



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

Roma, 22 giugno 2020

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

#### **Provvedimento n° 53/20**

Il Settore Tecnico Sportivo, valutata la richiesta del Comitato Velocità e del Comitato Tecnico, revisiona e modifica gli articoli sotto riportati del Regolamento Velocità 2020, evidenziando le variazioni in rosso.

#### **GLOSSARIO**

COSTRUTTORE **identifica una persona fisica o un'azienda che costruiscono un motociclo o parte di esso**

#### **CAPITOLO I – PARTE GENERALE**

1.2 - Nella stagione agonistica 2020, o parte di essa, sono in vigore Linee Guida stabilite dalla FMI che recepiscono quelle dell'Ufficio dello Sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri, delle Ordinanze e dei Decreti Governativi volte a ridurre il rischio di contagio da Sars-COV-2. Il contenuto delle Linee Guida che differisce con quanto presente nel Regolamento Velocità avrà valore di normativa sostitutiva fino al concludersi dell'emergenza Sars-COV-2.

12.1.4 - 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 difetto**.

12.1.4.1 - Solo per le manifestazioni del CIV - Campionato Italiano Velocità: saranno classificati, **in tutti i casi di bandiera rossa, i soli piloti attivi** che hanno completato almeno il 75% dei giri effettuati dal leader al momento dell'interruzione **arrotondati per difetto**. 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 AP 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.

ART. 15 - INFRAZIONI PER CUI È PREVISTA AMMENDA O PENALITÀ

*omissis*

29 - **Per le classi del CIV Junior** l'ingresso in pista con pneumatici con codice/punzonatura assente o non conforme euro 200,00

30 - Per la PreMoto3 l'ingresso in pista con pneumatici punzonati manualmente dal CT **(o da personale da questi delegato, per i trofei)** euro 200,00

34 - Nel CIV l'utilizzo di carburante non conforme euro 300,00 a quanto previsto nei regolamenti tecnici di classe, nel RTGS e nell'allegato "Carburanti". Nel CIV, ove previsto, utilizzo di lubrificante diverso da quello specificato nel regolamento di classe, nel RTGS, nell'allegato "Carburanti" e nei documenti allegati.



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

### ART. 16 - INFRAZIONI PER CUI È PREVISTA L'ESCLUSIONE

#### *omissis*

9 Utilizzo di carburante non conforme a quanto previsto nei regolamenti tecnici di classe e di trofeo, nel RTGS e nell'allegato "Carburanti". **Nel CIV, ove previsto, utilizzo di lubrificante diverso da quello specificato nel regolamento tecnico di classe, nel RTGS, nell'allegato "Carburanti" e nei documenti allegati.**

**25 Rifiuto di sottoporre a verifica l'abbigliamento di protezione**

20.1.5 - Ogni pilota, per essere classificato deve aver compiuto il numero minimo di giri previsto dal Regolamento Particolare, tale minimo deve essere pari al 75% **(approssimato per difetto)** della lunghezza della gara, riferito a ciascuna classe.

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

Prima dell'inizio delle Operazioni Preliminari, decidere la partecipazione fuori classifica di motocicli con prestazioni e caratteristiche giudicate compatibili con il Campionato, tali motocicli dovranno essere conformi unicamente a quanto specificato nel RTGS. I piloti che concorrono fuori classifica non prenderanno punti per la classifica di gara e di campionato; i nominativi dei piloti fuori classifica saranno riportati nei verbali di giuria. **Nel caso in una classe i motocicli ammessi fuori classifica raggiungano il numero di 5, parteciperanno alla "Graduatoria Special Series" basata sull'ordine di arrivo (piazze) che avrà podio dedicato.**

#### *omissis*

- ad infliggere la penalità della partenza dalla corsia box nei casi previsti dalle norme tecniche **da scontare se possibile nella stessa manifestazione o nelle manifestazioni successive.** In caso più di un pilota debba partire dalla corsia box, l'ordine di partenza è quello stabilito dalla Giuria.

22.5.2 - La Giuria del CIV Junior ha l'autorità per: *omissis*

- ad infliggere la penalità della partenza dalla corsia box nei casi previsti dalle norme tecniche **da scontare se possibile nella stessa manifestazione o nelle manifestazioni successive.** In caso più di un pilota debba partire dalla corsia box, l'ordine di partenza è quello stabilito dalla Giuria.

- 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 **da scontare se possibile nella stessa manifestazione o nelle manifestazioni successive.** In caso più di un pilota debba partire ultima posizione in griglia l'ordine in griglia è quello stabilito dalla Giuria.

## CAPITOLO II - SPECIALITÀ

### ART. 1 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ - CIV

1.5.3 Le wild card prendono punti per la classifica di gara e per la classifica di campionato. **Non sarà possibile effettuare iscrizioni come wild card in più di 2 manifestazioni.**

1.8 - MONTEPREMI

**Euro 73.600,00, suddiviso come da modulo NSC-20-N**



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

- 1.10 - ISCRIZIONI - TASSE - MODULI Ad integrazione delle qui citate norme si rimanda all'ultima versione dei seguenti moduli sportivi (validi per iscrizioni ed accreditamenti alla stagione 2020) e tecnici: **NS-C20-N1 PSL-C20-N AT-C20-N ATE-C20-N ATMS-C20-N WC-C20-N LCR-C20-N SSL-C20-N ACM-C20-N ACP-C20-N DPD-20 DAPM3-20 PLYZF-20 RVM-20 EVM-20 ST250M3-20 DA250M3-20 DA450M3-20 DASS3-20 MASS3-20 MASS6-20 DASS6-20 MASBK-20 STSBK-20 DASBK-20 VAB-20 VAO-20 VSC-20.**

Tutti i moduli del CIV sono pubblicati sul sito federale e sono parte integrante del presente regolamento.

### ART. 2 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ JUNIOR - CIV JUNIOR

- 2.1.1 - Classe MiniGP, classi Ohvale GP-0 e classe **Aprilia SP.**

- 2.1.2 - **La classe Aprilia SP sarà suddivisa in due categorie, Next Gen e Challenge, con griglia unica con classifiche separate, solo nel caso che gli iscritti ad ogni singola categoria siano in numero maggiore o uguale a 5.**

### 2.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

- 2.2.1 - Licenze Miniroad, Velocità ed Elite

- 2.2.2 - Le fasce di età sono:

- MiniGP nati dal 2006 al 2010 con 10 anni compiuti
- OHVALE GP-0 110 (motore 4 tempi a marce) **nati dal 2006 al 2011 con 9 anni compiuti con un anno di attività agonistica FMI precedente**
- OHVALE GP-0 160 (motore 4 tempi a marce) **nati dal 2003 al 2010 con 10 anni compiuti**
- OHVALE GP-0 190 DAYTONA (motore 4 tempi a marce) **nati dal 2009 con 11 anni compiuti senza limiti d'età**
- **Aprilia SP Next Gen nati dal 2006 al 2009 con 11 anni compiuti**
- **Aprilia SP Challenge nati dal 2005 con 15 anni compiuti senza limiti d'età.**

- 2.10.1 - Ad integrazione delle qui citate norme si rimanda all'ultima versione dei seguenti moduli sportivi (validi per iscrizioni ed accreditamenti alla stagione 2020) e tecnici: **NIA-CIVJR-20-N SL-MGP-20-N SL-SP-20-N SL-OH-20-N ACTMG-CIVJR-20-N AT-CIVJR-20-N WC-SP-20-N WCMGP-20-N WC-OH-20-N DPD-20 PLMGP-20 RVM-20 EVM-20 DAMGP-20 PLASP-20 VSC-20 GMASP-20.** Tutti i moduli del CIV Junior sono pubblicati sul sito federale e sono parte integrante del presente regolamento.

