



## SETTORE TECNICO SPORTIVO AREA SPORTIVA

FMI - FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma - RM  
Tel. 06.32488.501 - Fax. 06.32488.450  
[sts@federmoto.it](mailto:sts@federmoto.it)

Roma, 12 giugno 2019

### **PROVVEDIMENTO DEL PRESIDENTE DEL SETTORE TECNICO SPORTIVO**

#### **Provvedimento n° 55/19**

Il Settore Tecnico Sportivo, valutata la richiesta del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico, revisiona e modifica gli articoli sotto riportati del Regolamento Velocità 2019, evidenziando le variazioni in rosso. Ne autorizza la ripubblicazione.

#### **CAPITOLO I - PARTE GENERALE**

12.1.2 - Se sono stati completati dal leader più di tre giri e meno dei due terzi del numero di giri previsti, (approssimati per difetto), avrà luogo una nuova partenza e la classifica finale della gara sarà stabilita dall'ordine di arrivo della sola seconda parte di gara.

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

12.1.3 - Se sono stati completati dal leader due terzi (approssimati per difetto) o più di due terzi della distanza prevista, la gara sarà considerata completa e verrà assegnato l'intero punteggio. Sarà stilata una classifica in base al numero di giri effettivamente completati dai singoli concorrenti. A parità di giri discrimina il tempo di gara. Saranno classificati i piloti che hanno completato almeno il 75% dei giri effettuati dal leader al momento dell'interruzione arrotondati per eccesso.

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

#### 22.4 - GIURIA CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ - CIV

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

- in prova a convertire eventuali sanzioni pecuniarie in penalità di tempo (da sommare a quello ottenuto nel corso delle prove cronometrate, con conseguente arretramento nella griglia di partenza), da scontare nella stessa manifestazione in cui la sanzione è stata comminata o in quella successiva, a discrezione della Giuria stessa;
- in gara:
  - o **a convertire eventuali sanzioni pecuniarie in penalità di tempo, da sommare alla classifica finale, a discrezione della Giuria stessa**
  - o ad infliggere la penalità della partenza dalla corsia box nei casi previsti dalle norme tecniche. In caso più di un pilota debba partire dalla corsia box, l'ordine di partenza è quello stabilito dalla Giuria.

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



## SETTORE TECNICO SPORTIVO AREA SPORTIVA

FMI - FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma - RM  
Tel. 06.32488.501 - Fax. 06.32488.450  
[sts@federmoto.it](mailto:sts@federmoto.it)

### 22.5 - GIURIA CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ JUNIOR - CIV JUNIOR

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

- in prova a convertire eventuali sanzioni pecuniarie in penalità di tempo (da sommare a quello ottenuto nel corso delle prove cronometrate, con conseguente arretramento nella griglia di partenza), da scontare nella stessa manifestazione in cui la sanzione è stata comminata o in quella successiva, a discrezione della Giuria stessa;
- in gara:
  - o a convertire eventuali sanzioni pecuniarie in penalità di tempo, da sommare alla classifica finale, a discrezione della Giuria stessa
  - o ad infliggere la penalità della partenza dalla corsia box nei casi previsti dalle norme tecniche. In caso più di un pilota debba partire dalla corsia box, l'ordine di partenza è quello stabilito dalla Giuria.

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

### 22.6 - GIURIA NEL CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO

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

- in prova a convertire eventuali sanzioni pecuniarie in penalità di tempo (da sommare a quello ottenuto nel corso delle prove cronometrate, con conseguente arretramento nella griglia di partenza), da scontare nella stessa manifestazione in cui la sanzione è stata comminata o in quella successiva, a discrezione della Giuria stessa;
- in gara: a convertire eventuali sanzioni pecuniarie in penalità di tempo, da sommare alla classifica finale, a discrezione della Giuria stessa
- ad infliggere la penalità della retrocessione dell'ultima posizione in griglia nei casi previsti dalle norme tecniche. In caso più di un pilota debba partire ultima posizione in griglia l'ordine in griglia è quello stabilito dalla Giuria.

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

## CAPITOLO II - SPECIALITÀ

6.11 - SVOLGIMENTO GARE - Le manifestazioni dovranno svolgersi su una o due giornate purché la manifestazione inizi non prima delle 12.00 del sabato pomeriggio. Sono obbligatori due turni di prove cronometrate della durata minima di 20 minuti per ogni classe.

## CAPITOLO III - REGOLAMENTI TECNICI

### RTGS

11.4.1 - Tutti i componenti esterni del circuito dell'olio, i tappi d'immissione e scarico, i filtri, gli scambiatori (acqua-olio o radiatori), eventuali sensori (di pressione o temperatura) ed i tubi contenenti olio in pressione, devono essere serrati con coppie adeguate. È obbligatorio l'utilizzo di guarnizioni ed assicurare tutti i componenti con un filo da legatura in modo da garantire una perfetta tenuta del circuito.

