motore devono terminare in uno o più serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati al motociclo. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 250 cc. per i motocicli 2T e di 500 cc. per i motocicli 4T.
- 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. La pinna para-catena può essere costruita utilizzando materiale metallico, plastico o composito, purché abbia uno spessore sufficiente a garantirne la funzione protettiva. Nel caso non sia parte integrante del forcellone, la pinna para-catena deve essere saldamente fissata ad esso, mediante saldatura o mediante l'uso di viti. Non sono ammessi fissaggi mediante incollaggio e/o fascette in nylon o in metallo.
- Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.
- Il tappo di carico del radiatore dell'acqua deve garantire una tenuta perfetta e deve essere assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale.
- 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. Il radiatore dell'olio deve essere montato in maniera che eventuali perdite di olio vengano raccolte dalla vasca di recupero. È raccomandato sostituire le tubazioni in gomma contenenti olio in pressione con altre del tipo rinforzato con treccia esterna.
- Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.
- Sui motocicli è obbligatorio montare una luce con le seguenti caratteristiche:
 - * Avere un fascio luminoso di colore rosso con una potenza di 10-15 Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8 Watt, per le lampade a led.
 - * Quando il motociclo è in pista il fascio luminoso deve essere continuo (non intermittente), il fascio luminoso intermittente è ammesso (ma non obbligatorio) unicamente quando è attivato il dispositivo elettronico per limitare la velocità del motociclo nella corsia box (pit-limiter).
 - * Essere saldamente montata sotto o sopra il codino, nella parte posteriore, vicino alla mezzzeria del motociclo ed essere orientata in modo da essere ben visibile per chi si trovi dietro il motociclo in un angolo di 15° a destra e sinistra rispetto al piano longitudinale del motociclo.
 - * Deve essere connessa all'impianto elettrico del motociclo ed attivabile mediante un interruttore posizionato preferibilmente sul manubrio o semi-manubrio in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella alla moto. Ad insindacabile giudizio del 1°C.T. possono essere ammesse luci posteriori



alimentate da una batteria interna con interruttore attivabile dal pilota quando è in sella al motociclo.

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

La luce deve essere accesa unicamente quando il D.d.G. dichiara la prova o la gara bagnate e in caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del D.d.G.

- 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 250 cc e 6,0lt per i motocicli con cilindrata superiore a 250 cc. 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.
- Tutti i piloti devono indossare dispositivi di protezione individuale (DPI) omologati, conformemente a quanto indicato nel RTGS e nell'allegato DPI del vigente Regolamento Velocità. Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dei capi protettivi è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia i C.T. preposti possono effettuare delle verifiche durante il corso della manifestazione. Tutti i DPI devono essere in ottimo stato di conservazione privi di strappi, abrasioni e/o rotture tali da pregiudicarne la funzione protettiva.

Art. 4 NORMA TRANSITORIA

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il vigente Regolamento Manifestazioni Motociclistiche (RMM), il vigente Regolamento Velocità ed il vigente Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

Art. 5 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.

VISTO COMITATO TECNICO

16-05-2019**VISTO SI APPROVA****IL PRESIDENTE DEL
STS - Settore Tecnico Sportivo - Area Sportiva
Giovanni Copioli**