### ART. 3 - CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO

#### 3.8 - MONTEPREMI

- 3.8.1 - **I vincitori dei titoli avranno diritto all'iscrizione gratuita per l'anno successivo in una classe del Campionato Italiano Minimoto.**

### ART. 4 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN SALITA - CIVS

- 4.4.3 - **I piloti che abbiano ottenuto l'autorizzazione al montaggio ed all'uso dei dispositivi video, conformemente a quanto previsto nel vigente RTGS, si impegnano ad utilizzare le immagini registrate solo previa autorizzazione scritta dell'organizzatore della manifestazione.**



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

### ART. 8 - TROFEO CLIMBER RACING – REGOLARITÀ

8.4.3 - I piloti che abbiano ottenuto l'autorizzazione al montaggio ed all'uso dei dispositivi video, conformemente a quanto previsto nel vigente RTGS, si impegnano ad utilizzare le immagini registrate solo previa autorizzazione scritta dell'organizzatore della manifestazione.

## CAPITOLO III - REGOLAMENTI TECNICI

### REGOLAMENTO TECNICO GENERALE E SICUREZZA (RTGS)

Nella stagione agonistica 2020, o parte di essa, sono in vigore Linee Guida stabilite dalla FMI che recepiscono quelle dell'Ufficio dello Sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri, delle Ordinanze e dei Decreti Governativi volte a ridurre il rischio di contagio da Sars-COV-2. Il contenuto delle Linee Guida che differisce con quanto presente nel Regolamento Velocità, nei regolamenti tecnici di Classe e di Trofeo, negli allegati e nella documentazione integrativa (liste, documenti, fiches, modelli ecc.) avrà valore di normativa sostitutiva fino al concludersi dell'emergenza Sars-COV-2.

6.8.9 - Nel caso uno pneumatico con sticker già apposto presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso il Fornitore dello pneumatico può richiederne la sostituzione al 1° CT. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al 1° CT. L'eventuale pneumatico sostitutivo deve avere le medesime caratteristiche (marca, modello, mescola e misure) di quello sostituito.

6.9.2 - Qualora previsto l'obbligo dell'acquisto, il pilota o il suo incaricato, ha il compito di accertare la presenza del contrassegno sugli pneumatici all'atto del ritiro degli pneumatici stessi. Il mancato controllo all'atto del ritiro non viene accettato come valida giustificazione per l'utilizzo di pneumatici privi del contrassegno del Fornitore Esclusivo. L'utilizzo di pneumatici privi del contrassegno applicato dal racing service viene sanzionato come irregolarità tecnica.

12.9.3 - I piloti che abbiano ottenuto dal DdG l'autorizzazione al montaggio ed uso dei dispositivi video, devono portare in visione al CT preposto i motocicli con i dispositivi nel loro montaggio definitivo, affinché ne sia verificata la sicurezza. I dispositivi video possono essere montati unicamente sul motociclo, in posizioni che non rappresentino ostacolo alla visuale del pilota o pericolo in caso di contatto con altri motocicli, dispositivi montati sull'equipaggiamento del pilota (tuta, casco etc.) sono pertanto vietati. Il CT ha facoltà di rifiutare montaggi reputati non sicuri.

### ART. 17 - ABBIGLIAMENTO DI PROTEZIONE DEL PILOTA

#### 17.1 - GENERALITÀ ABBIGLIAMENTO DI PROTEZIONE

17.1.1 - Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dell'abbigliamento di protezione è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia i Commissari di Gara preposti (o il personale da questi incaricato) si riservano di effettuare delle verifiche durante il corso della manifestazione, anche a campione. Il rifiuto da parte del pilota a sottoporre l'abbigliamento di protezione alla verifica richiesta comporta l'esclusione dalla manifestazione, come specificato nell'articolo 16 delle Norme Sportive.



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

17.1.2 - Le certificazioni (raccomandate o obbligatorie) riportate nell'Allegato "Abbigliamento di protezione" sono riconoscibili mediante la presenza di una etichetta (certificazione, pittogramma) apposta in una zona del protettore. La manomissione delle etichette riportanti la certificazione è considerata una "Grave violazione delle norme che regolano la gara" e come tale sanzionata con l'esclusione dalla manifestazione ed il deferimento agli Organi di Giustizia della FMI come specificato nell'articolo 16 delle Norme Sportive.

17.1.3 - L'abbigliamento di protezione deve essere:

- conforme agli articoli successivi ed all'Allegato "Abbigliamento di protezione"
- indossato correttamente secondo le indicazioni del Fabbricante
- in ottimo stato di conservazione, privo di strappi, abrasioni e/o rotture tali da pregiudicarne la funzione protettiva.

### 17.2 - CASCO

17.2.1 - Durante le prove e le gare, quando sono su di un motociclo con il motore acceso, il pilota e l'eventuale passeggero devono indossare obbligatoriamente un casco protettivo, dotato di visiera, integrale, da velocità ed omologato secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "Abbigliamento di protezione". I caschi modulari sono vietati.

17.2.3 - Il casco deve riportare al suo interno un'etichetta che ne certifichi l'omologazione secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "Abbigliamento di protezione".

17.2.4 - I caschi che a seguito di incidente abbiano subito un urto non devono essere riutilizzati in quanto, anche in assenza di visibili lesioni sulla calotta esterna, l'integrità strutturale potrebbe essere compromessa pregiudicando la funzione protettiva del casco stesso.

17.2.5 - I capelli che, per la loro lunghezza, dovessero fuoriuscire dal casco per un'estensione tale da poter rappresentare una condizione di pericolo per il pilota in caso di caduta, ossia che possano rimanere intrappolati tra organi in movimento del motociclo, devono essere sistemati dentro la tuta oppure, in alternativa, raccolti dietro la nuca fuori dal casco in maniera tale da evitare rischi di intrappolamento per il pilota.

17.3.2 - L'uso di pellicole a strappo per le visiere, preferibilmente con dispositivo di trattenuta, è consigliato.

17.4.4 - Il pilota e l'eventuale passeggero, devono indossare degli stivali protettivi ed adeguati alla disciplina. Gli stivali devono avere una lunghezza tale da assicurare, insieme alla tuta, la protezione delle gambe del pilota, senza lasciare zone scoperte. Gli stivali devono essere omologati secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "Abbigliamento di protezione" ad eccezione degli stivali di misura inferiore al 36 che devono comunque essere conformi ai restanti requisiti specificati nel presente articolo.

17.4.5 - Il pilota e l'eventuale passeggero, devono indossare guanti protettivi omologati secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "Abbigliamento di protezione". I guanti devono avere una lunghezza tale da assicurare insieme alla tuta la protezione delle braccia del pilota, senza lasciare zone scoperte.

17.5.1 - L'uso di un para-schiena, omologato secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "Abbigliamento di protezione", è obbligatorio in tutte le Classi.

### 17.6 - PROTEZIONE PETTORALE

17.6.1 - L'uso di una protezione pettorale, omologata secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "Abbigliamento di protezione", è obbligatorio in tutte le Classi.



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

### 17.7 - AIR-BAG

17.7.1 - L'uso dell'Air-Bag è obbligatorio in tutte le classi del Campionato Italiano Velocità ed è fortemente consigliato per tutte le restanti classi e categorie.

17.7.2 - Per le Classi del Campionato Italiano Velocità, gli Air-Bag devono essere in grado di attivarsi senza l'utilizzo di cavi e/o connessioni meccaniche e/o wireless tra il pilota ed il motociclo, inoltre devono essere interni alle tute ed idonei all'utilizzo su pista.

17.7.3 - In tutte le classi (comprese quelle del Campionato Italiano Velocità) gli Air-Bag devono essere:

- Funzionanti e revisionati in ogni momento della manifestazione, secondo quanto prescritto dalle indicazioni fornite dal costruttore
- In caso di attivazione accidentale non devono costituire pericolo per il pilota a bordo del motociclo
- Devono attivarsi in un tempo minore o uguale a 200 ms
- Una volta attivati devono rimanere in stato protettivo (gonfi) per un tempo di almeno 5 secondi
- Devono essere compatibili con la tuta utilizzata. Quanto sopra è lasciato alla piena e totale responsabilità del Pilota.