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



## SETTORE TECNICO SPORTIVO AREA SPORTIVA

FMI - FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma - RM  
Tel. 06.32488.501 - Fax. 06.32488.450  
[sts@federmoto.it](mailto:sts@federmoto.it)

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

### RTSS3

12.1.3 - È ammesso sostituire il cablaggio principale con quello, specifico per il modello in uso, incluso nel kit F.I.M. Il suddetto cablaggio deve essere mantenuto originale in ogni sua parte, incluso il connettore di comunicazione con la ECU. Sui motocicli equipaggiati con kit F.I.M. tutti i componenti dell'impianto elettrico devono essere connessi al cablaggio principale del motociclo.

12.1.4 - Ad eccezione dei motocicli equipaggiati con kit F.I.M. che devono obbligatoriamente montare le pulsantiere incluse nel kit, i comandi elettrici sui manubri (interruttore e pulsanti) sono liberi, nei limiti di quanto specificato nel RTGS.

12.2.6 - Tutti i motocicli devono montare obbligatoriamente uno dei dispositivi per il controllo del regime massimo di rotazione motore, incluso nel documento DASS3-19. I logger inclusi nel documento DASS3-19 devono essere collegati obbligatoriamente alle bobine per l'acquisizione del valore degli RPM.

12.2.8 - In qualunque momento della manifestazione il C.T. ha il diritto di:

- a) Richiedere al pilota il cavo scarico dati o di connessione alla ECU, per leggere e prelevare i dati registrati.
- b) Richiedere la sostituzione del sistema ECU o del dispositivo per il controllo del regime massimo di rotazione del motore montati sul motociclo.
- c) Richiedere il montaggio di un secondo dispositivo per il controllo del regime massimo di rotazione del motore.

Il rifiuto ad ottemperare a tali richieste e la manomissione dei suddetti dispositivi sono equiparati ad una irregolarità tecnica.

12.3.3 - Sui motocicli con kit F.I.M. è consentito montare unicamente la sonda lambda opzionale Bosh LSU4.9, sui rimanenti motocicli il sistema lambda (sonda ed eventuale modulo) è libero.

### RTSS

Il presente Regolamento ha lo scopo di consentire limitate modifiche ai motocicli omologati, al fine di assicurare la sicurezza sui campi gara e bilanciare le prestazioni tra diversi modelli di motociclo. A tal fine nel documento DASS6-19 sono previste delle deroghe al presente Regolamento per ammettere alcune modifiche sui modelli omologati. Le deroghe incluse nel DASS6-19 sono da considerarsi valide anche quando non espressamente menzionate negli articoli a seguire.

Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti i motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS. Per quanto non specificato nel presente Regolamento, nel documento DASS6-19 e nel RTGS, tutti i componenti del motociclo devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore. Eventuali componenti del motociclo venduti dal costruttore come optional non sono considerati originali.

8.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire e nel documento DASS6-19, il sistema di alimentazione come definito nel RTGS, deve essere mantenuto originale.

8.1.6 - L'aria, o la miscela aria carburante, può entrare nella camera di combustione unicamente passando attraverso i condotti dei corpi farfallati. Non sono ammessi sistemi di bypass d'aria (o miscela aria carburante) all'infuori dei sistemi di regolazione del minimo. ~~montati in origine sul motociclo omologato.~~



## SETTORE TECNICO SPORTIVO AREA SPORTIVA

FMI - FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma - RM  
Tel. 06.32488.501 - Fax. 06.32488.450  
[sts@federmoto.it](mailto:sts@federmoto.it)

9.8.2 - Salvo quando diversamente specificato nel documento DASS6-19, l'uso di sistemi atti a ridurre la pressione interna ai carter motore, non presenti in origine sul modello omologato, è vietato. In caso siano presenti, tali sistemi devono essere mantenuti originali.

9.8.4 - È ammesso praticare un foro filettato sul motore, di preferenza su uno dei coperchi motore, al fine di montare un sensore di pressione olio. Il montaggio deve essere effettuato in una zona protetta da eventuali urti ed essere conforme a quanto stabilito nel RTGS. ~~Il montaggio deve essere effettuato, a regola d'arte, in una zona protetta da eventuali urti o cadute del motociclo.~~

12.1.2 - Il connettore di collegamento alla ECU, identificato nello schema elettrico del cablaggio come "CALIBRATION TOOL", deve essere un SUMITOMO 6 WAY PF HM090 SERIE NEUTRAL (Cod. 6180-61181). A parziale deroga di quanto precedentemente stabilito, nel caso il connettore di collegamento alla ECU sia differente, il pilota ha l'obbligo di fornire al CT il cavo di connessione alla ECU, il rifiuto di ottemperare a tale richiesta è equiparato ad una irregolarità tecnica.