### 17.8 - MATERIALI EQUIVALENTI ALLA PELLE

17.8.1 - Per gli indumenti, le calzature ed i guanti, è ammesso utilizzare materiali alternativi alla pelle purché l'abbigliamento di protezione sia conforme agli articoli precedenti.

### 17.9 - NON CONFORMITÀ ABBIGLIAMENTO DI PROTEZIONE

17.9.1 - È compito e responsabilità del pilota assicurarsi che l'abbigliamento di protezione sia conforme agli articoli precedenti nell'arco di tutta la manifestazione. L'utilizzo in pista di abbigliamento di protezione non conforme è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti. I Commissari di Gara, nel caso in cui l'abbigliamento di protezione non dovesse risultare idoneo, hanno altresì facoltà di trattenerlo restituendolo a fine manifestazione.

17.9.2 - In nessun caso il mancato controllo a campione da parte dei Commissari di Gara (o del personale da questi incaricato) può essere considerato quale valido motivo per utilizzare abbigliamento di protezione non conforme. Nessuna responsabilità è a questi soggetti imputabile.

## REGOLAMENTO TECNICO PREMOTO3 (RTPM3)

1.7 - Il Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano PreMoto3 può richiedere al Commissario Delegato il ritiro sul campo gara di un motore soggetto a rottura. A seguito di tale richiesta il pilota ha l'obbligo di consegnare il motore soggetto a rottura, completo ed ancora sigillato, ai Commissari di Gara. In tal caso, solo una volta durante la stagione, la sanzione prevista per la sigillatura di ulteriori motori oltre al numero massimo consentito, viene sospesa fino alla presentazione al STS (o al Commissario Delegato se nel medesimo evento) dell'esito delle verifiche effettuate dal Fornitore Ufficiale. **In ogni caso la presentazione dell'esito delle verifiche deve avvenire entro l'inizio dell'ultima gara del Campionato.** Solo una volta durante la stagione, nel caso di rottura per cause non imputabili al team o al pilota, sarà concessa la sigillatura di un motore oltre il numero massimo ammesso, senza l'applicazione della sanzione prevista.



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

- 12.3.2 - Ruotare lo statore o spostare il rotore ed il pick-up rispetto alla loro posizione originale è vietato. Conformemente a quanto indicato nella lista PLYZF-20 i relativi bulloni di fissaggio sono liberi purché dello stesso diametro di quelli originali.

### REGOLAMENTO TECNICO MOTO3 - MOTORIZZAZIONE 250 (RT250M3)

- 1.3 - Durante la stagione ogni pilota titolare ha diritto ad utilizzare, quindi a far sigillare, un massimo di 2 motori. Ai piloti iscritti come wild card è consentito far sigillare un massimo di 2 motori ad evento e non più di 2 durante la stagione.

### REGOLAMENTO TECNICO MOTO3 - MOTORIZZAZIONE 450 (RT450M3)

- 1.6 - Il Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Moto3 può richiedere al Commissario Delegato il ritiro sul campo gara di un motore e/o di un componente facente parte del Kit Moto3 450 soggetti a rottura o con malfunzionamenti. A seguito di tale richiesta il pilota ha l'obbligo di consegnare il motore e/o il componente, completo ed ancora sigillato, ai Commissari di Gara. In caso di ritiro di un motore, solo una volta durante la stagione, la sanzione prevista per la sigillatura di ulteriori motori oltre al numero massimo consentito, viene sospesa fino alla presentazione dell'esito delle verifiche effettuate dal Fornitore Ufficiale al Commissario Delegato (in caso l'esito delle verifiche venga presentato durante evento in corso) o al STS (in caso l'esito delle verifiche venga presentato dopo l'evento). In ogni caso la presentazione dell'esito delle verifiche deve avvenire entro l'inizio dell'ultima gara del Campionato. Solo una volta durante la stagione, nel caso di rottura per cause non imputabili al team o al pilota, sarà concessa la sigillatura di un motore oltre il numero massimo ammesso, senza l'applicazione della sanzione prevista.
- 8.1.7 - I componenti dei sistemi di alimentazione e di bypass per la gestione del freno motore devono essere montati in modo che tutta l'aria in ingresso alla camera di scoppio passi per il cornetto di aspirazione. Nei condotti di aspirazione ed in camera di scoppio, oltre ai gas provenienti dagli sfiati motore, è ammessa unicamente la miscela aria/carburante.
- 9.3 - A deroga di quanto stabilito nel RTGS, il tipo di olio motore deve essere quello specificato nel documento DA250M3-20. I campionamenti e le analisi sul lubrificante sono effettuati come stabilito nell'Allegato "Carburanti". L'utilizzo di lubrificante diverso da quello indicato nel documento DA450M3-20, l'aggiunta di qualunque genere di additivo contaminante, sono sanzionati come una irregolarità tecnica. In aggiunta alla sanzione come irregolarità tecnica è prevista un'ammenda come specificato nelle norme sportive.
- 12.5.7 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, la luce posteriore deve obbligatoriamente essere collegata al cablaggio principale del motociclo.

### REGOLAMENTO TECNICO SUPERSPORT 300 (RTSS3)

- 1.4 - Durante la stagione ogni pilota titolare ha diritto ad utilizzare, quindi a far sigillare, un massimo di 2 motori. Ai piloti iscritti come wild card è consentito far sigillare un massimo di 2 motori ad evento e non più di 2 durante la stagione.
- 12.3.2 - La versione di firmware, la configurazione specifica per il modello di motociclo (Bike Model e options) ed il regime di intervento del limitatore della suddetta ECU devono essere quelli indicati nel documento DASS3-20 per il modello di



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

motociclo in uso. Le uniche modifiche consentite sulla ECU, intesa come hardware e software, sono quelle ammesse dal programma di calibrazione fornito assieme alla centralina.

### REGOLAMENTO TECNICO SUPERSPORT 600 (RTSS6)

- 1.4 - Durante la stagione ogni pilota titolare ha diritto ad utilizzare, quindi a far sigillare, un massimo di 2 motori. Ai piloti iscritti come wild card è consentito far sigillare un massimo di 2 motori ad evento e non più di 2 durante la stagione.
- 12.2.2 - La versione di firmware, la configurazione specifica per il modello di motociclo (Bike Model e options) ed il regime di intervento del limitatore della suddetta ECU devono essere quelli indicati nel documento DASS6-20 per il modello di motociclo in uso. Le uniche modifiche consentite sulla ECU, intesa come hardware e software, sono quelle ammesse dal programma di calibrazione fornito assieme alla centralina.
- 13.1.2 - La carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture, inclusi gli eventuali profili aerodinamici, possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso, purché conformi a quanto stabilito nel RTGS. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate e per gli eventuali profili aerodinamici.

### REGOLAMENTO TECNICO SUPERBIKE (RTSBK)

#### 12.1.3 - CABLAGGIO PRINCIPALE MOTOCICLI CON ECU SBK

Sui motocicli equipaggiati con ECU SBK, il cablaggio principale del motociclo è libero a condizione che vengano rispettate le specifiche di montaggio, relative al modello di motociclo in uso (applicazione), indicate nel documento DASBK-20.

#### 12.2.4 - SISTEMA ECU MOTOCICLI CON ECU SBK

Sui Motocicli RR e SP è ammesso sostituire la centralina di controllo motore originale con la ECU MoTec M130, specifica per il modello di motociclo in uso, resa riconoscibile dalla presenza del sigillo con il logo della FMI (ECU SBK). La versione di firmware ed il regime di intervento del limitatore della suddetta ECU devono essere quelli indicati nel documento DASBK-20 per il modello di motociclo in uso. Le uniche modifiche consentite sulla ECU SBK, intesa come hardware e software, sono quelle ammesse dal programma di calibrazione fornito assieme alla centralina.

- 12.3.4 - Sui motocicli RR ed SP equipaggiati con ECU SBK gli unici sensori, attuatori di accensione, centraline o moduli di servizi ammessi per il controllo del motore, sono quelli montati in origine sul motociclo (OEM) e quelli previsti nelle specifiche di montaggio, relative al modello di motociclo in uso (applicazione), indicate nel documento DASBK-20. I sensori OEM non previsti nelle specifiche di montaggio, relative all'applicazione, possono essere disconnessi o rimossi. I componenti indicati nei punti a seguire sono liberi per marca modello e tipologia, purché connessi al cablaggio principale del motociclo.

- Sistema quick-shifter (sensore ed eventuale modulo).
- Sensori di velocità (anteriore e posteriore) e relative ruote foniche.
- Sensore di pressione olio motore.
- Sistema lambda (sensori ed eventuale modulo).
- Centraline, moduli o sensori eventualmente indicati nel DASBK-20.





Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

13.1.2 - La carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture, inclusi gli eventuali profili aerodinamici, possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso, purché conformi a quanto stabilito nel RTGS. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è ammesso solo per il rinforzo di fori o zone particolarmente sollecitate e per gli eventuali profili aerodinamici.

### REGOLAMENTO TECNICO MINIMOTO (RTMMT)

#### ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli unici pneumatici ammessi sono quelli acquistati presso il racing service del Fornitore Esclusivo per il Campionato Italiano Minimoto. Fanno eccezione, gli pneumatici rain, per i quali non vige l'obbligo di acquisto presso il racing service a condizione che marca, modello, misure e mescole siano quelli indicati dal Fornitore Esclusivo.
- 6.2 - Durante i turni di prove ufficiali cronometrate (qualifiche) e le gare è ammesso utilizzare un massimo di 2 set di pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori).
- 6.3 - Gli pneumatici ammessi sono resi riconoscibili dalla presenza di un codice alfanumerico apposto sulla spalla dello pneumatico. Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è previsto l'uso di codici.
- 6.4 - Il codice dello pneumatico viene abbinato al nome del pilota per l'evento in corso. In caso di utilizzo di pneumatici acquistati durante un evento precedente, è responsabilità del pilota assicurarsi che il codice venga a lui associato per l'evento in corso. Vengono abbinati unicamente pneumatici il cui codice sia conforme, integro e leggibile.
- 6.5 - Il pilota o il suo incaricato, ha il compito di accertare la presenza e la conformità dei codici degli pneumatici all'atto del ritiro degli stessi e prima di ogni ingresso in pista. Il mancato controllo all'atto del ritiro degli pneumatici non viene accettato come valida giustificazione per l'utilizzo di pneumatici privi di codici o con codici non conformi. La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli pneumatici è del pilota.
- 6.6 - Il controllo sulla conformità dei codici degli pneumatici è di norma eseguito all'ingresso della pista. Il mancato arresto del motociclo per il tempo necessario al controllo in ingresso pista è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti. I CT hanno facoltà di effettuare controlli ulteriori, nei box, nella corsia box e nel parco chiuso.
- 6.7 - In caso di assenza di uno o di entrambi i codici, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive. Nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la sanzione aggiuntiva della partenza dall'ultimo posto in griglia nella prima gara successiva all'infrazione, cui il pilota prende parte (quando applicabile durante l'evento in corso o negli eventi successivi).
- 6.8 - In caso di scambio di pneumatici già abbinati tra piloti anche se appartenenti al medesimo team o comunque l'utilizzo di pneumatici con codici diversi da quelli associati al pilota per l'evento, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive. Nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la sanzione aggiuntiva dell'irregolarità tecnica.



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

- 6.9 - In caso di manomissione di uno o di entrambi i codici, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive ed in aggiunta l'esclusione dalla manifestazione.
- 6.10 - Al termine della sessione (turno di prova o gara), il pilota deve presentare al 1° CT un numero di pneumatici nuovi registrati a suo nome pari a quello degli pneumatici che gli sono stati contrassegnati come irregolari, affinché questi vengano eliminati dalla lista degli pneumatici a lui associata. Il pilota potrà proseguire la manifestazione con il/gli pneumatici contrassegnati dal CT (purché marca, modello, misure e mescole siano quelli indicati dal Fornitore Esclusivo). La mancata consegna degli pneumatici nuovi viene equiparata ad una irregolarità tecnica, nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la sanzione aggiuntiva della partenza dall'ultimo posto in griglia nella prima gara successiva all'infrazione, cui il pilota prende parte (quando applicabile durante l'evento in corso o negli eventi successivi). Nel caso di esclusione dalla manifestazione il presente articolo non viene applicato.
- 6.11 - Nel caso uno pneumatico già associato ad un pilota presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso, il Fornitore dello pneumatico può richiederne la sostituzione al 1° CT. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al 1° CT. L'eventuale pneumatico sostitutivo deve avere le medesime caratteristiche (marca, modello, mescola e misure) di quello sostituito.
- 6.12 - DEROGHE
- 6.12.1 - Gli articoli inerenti il contingentamento degli pneumatici (da 6.1 a 6.11) non vengono applicati nella Coppa Interregionale FMI.
- 9.1.4 - Il pilota ha diritto alla sostituzione del motore, solo in caso di avaria del motore e solo una volta durante l'evento. La sostituzione del motore viene effettuata secondo le modalità indicate nei punti a seguire.
- a) Una volta accertata l'avaria, l'accompagnatore del pilota deve presentare al 1°CT il motociclo completo, unitamente al modello RMS-20 (scaricabile sul sito [www.civ.tv](http://www.civ.tv)) compilato per le parti di competenza.
- b) Il motore sostitutivo viene sorteggiato dal Presidente di Giuria del Campionato Italiano Minimoto e consegnato, previa sottoscrizione di un nuovo modello DAM-20 da parte dell'accompagnatore.
- c) Il motore sostituito ed eventualmente uno o più componenti del Kit, vengono consegnati al servizio tecnico del Fornitore Ufficiale del motore perché possa verificare le cause dell'avaria. Nel caso il servizio tecnico del Fornitore Ufficiale accerti rottura del motore per cause imputabili al team o al pilota la sanzione prevista è la partenza dall'ultimo posto in griglia nella prima gara successiva alla presentazione dell'esito delle verifiche effettuate. Il Fornitore Ufficiale deve presentare l'esito delle verifiche al Commissario Delegato (se durante l'evento in corso) o al STS (se dopo l'evento in corso). **In ogni caso la presentazione dell'esito delle verifiche deve avvenire entro l'inizio dell'ultima gara del Campionato.**
- 16.1 - Durante le prove e le gare, quando sono in sella ad un motociclo con motore acceso, i piloti di ogni Categoria devono indossare obbligatoriamente tutti i dispositivi di protezione conformi a quanto indicato nel RTGS e nell'Allegato "Abbigliamento di protezione".



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

- 16.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS e nell'Allegato "Abbigliamento di protezione", è consentito l'uso di scarpe adeguate alla disciplina, che coprano le caviglie, realizzate in pelle e/o materiale resistente all'abrasione.

### REGOLAMENTO TECNICO OHVALE GP-0 (RTOHV)

- 1.1 - Il peso del motociclo in ordine di marcia non deve essere inferiore ai valori indicati di seguito:

- a) GP-0 110 4Speed Kg. 64
- b) GP-0 160 4Speed Kg. 65
- c) GP-0 190 Daytona (fino al MY 2019) Kg. 68
- d) GP-0 190 Daytona (dal MY 2020) Kg. 68

### 4.1 - DISCHI FRENO

- 4.1.1 - In tutte le categorie è ammesso sostituire il disco originale utilizzando il kit per il disco flottante prodotto dal costruttore per il modello di motociclo in uso. Non è ammesso aggiungere condotti d'aria allo scopo di migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante.

### ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli unici pneumatici ammessi sono quelli acquistati presso il racing service del Fornitore Esclusivo per il Campionato Italiano Ohvale GP-0. Fanno eccezione, gli pneumatici rain, per i quali non vige l'obbligo di acquisto presso il racing service a condizione che marca, modello, misure e mescole siano quelli indicati dal Fornitore Esclusivo.
- 6.2 - Durante l'intera durata dell'evento è ammesso utilizzare un massimo di 2 set di pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori).
- 6.3 - Gli pneumatici ammessi sono resi riconoscibili dalla presenza di un codice alfanumerico apposto sulla spalla dello pneumatico. Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è previsto l'uso di codici.
- 6.4 - Il codice dello pneumatico viene abbinato al nome del pilota per l'evento in corso. In caso di utilizzo di pneumatici acquistati durante un evento precedente, è responsabilità del pilota assicurarsi che il codice venga a lui associato per l'evento in corso. Vengono abbinati unicamente pneumatici il cui codice sia conforme, integro e leggibile.
- 6.5 - Il pilota o il suo incaricato, ha il compito di accertare la presenza e la conformità dei codici degli pneumatici all'atto del ritiro degli stessi e prima di ogni ingresso in pista. Il mancato controllo all'atto del ritiro degli pneumatici non viene accettato come valida giustificazione per l'utilizzo di pneumatici privi di codici o con codici non conformi. La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli pneumatici è del pilota.
- 6.6 - Il controllo sulla conformità dei codici degli pneumatici è di norma eseguito all'ingresso della pista. Il mancato arresto del motociclo per il tempo necessario al controllo in ingresso pista è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti. I CT hanno facoltà di effettuare controlli ulteriori, nei box, nella corsia box e nel parco chiuso.
- 6.7 - In caso di assenza di uno o di entrambi i codici, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive. Nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la sanzione aggiuntiva della partenza dalla corsia box nella prima gara successiva all'infrazione, cui il pilota prende parte.



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

- 6.8 - In caso di scambio di pneumatici già abbinati tra piloti anche se appartenenti al medesimo team o comunque di utilizzo di pneumatici con codici diversi da quelli associati al pilota per l'evento, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive ed in aggiunta l'equiparazione ad irregolarità tecnica.
- 6.9 - In caso di manomissione di uno o di entrambi i codici, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive ed in aggiunta l'esclusione dalla manifestazione.
- 6.10 - Al termine della sessione (turno di prova o gara), il pilota deve presentare al 1° CT un numero di pneumatici nuovi registrati a suo nome pari a quello degli pneumatici che gli sono stati contrassegnati come irregolari, affinché questi vengano eliminati dalla lista degli pneumatici a lui associata. Il pilota potrà proseguire la manifestazione con il/gli pneumatici contrassegnati dal CT (purché marca, modello, misure e mescole siano quelli indicati dal Fornitore Esclusivo). La mancata consegna degli pneumatici nuovi viene equiparata ad una irregolarità tecnica, nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la sanzione aggiuntiva della partenza dalla corsia box nella prima gara successiva all'infrazione, cui il pilota prende parte. Nel caso di esclusione dalla manifestazione il presente articolo non viene applicato.
- 6.11 - Nel caso uno pneumatico già associato ad un pilota presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso, il Fornitore dello pneumatico può richiederne la sostituzione al 1° CT. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al 1° CT. L'eventuale pneumatico sostitutivo deve avere le medesime caratteristiche (marca, modello, mescola e misure) di quello sostituito.
- 8.2.1 - È obbligatorio l'uso dei carburatori indicati nei punti a seguire.
- a) Cat. GP-0 110 4Speed Mikuni T/A22 o Mikuni VM 24
  - b) Cat. GP-0 160 4Speed KF PZ 27 o Dell'Orto PHBH 28 o KEIHIN PE 28
  - c) Cat. GP-0 190 Daytona KEIHIN PE 28 o Dell'Orto PHBH 28
- 9.1.2 - Gli unici motori ammessi sono quelli indicati di nei punti a seguire.
- a) Cat. GP-0 110 4Speed ZONGSHEN W110G
  - b) Cat. GP-0 160 4Speed ZONGSHEN W155
  - c) Cat. GP-0 190 Daytona DAYTONA ANIMA FDX190 4Speed (fino al MY2019)
  - d) Cat. GP-0 190 Daytona DAYTONA ANIMA FDX190 5Speed (dal MY2020)
- Sui motocicli della categoria GP-0 190 Daytona fino al MY 2019 non è ammesso utilizzare un motore equipaggiante in origine il MY 2020. Sui motocicli GP-0 190 Daytona dal MY 2020 è ammesso utilizzare un motore equipaggiante in origine il modello fino al MY 2019.
- 14.3 - In tutte le categorie è ammesso sostituire il silenziatore dei motocicli prodotti tra il 2017 ed il 2019 con quello, dotato di predisposizione al DB Killer, montato in origine sui motocicli prodotti a partire dal 2020.



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

### REGOLAMENTO TECNICO MINIGP (RTMGP)

- 1.2 - I motori utilizzati nella classe MiniGP devono essere sigillati tra i carter motore, **nei punti predisposti dal costruttore**, in modo che i suddetti carter non possano essere separati. L'apposizione dei sigilli è subordinata alla verifica di acquisto del motore presso il Fornitore del Campionato Italiano MiniGP. Per quanto non indicato nel presente articolo la sigillatura dei motori deve essere conforme a quanto specificato nell'articolo 1.6 del RTGS.
- 1.6 - Il Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano MiniGP può richiedere al Commissario Delegato il ritiro sul campo gara di un motore soggetto a rottura. A seguito di tale richiesta il pilota ha l'obbligo di consegnare il motore soggetto a rottura, completo ed ancora sigillato, ai Commissari di Gara. In tal caso, solo una volta durante la stagione, la sanzione prevista per la sigillatura di ulteriori motori oltre al numero massimo consentito, viene sospesa fino alla presentazione dell'esito delle verifiche effettuate dal Fornitore Ufficiale al Commissario Delegato (in caso l'esito delle verifiche venga presentato durante evento in corso) o al STS (in caso l'esito delle verifiche venga presentato dopo l'evento). **In ogni caso la presentazione dell'esito delle verifiche deve avvenire entro l'inizio dell'ultima gara del Campionato.** Solo una volta durante la stagione, nel caso di rottura per cause non imputabili al team o al pilota, sarà concessa la sigillatura di un motore oltre il numero massimo ammesso, senza l'applicazione della sanzione prevista.

### ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - **Gli unici pneumatici ammessi sono quelli acquistati presso il racing service del Fornitore Esclusivo per il Campionato Italiano MiniGP. Fanno eccezione, gli pneumatici rain, per i quali non vige l'obbligo di acquisto presso il racing service a condizione che marca, modello, misure e mescole siano quelli indicati dal Fornitore Esclusivo.**
- 6.2 - **Durante l'intera durata dell'evento è ammesso utilizzare un massimo di 2 set di pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori).**
- 6.3 - **Gli pneumatici ammessi sono resi riconoscibili dalla presenza di un codice alfanumerico apposto sulla spalla dello pneumatico. Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è previsto l'uso di codici.**
- 6.4 - **Il codice dello pneumatico viene abbinato al nome del pilota per l'evento in corso. In caso di utilizzo di pneumatici acquistati durante un evento precedente, è responsabilità del pilota assicurarsi che il codice venga a lui associato per l'evento in corso. Vengono abbinati unicamente pneumatici il cui codice sia conforme, integro e leggibile.**
- 6.5 - **Il pilota o il suo incaricato, ha il compito di accertare la presenza e la conformità dei codici degli pneumatici all'atto del ritiro degli stessi e prima di ogni ingresso in pista. Il mancato controllo all'atto del ritiro degli pneumatici non viene accettato come valida giustificazione per l'utilizzo di pneumatici privi di codici o con codici non conformi. La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli pneumatici è del pilota.**
- 6.6 - **Il controllo sulla conformità dei codici degli pneumatici è di norma eseguito all'ingresso della pista. Il mancato arresto del motociclo per il tempo necessario al controllo in ingresso pista è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti. I CT hanno facoltà di effettuare controlli ulteriori, nei box, nella corsia box e nel parco chiuso.**
- 6.7 - **In caso di assenza di uno o di entrambi i codici, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive. Nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la**



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

sanzione aggiuntiva della partenza dalla corsia box nella prima gara successiva all'infrazione, cui il pilota prende parte.