12.3.1 - Salvo quando diversamente stabilito negli articoli a seguire e nel documento DASS6-19, gli unici sensori per il controllo motore ammessi sul motociclo sono quelli montati in origine sul motociclo (sensori OEM).

12.3.2 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è ammesso. Il controllo dell'apertura delle valvole a farfalla in scalata (blip) è ammesso solo se previsto nel firmware omologato per il modello di motociclo in uso e attuato dal sistema ride by wire originale. L'uso di moduli esterni aventi tale funzione è vietato.

12.3.3 - Il sistema quick-shifter (sensore ed eventuale modulo) è libero.

12.3.4 - Il sistema lambda originale (sonda ed eventuale modulo) deve essere eliminato o sostituito unicamente con un sistema lambda specificato nel modello DASS6-19.

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

12.3.6 - Tutti i sensori per il controllo del motore (inclusi il quick-shifter ed i sensori di velocità) devono essere connessi unicamente alla ECU attraverso il cablaggio principale del motociclo (come da schema elettrico).

12.3.7 - I sensori OEM non previsti nello schema del cablaggio principale del motociclo possono essere rimossi dal motociclo.

~~12.3.8 - I sensori per il controllo del motore (sensori OEM, quick-shifter, sonda lambda e sensori di velocità) devono essere connessi unicamente alla ECU attraverso il cablaggio principale del motociclo (come da schema elettrico).~~

### 12.4 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.4.1 - L'alternatore (ACG) deve essere mantenuto originale e funzionante. Ruotare lo statore o il rotore e spostare il pick-up è vietato. Qualora specificato nel documento DASS6-19 è consentito modificare l'alternatore e la ruota fonica originali come specificato nel suddetto documento.

### RTSBK

4.4.1 - La pompa freno anteriore è libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

4.4.2 - La pompa del freno posteriore può essere modificata, sostituita e/o riposizionata. È ammesso montare una seconda pompa del freno posteriore sul manubrio del motociclo.

### 8.1.2 - CORNETTI DI ASPIRAZIONE MOTOCICLI RR

a) I cornetti di aspirazione devono essere mantenuti originali.

b) I sistemi atti a variare la geometria dei cornetti di aspirazione sono ammessi solo se montati in origine sul motociclo omologato. Tali sistemi devono essere mantenuti originali in ogni loro componente (elettrico e meccanico).

### 8.1.3 - CORNETTI DI ASPIRAZIONE MOTOCICLI SP



## SETTORE TECNICO SPORTIVO AREA SPORTIVA

FMI - FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma - RM  
Tel. 06.32488.501 - Fax. 06.32488.450  
[sts@federmoto.it](mailto:sts@federmoto.it)

a) I cornetti di aspirazione sono liberi.

b) L'uso di kit after-market atti a variare la geometria dei cornetti di aspirazione è ammesso.

~~8.1.4 - I sistemi di aspirazione a geometria variabile possono essere utilizzati solo se montati in origine sul motociclo omologato. Tali sistemi devono essere mantenuti originali in ogni loro parte ed operare esattamente come sul motociclo omologato.~~

8.1.4 - Gli iniettori devono essere mantenuti originali, non possono essere modificati o sostituiti con altri di modello e/o specifiche tecniche differenti.

8.1.5 - Le ghigliottine azionate da sistemi a depressione possono essere bloccate in posizione "tutto aperto". Le valvole a farfalla secondarie (incluso i relativi alberini e servo-motori) possono essere disabilitate o rimosse.

8.1.6 - L'aria, o la miscela aria carburante, può entrare nella camera di combustione passando unicamente attraverso i condotti dei corpi farfallati. Non sono ammessi sistemi di by-pass d'aria (o miscela aria carburante) all'infuori dei sistemi di regolazione del minimo montati in origine sul motociclo omologato.

8.1.7 - ELIMINARE

9.3.3 - ALBERI A CAMME E SISTEMA DI AZIONAMENTO DELLE VALVOLE MOTOCICLI RR

a) Qualsiasi modifica agli alberi a camme è vietata.

b) Le molle valvola, i semi-coni ed i piattelli delle valvole devono essere mantenuti originali. Lo spessoramento delle molle delle valvole è vietato.

c) Le punterie ed i bilancieri (se presenti) devono essere mantenuti originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale.