- 6.8 - In caso di scambio di pneumatici già abbinati tra piloti anche se appartenenti al medesimo team o comunque di utilizzo di pneumatici con codici diversi da quelli associati al pilota per l'evento, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive ed in aggiunta l'equiparazione ad irregolarità tecnica.
- 6.9 - In caso di manomissione di uno o di entrambi i codici, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive ed in aggiunta l'esclusione dalla manifestazione.
- 6.10 - Al termine della sessione (turno di prova o gara), il pilota deve presentare al 1° CT un numero di pneumatici nuovi registrati a suo nome pari a quello degli pneumatici che gli sono stati contrassegnati come irregolari, affinché questi vengano eliminati dalla lista degli pneumatici a lui associata. Il pilota potrà proseguire la manifestazione con il/gli pneumatici contrassegnati dal CT (purché marca, modello, misure e mescole siano quelli indicati dal Fornitore Esclusivo). La mancata consegna degli pneumatici nuovi viene equiparata ad una irregolarità tecnica, nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la sanzione aggiuntiva della partenza dalla corsia box nella prima gara successiva all'infrazione, cui il pilota prende parte. Nel caso di esclusione dalla manifestazione il presente articolo non viene applicato.
- 6.11 - Nel caso uno pneumatico già associato ad un pilota presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso, il Fornitore dello pneumatico può richiederne la sostituzione al 1° CT. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al 1° CT. L'eventuale pneumatico sostitutivo deve avere le medesime caratteristiche (marca, modello, mescola e misure) di quello sostituito.
- 7.3 - È consigliato seguire le indicazioni del Fornitore Ufficiale del motore sia per quanto riguarda il tipo di olio da miscela che la percentuale di olio nel carburante.
- 8.1.2 - L'utilizzo di pompe del carburante non è ammesso.
- 8.2.4 - In qualunque momento della manifestazione è obbligatorio l'uso di una taratura del getto di avviamento, del getto massimo, del getto minimo e della posizione dello spillo conico uguale o più ricca di carburante rispetto a quella indicata nella lista PLMGP-20. L'uso di tarature meno ricche di carburante (anche per un solo elemento) da quelle indicate nella lista PLMGP-20 è sanzionato come irregolarità tecnica.
- 8.2.5 - In qualunque momento della manifestazione è obbligatorio l'uso del modello dello spillo, del polverizzatore, del galleggiante, della valvola a spillo e della valvola del gas come indicati nella lista PLMGP-20. L'uso di tarature differenti (anche per un solo elemento) da quelle indicate nella lista PLMGP-20 è sanzionato come irregolarità tecnica.
- 8.3.3 - Il filtro dell'aria deve trovarsi in "Aria libera", ossia non deve essere connesso o a contatto con condotti o paratie o essere incluso in una scatola filtro.
- 9.2.1 - Qualsiasi modifica alla testa è vietata.



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

9.4.1 - Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire e nella lista PLMGP-20, qualsiasi modifica al cilindro è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dal cilindro.

9.4.2 - È consentito rettificare il piano del cilindro a contatto con la testa, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nelle fiches di omologazione.

### 9.5 - PISTONE

9.5.1 - È obbligatorio l'utilizzo del pistone (e delle eventuali maggiorazioni) indicato nella lista PLMGP-20.

12.2.2 - L'anticipo di accensione ammesso deve essere compreso tra mm 1 e mm 1.3. Ovvero posizionando in corrispondenza i riferimenti della fase presenti sullo statore e sul rotore, il pistone deve trovarsi ad una distanza compresa tra mm 1 e mm 1.3 prima del punto morto superiore. Variare l'anticipo dell'accensione del kit oltre i valori indicati vietato.

12.2.5 - La candela deve essere una di quelle indicate nella lista PLMGP-20. Nessuna modifica è ammessa.

### 14.2 - TEMPERATURA GAS DI SCARICO

14.2.1 - Conformemente a quanto indicato negli articoli precedenti, tutti i motocicli devono acquisire la temperatura dei gas di scarico per mezzo del sensore e dello strumento indicati nel documento DAMGP-20. Il sensore deve essere posizionato nella sede predisposta sullo scarico.

14.2.2 - Per tutta la durata della manifestazione, in qualunque momento, il costruttore indica in 600° C la massima temperatura dei gas di scarico consigliata. Il superamento di tale valore, in caso di problematiche al motore, viene considerata una causa imputabile al pilota e/o al team.

15.4 - La bulloneria del motore contrassegnata come LIBERA nella lista PLMGP-20 può essere sostituita con altra di pari misura e con una classe di resistenza uguale o superiore all'originale, nei limiti dell'articolo a seguire.

15.6 - Ripristinare le filettature con l'uso di helicoil è ammesso.

## REGOLAMENTO TECNICO APRILIA SPORT PRODUCTION (RTASP)

1.3 - Le teste della vite di serraggio della testa identificata dal codice 02.SR.0210.L e la vite di giunzione del carter centrale identificata dal codice 02.SR.0830.L, devono essere predisposte con due fori per il passaggio del filo di sigillatura FMI.

1.7 - Il Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Aprilia Sport Production può richiedere al Commissario Delegato il ritiro sul campo gara di un motore soggetto a rottura. A seguito di tale richiesta il pilota ha l'obbligo di consegnare il motore soggetto a rottura, completo ed ancora sigillato, ai Commissari di Gara. In tal caso, solo una volta durante la stagione, la sanzione prevista per la sigillatura di ulteriori motori oltre al numero massimo consentito, viene sospesa fino alla presentazione dell'esito delle verifiche effettuate dal Fornitore Ufficiale al Commissario Delegato (in caso l'esito delle verifiche venga presentato durante evento in corso) o al STS (in caso l'esito delle verifiche venga presentato dopo l'evento). In ogni caso la presentazione dell'esito delle verifiche deve avvenire entro l'inizio dell'ultima gara del Campionato. Solo una volta durante la stagione, nel caso di rottura per cause non imputabili al team o al pilota, sarà concessa la sigillatura di un motore oltre il numero massimo ammesso, senza l'applicazione della sanzione prevista.

1.11 - Il peso del motociclo in ordine di marcia non deve essere inferiore a Kg. 107



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

3.1.3 - La posizione dei registri idraulici, il coefficiente elastico (K), il precarico delle molle principali, la quantità, il tipo e la densità dell'olio della forcella sono liberi. **Valvole, pistoni e lamelle interne alla forcella sono liberi.**

### 3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 - **Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, l'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.**

3.3.3 - L'interasse dell'ammortizzatore, la posizione dei registri idraulici, il coefficiente elastico (K) ed il precarico della molla principale dell'ammortizzatore sono liberi. **Valvole, pistoni e lamelle interne all'ammortizzatore sono liberi.**

### ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - Gli unici pneumatici ammessi sono quelli acquistati presso il racing service del Fornitore Esclusivo per il Campionato Italiano Aprilia Sport Production. Fanno eccezione, gli pneumatici rain, per i quali non vige l'obbligo di acquisto presso il racing service a condizione che marca, modello, misure e mescole siano quelli indicati dal Fornitore Esclusivo.

6.2 - Durante l'intera durata dell'evento è ammesso utilizzare un massimo di 2 set di pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori).

6.3 - Gli pneumatici ammessi sono resi riconoscibili dalla presenza di un codice alfanumerico apposto sulla spalla dello pneumatico. Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è previsto l'uso di codici.

6.4 - Il codice dello pneumatico viene abbinato al nome del pilota per l'evento in corso. In caso di utilizzo di pneumatici acquistati durante un evento precedente, è responsabilità del pilota assicurarsi che il codice venga a lui associato per l'evento in corso. Vengono abbinati unicamente pneumatici il cui codice sia conforme, integro e leggibile.

6.5 - Il pilota o il suo incaricato, ha il compito di accertare la presenza e la conformità dei codici degli pneumatici all'atto del ritiro degli stessi e prima di ogni ingresso in pista. Il mancato controllo all'atto del ritiro degli pneumatici non viene accettato come valida giustificazione per l'utilizzo di pneumatici privi di codici o con codici non conformi. La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli pneumatici è del pilota.

6.6 - Il controllo sulla conformità dei codici degli pneumatici è di norma eseguito all'ingresso della pista. Il mancato arresto del motociclo per il tempo necessario al controllo in ingresso pista è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti. I CT hanno facoltà di effettuare controlli ulteriori, nei box, nella corsia box e nel parco chiuso.

6.7 - In caso di assenza di uno o di entrambi i codici, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive. Nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la sanzione aggiuntiva della partenza dalla corsia box nella prima gara successiva all'infrazione, cui il pilota prende parte.

6.8 - In caso di scambio di pneumatici già abbinati tra piloti anche se appartenenti al medesimo team o comunque di utilizzo di pneumatici con codici diversi da quelli associati al pilota per l'evento, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive ed in aggiunta l'equiparazione ad irregolarità tecnica.





Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

- 6.9 - In caso di manomissione di uno o di entrambi i codici, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto. Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive ed in aggiunta l'esclusione dalla manifestazione.
- 6.10 - Al termine della sessione (turno di prova o gara), il pilota deve presentare al 1° CT un numero di pneumatici nuovi registrati a suo nome pari a quello degli pneumatici che gli sono stati contrassegnati come irregolari, affinché questi vengano eliminati dalla lista degli pneumatici a lui associata. Il pilota potrà proseguire la manifestazione con il/gli pneumatici contrassegnati dal CT (purché marca, modello, misure e mescole siano quelli indicati dal Fornitore Esclusivo). La mancata consegna degli pneumatici nuovi viene equiparata ad una irregolarità tecnica, nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la sanzione aggiuntiva della partenza dalla corsia box nella prima gara successiva all'infrazione, cui il pilota prende parte. Nel caso di esclusione dalla manifestazione il presente articolo non viene applicato.
- 6.11 - Nel caso uno pneumatico già associato ad un pilota presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso, il Fornitore dello pneumatico può richiederne la sostituzione al 1° CT. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al 1° CT. L'eventuale pneumatico sostitutivo deve avere le medesime caratteristiche (marca, modello, mescola e misure) di quello sostituito.
- 2.1.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che il serbatoio unitamente al suo sistema di fissaggio ed il tappo del serbatoio devono essere mantenuti originali. Nessuna paratia interna o esterna al serbatoio può essere aggiunta. È consentito l'utilizzo di pellicole riflettenti nella parte inferiore del serbatoio.
- 8.2.1 - È obbligatorio l'uso del carburatore Dell'Orto PHBE 34 BS.
- 8.2.4 - In qualunque momento della manifestazione è obbligatorio l'uso di una taratura del getto di avviamento, del getto massimo, del getto minimo e della posizione dello spillo conico uguale o più ricca di carburante rispetto a quella indicata nella lista PLASP-20. L'uso di tarature meno ricche di carburante (anche per un solo elemento) da quelle indicate nella lista PLASP-20 è sanzionato come irregolarità tecnica.
- 8.2.5 - In qualunque momento della manifestazione è obbligatorio l'uso del modello dello spillo, del pulverizzatore, del galleggiante, della valvola a spillo e della valvola del gas come indicati nella lista PLASP-20. L'uso di tarature differenti (anche per un solo elemento) da quelle indicate nella lista PLASP-20 è sanzionato come irregolarità tecnica.
- 9.8.1 - Conformemente a quanto indicato nella lista PLASP-20, i carter motore, i relativi coperchi e le protezioni dei coperchi devono essere mantenuti originali, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.
- 10.1.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che, salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il tipo di frizione (a bagno d'olio), il comando frizione (a cavo), la campana, i dischi condotti e conduttori e le molle devono essere mantenuti originali conformemente a quanto indicato nella lista PLASP-20. Ad eccezione dei particolari eventualmente contrassegnati come liberi nella suddetta lista, qualunque modifica è vietata.
- 10.1.2 - Su tutti i motocicli è obbligatorio installare il kit frizione antisaltellamento "EVR by Ohvale" incluso nel kit specifico del costruttore per il modello di motociclo in uso, conformemente a quanto indicato nella lista PLASP-20.
- 10.3.2 - A deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che il coperchio copri-pignone deve essere mantenuto originale.



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

- 12.2.2 - La candela deve essere una di quelle indicate nella lista PLASP-20. Nessuna modifica è ammessa. La pipetta della candela deve essere mantenuta originale, conformemente a quanto indicato nella lista PLASP-20.
- 12.4.1 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è vietato.
- 12.5.5 - Il pilota ha l'obbligo di verificare il corretto funzionamento del sistema di acquisizione. L'impossibilità di scaricare o leggere i canali obbligatori, è equiparata ad una irregolarità tecnica.
- 13.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la carenatura, la sella, il parafango anteriore e posteriore, i profili aerodinamici e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono essere mantenute originali. L'aggiunta di componenti, come condotti o paratie non è ammessa.
- 13.1.2 - I colori e le grafiche della carrozzeria devono essere mantenute originali. I numeri di gara ed i loghi degli sponsor e del pilota possono essere apposti unicamente nelle zone predisposte indicate nell'immagine riportata nel documento GMASP-20 (scaricabile dal sito [www.civ.tv](http://www.civ.tv)). Il mancato rispetto del presente articolo è considerato una inosservanza degli obblighi dei piloti. Il Commissario Delegato, sentito il parere del Fornitore Ufficiale, nei casi reiterati può applicare la sanzione aggiuntiva dell'irregolarità tecnica.
- 13.5.1 - I colori delle tabelle e numeri di gara devono essere quelli indicati nei punti a seguire.
- | Categoria            | Tabella | Numero |
|----------------------|---------|--------|
| Aprilia SP NEXT GEN  | Nera    | Giallo |
| Aprilia SP CHALLENGE | Nera    | Bianco |
- 13.5.2 - Conformemente a quanto indicato nelle Norme Sportive, nel caso non vengano istituite due categorie separate, tutti i motocicli devono essere equipaggiati con tabelle nere e numeri di gara gialli.
- 13.5.3 - A parziale deroga di quanto previsto nel RTGS l'altezza minima dei numeri frontali e dei numeri laterali deve essere rispettivamente di mm 120 e mm 100.
- 14.3 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 103 dB/A al regime di rotazione del motore di 5000 giri/min.

### REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI SALITA (RTSAL)

- 2.13.2 - A parziale deroga di quanto previsto nel vigente RTSDE, sono autorizzati profili aerodinamici che si estendano lateralmente oltre la sagoma a terra della carrozzeria, a condizione che non abbiano un ingombro superiore a quello massimo della carrozzeria, ossia che non si estendano oltre un parallelepipedo costituito da quattro piani verticali tangenti alla carrozzeria nei punti di maggiore ingombro frontale e laterale.
- 3.4 - Nelle Classi Sidecar, 125 Open 2T, SuperOpen 300, Supermoto, Supermoto Open e MiniOpen e Quad, l'uso di pneumatici slick o marchiati NHS è ammesso.

### REGOLAMENTO TECNICO CRONO CLIMBER - REGOLARITÀ (RTCLR)

- 2.11.3 - A parziale deroga di quanto previsto nel vigente RTSDE, sono autorizzati profili aerodinamici che si estendano lateralmente oltre la sagoma a terra della carrozzeria, a condizione che non abbiano un ingombro superiore a quello massimo della carrozzeria, ossia che non si estendano oltre un parallelepipedo costituito da quattro piani verticali tangenti alla carrozzeria nei punti di maggiore ingombro frontale e laterale.