9.3.4 - ALBERI A CAMME E SISTEMA DI AZIONAMENTO DELLE VALVOLE MOTOCICLI SP

a) Gli alberi a camme sono liberi.

b) Le molle, i semi-coni ed i piattelli delle valvole possono essere sostituiti con altri purché realizzati con materiale di peso specifico uguale o superiore agli originali. ~~Lo spessoramento delle molle delle valvole è ammesso.~~

c) Le punterie ed i bilancieri (se presenti) possono essere sostituiti con altri purché realizzati con materiale di peso specifico uguale o superiore agli originali.

9.3.5 - Le valvole devono essere mantenute originali.

~~9.3.6 - Le punterie ed i bilancieri (se presenti) devono essere mantenuti originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina.~~

9.8.4 - È ammesso praticare un foro filettato sul motore, di preferenza su uno dei coperchi motore, al fine di montare un sensore di pressione olio. ~~Il montaggio deve essere effettuato in una zona protetta da eventuali urti ed essere conforme a quanto stabilito nel RTGS. Il montaggio deve essere effettuato, a regola d'arte, in una zona protetta da eventuali urti o cadute del motociclo.~~

### RTMMT

6.11 - DEROGHE

6.11.1 - Gli articoli inerenti il contingentamento degli pneumatici (da 6.1 a 6.10) non vengono applicati nella Coppa Interregionale FMI.

8.4.5 - Per tutta la durata dell'evento, è obbligatorio l'uso di una taratura del carburatore (getto massimo, getto minimo, modello e posizione dello spillo, polverizzatore, valvola) compresa nel range indicato dal Fornitore Ufficiale del motore ~~all'inizio di ogni evento~~. L'uso di tarature differenti (anche per un solo elemento) da quelle indicate dal Fornitore Ufficiale è sanzionato come irregolarità tecnica.



## SETTORE TECNICO SPORTIVO AREA SPORTIVA

FMI - FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma - RM  
Tel. 06.32488.501 - Fax. 06.32488.450  
[sts@federmoto.it](mailto:sts@federmoto.it)

8.4.6 - Il range di carburazione ammesso viene affisso sulla bacheca ufficiale della manifestazione, il mancato controllo della bacheca ufficiale da parte del pilota non è accettato come valida giustificazione per l'utilizzo di tarature del carburatore non consentite. Nell'arco di un evento il Fornitore ufficiale, può modificare il range di carburazione purché ne sia data immediata comunicazione ai piloti entro 30 minuti dall'inizio della sessione successiva.

8.4.7 - In qualunque momento dell'evento, il 1° C.T. ha il diritto di richiedere la sostituzione di uno o di tutti i componenti del carburatore montati sul motociclo, il rifiuto di procedere alla sostituzione è equiparato ad una irregolarità tecnica.

9.2.2 -

b) Il sorteggio dei motori ossia l'abbinamento del numero di motore al numero di gara del pilota viene effettuato il venerdì pomeriggio alla sola presenza del presidente di Giuria del Campionato Italiano Minimoto.

i) I componenti interni ad un motore sigillato non possono essere oggetto di reclamo.

14.1.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, è obbligatorio l'uso dell'impianto di scarico incluso nel Kit del Fornitore Ufficiale. Nessuna modifica è consentita sull'impianto di scarico e sul silenziatore. È vietato lo scambio degli impianti di scarico tra piloti, anche all'interno dello stesso team. Il silenziatore non deve sporgere oltre l'estremità finale del codone.

### RTSTK

9.1.2 - Sono ammessi motocicli con motore 4T, aspirato con le tipologie di motore e le cilindrata indicate nei punti a seguire.

Classe Stock 600:

- a) 4 cilindri oltre 400 cc fino a 600 cc.
- b) 3 cilindri oltre 500 cc fino a 675 cc.
- c) 2 cilindri oltre 600 cc fino a 750 cc.

Classe Stock 1000:

- d) 3 e 4 cilindri oltre ~~750~~ 749 cc fino a 1000 cc.
- e) 2 cilindri oltre 850 cc fino a 1200 cc.

### ALLEGATO 7

SOSTITUZIONE CARBURANTE CLASSI CIV, CIV JUNIOR E C.I. MINIMOTO

In qualunque momento della manifestazione il 1° Commissario Tecnico ha la facoltà di richiedere la sostituzione di tutto il carburante contenuto nel serbatoio del motociclo con quello fornito sul momento dal Fornitore Ufficiale del Campionato (dalla FMI nel caso di CIV Junior e C.I. Minimoto).

### ALLEGATO 8

Cambiare cilindrata minima stk 1000 4 cilindri da 750 cc a 749 cc

### ALLEGATO 11

11) Le misurazioni devono essere effettuate a "motore freddo", ossia quando la temperatura degli organi interni del motore è prossima a quella ambiente.

Il Presidente del STS

Giovanni Copioli