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

### REGOLAMENTO TECNICO SIDECAR (RTSDE)

- 9.6 - Gli spoiler od altri accorgimenti aerodinamici sono autorizzati a condizione che rispettino i criteri costruttivi indicati nei punti a seguire:
- Devono essere parte integrante della carrozzeria o saldamente fissati ad essa.
  - Non devono estendersi oltre la sagoma a terra della carrozzeria.
  - Devono avere tutti i bordi arrotondati con un raggio minimo di mm.4
  - Devono avere estremità con un raggio minimo di mm.8 o essere inclusi nel profilo della carrozzeria (profili intubati).

### REGOLAMENTO TECNICO QUAD (RTQUAD)

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi per marca, modello e misure. L'uso di pneumatici marchiati NHS (Not for Highway Use) è ammesso. La profondità del battistrada deve essere superiore al valore minimo fissato dal costruttore dello pneumatico.
- 12.1 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire, l'impianto elettrico (cablaggio, comandi elettrici, sistema di accensione e controllo motore, sensori per il controllo motore, infrastrutture elettriche ed equipaggiamento aggiuntivo) è libero, nei limiti di quanto stabilito nell'articolo 12 RTGS. Per quanto concerne la telemetria, le apparecchiature cronometriche ed i dispositivi video fa riferimento quanto stabilito nell'articolo 12 RTGS.

### ALLEGATO 7

#### PROCEDURA CAMPIONAMENTO BENZINA CLASSI CIV

##### *omissis*

Un campione di benzina viene prelevato dal motociclo ed inserito nel contenitore "A". A seguito del riempimento del campione "A" un secondo campione di benzina viene prelevato dal motociclo ed inserito nel contenitore "B". I contenitori "A" e "B" devono essere etichettati e sigillati. I contenitori devono essere riempiti, preferibilmente, direttamente attraverso il tubo di mandata del carburante del motociclo, avviando la pompa della benzina. Qualora non sia possibile il riempimento direttamente dal tubo di mandata del serbatoio del motociclo, il CT addetto alle operazioni di prelievo può richiedere al team di prelevare dal serbatoio la quantità di carburante necessaria per mezzo di strumento idoneo (pompa, siringa etc.). È responsabilità del pilota (o persona da lui delegata) dotarsi di strumenti per il prelievo idonei e non contaminati da sostanze che possano alterare il carburante prelevato. In ogni caso l'idoneità dello strumento utilizzato per il prelievo è ad insindacabile giudizio del CT addetto e la non contaminazione dello strumento è ad esclusiva responsabilità del pilota. Le procedure di prelievo e gli strumenti utilizzati non possono essere soggetti a reclamo.

##### *omissis*

Il primo campione "A" può essere analizzato, in seguito al prelievo, direttamente sul campo gara con un'apposita strumentazione o in alternativa inviato dalla FMI presso uno dei laboratori accreditati. Le analisi riguarderanno unicamente i proprietà analizzabili in funzione dei quantitativi di carburante prelevato, ad insindacabile giudizio della FMI. Il risultato dell'analisi sul campione "A" sarà comunicato al pilota soggetto al campionamento entro 9 giorni dalla data del prelievo.



Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

### *omissis*

In caso di esito contrastante tra il risultato delle prime analisi e quello delle controanalisi fa fede il risultato delle controanalisi. Le controanalisi riguarderanno unicamente le proprietà analizzabili in funzione dei quantitativi di carburante prelevato, ad insindacabile giudizio della FMI. L'eventuale impossibilità di determinare la conformità del carburante a causa del numero troppo esiguo o assente di proprietà analizzate invalida la controanalisi, ad insindacabile giudizio della FMI. In tal caso il risultato delle analisi effettuate sul campione "A" farà fede per determinare la conformità del carburante. In caso di campione "B" assente per mancanza di quantitativo di carburante residuo non sarà quindi possibile richiedere/effettuare controanalisi.

### PROCEDURA CAMPIONAMENTO LUBRIFICANTE CLASSE MOTO3 MOTORIZZAZIONE 450

Un tecnico specializzato del Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Moto3 motorizzazione 450, con la supervisione di un Commissario Tecnico, assume l'incarico di svolgere le operazioni di campionamento dell'olio motore (lubrificante).

I campionamenti possono essere effettuati prima, durante o al termine delle prove ufficiali libere, delle prove ufficiali cronometrate (qualifiche), del warm-up e delle gare. Le moto selezionate per il campionamento possono essere trattenute nei box, sulla corsia box o nel parco chiuso il tempo necessario per effettuare il prelievo. Il rifiuto di sottoporsi al campionamento del lubrificante, è equiparato all'utilizzo di lubrificante non conforme e come tale sanzionato.

È obbligo del pilota sottoscrivere il modello VAO-20 riportante i dati del campionamento cui è sottoposto. Il pilota ha facoltà di delegare persona facente parte del proprio Team e/o della propria squadra. Qualora il pilota sia minorenne, la controfirma deve essere apposta da un esercente la potestà genitoriale o, in assenza di quest'ultimo, dalla persona alla quale il minore sia stato da questi affidato; questi ultimi hanno facoltà di delegare persona facente parte del proprio Team e/o della propria squadra. Il rifiuto a sottoscrivere il modello VAO-20, è equiparato all'utilizzo di lubrificante non conforme e come tale sanzionato.

Due campioni di lubrificante vengono prelevati dal motociclo ed inseriti nei contenitori "A" e "B" etichettati e sigillati. I contenitori devono preferibilmente essere riempiti direttamente, o per mezzo di un contenitore secondario, attraverso il tappo di scarico olio posizionato sotto al motore. È responsabilità del pilota (o persona da lui delegata) dotarsi di un contenitore secondario per il prelievo idoneo e non contaminato da sostanze che possano alterare il lubrificante prelevato. In ogni caso l'idoneità degli strumenti utilizzati per il prelievo è ad insindacabile giudizio del CT addetto e la non contaminazione degli strumenti è ad esclusiva responsabilità del pilota. Le procedure di prelievo e gli strumenti utilizzati non possono essere soggetti a reclamo.

Sulle etichette dei contenitori "A" e "B" vengono riportati la data del campionamento, il luogo dell'evento, il tipo di sessione (libera, qualifica o gara), il nome ed il numero del pilota e la classe di appartenenza.

Il primo campione "A" viene trattenuto dal Fornitore Ufficiale del Campionato Italiano Moto3 motorizzazione 450 che provvederà presso la propria sede, per mezzo di apposita strumentazione, alle analisi di compatibilità del campione. Il risultato delle analisi sul campione "A" sarà comunicato al pilota soggetto al campionamento entro 90 giorni dalla data del prelievo. Il secondo campione "B" viene trattenuto da un rappresentante del STS per eventuali controanalisi. Qualora non sia presente sul campo gara un rappresentante del STS il campione "B" deve essere preso in consegna dal 1° CT o dal CD.



**Settore  
Tecnico-Sportivo  
Area Sportiva**

## **FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA**

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma  
Tel. 06.32488.510  
Fax. 06.32488.430  
Mail: sts@federmoto.it

Le controanalisi possono essere richieste dal STS o dal pilota soggetto al campionamento entro 5 giorni dalla data di comunicazione del risultato delle prime analisi.

Il campione delle controanalisi sarà consegnato al rappresentante del laboratorio analisi alla presenza del Commissario Tecnico e del pilota (o suo delegato) che hanno apposto le firme sul modello VAO-20, ai quali sarà dato avviso a mezzo posta elettronica del giorno ora e luogo delle operazioni, nonché del fatto che la loro presenza non sarà necessaria a fine del compimento delle relative attività. In ogni caso il riconoscimento del campione la sua integrità saranno verificate dal Commissario Tecnico che ne darà atto con verbale d fede privilegiata. In caso di richiesta di controanalisi da parte del pilota i costi degli esami di laboratorio, dei trasferimenti verso e dal laboratorio e tutti gli eventuali costi accessori saranno a carico del pilota. In caso di esito contrastante tra il risultato delle prime analisi e quello delle controanalisi, fa fede il risultato delle controanalisi.

Il laboratorio accreditato per le controanalisi viene scelto dalla FMI.

Il Presidente del STS

Giovanni Coppioli