



COPPA ITALIA JUNIOR

REGOLAMENTO TECNICO

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i motocicli che partecipano alla Coppa Italia Junior, devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico. I documenti (liste, modelli o fiches) citati di seguito sono da considerarsi parte integrante del presente Regolamento. La Coppa Italia Junior è aperta ai motocicli prodotti dal Fornitore Ufficiale della Coppa Italia Junior (Ohvale S.r.l), suddivisi nelle seguenti classi:

- Ohvale GP-0 110 Automatica
- Ohvale GP-0 110 4Speed
- Ohvale GP-0 160 4Speed
- Ohvale 190 GP-0
- Ohvale 190 GP-2

Alle suddette Classi corrispondono diverse tipologie di motociclo e motorizzazione, conformemente a quanto stabilito dal presente regolamento. Si precisa che nella classe Ohvale 190 GP-0, potranno partecipare solo i motocicli modello GP-0 190 Daytona e nella classe Ohvale 190 GP-2, potranno partecipare solo i motocicli modello GP-2.

È ammesso montare componenti (o sostituire alcuni componenti originali) facenti parte di un kit specifico per il modello di motociclo in uso e/o effettuare modifiche conformemente a quanto indicato nelle fiches depositate dal costruttore.

Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento e nelle fiches, tutti i motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS. Per quanto non specificato nel presente Regolamento, nelle fiches e nel RTGS, tutti i componenti del motociclo devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore.

Se non altrimenti specificato, le viste anteriore, laterali e posteriore dei motocicli devono essere conformi all'aspetto del modello come originariamente prodotto dal costruttore. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa norma.

Le verifiche tecniche vengono effettuate dal Responsabile Tecnico del Trofeo, congiuntamente ai Commissari di Gara FMI. Il STS può avvalersi del Servizio Tecnico del Fornitore Ufficiale anche per verifiche che prevedano il ritiro del motore o di un suo componente.

ART. 1 – GENERALITÀ

- 1.1 - Il peso del motociclo in ordine di marcia non deve essere inferiore ai valori indicati di seguito:
- | | |
|------------------------|--------|
| a) GP-0 110 Automatica | Kg. 64 |
| b) GP-0 110 4Speed | Kg. 64 |
| c) GP-0 160 4Speed | Kg. 65 |
| d) GP-0 190 Daytona | Kg. 68 |
| e) GP-2 190 | Kg. 70 |
- 1.2 - Durante l'intera stagione ogni pilota titolare ha diritto ad utilizzare, quindi a far sigillare, un massimo di 3 motori. Ai piloti iscritti come wild card è consentito far sigillare un massimo di 2 motori ad evento e non più di 3 durante la stagione.
- 1.3 - Per le modalità con cui vengono conteggiati i motori fa riferimento quanto stabilito nell'articolo 1.7 del RTGS. A parziale deroga di quanto stabilito nel suddetto articolo l'uso di motori oltre il numero massimo ammesso viene sanzionato come previsto nelle norme sportive del presente Trofeo.
- 1.4 - I motori presentati per la sigillatura FMI, devono essere dotati del sigillo identificativo apposto dal Servizio Tecnico Ohvale ed avere le viti già forate per essere legati come indicato negli articoli a seguire.
- 1.5 - Classi GP-0 110 Automatica, GP-0 110 4Speed e GP-0 160 4Speed, legatura che colleghi le viti di fissaggio del coperchio della distribuzione.



- 1.6 - Classi Ohvale 190 GP-0 Daytona e Ohvale 190 GP-2, legatura sul lato sinistro che colleghi la testa ed il cilindro ad una vite del carter motore.
- 1.7 - La presenza dei sigilli apposti dal Servizio Tecnico del Fornitore Ufficiale non è considerata una prova di conformità del motore, è responsabilità del pilota assicurarsi che il motore sia conforme a quanto specificato nel presente regolamento prima di richiederne la sigillatura.

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 - TELAIO

2.1.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che il telaio deve essere mantenuto originale, è ammesso unicamente montare la piastra di irrigidimento del telaio prodotta dal costruttore per il modello di motociclo in uso. La verniciatura del telaio è libera ma la sua lucidatura è vietata.

2.1.2 - I supporti e le piastre di ancoraggio del motore devono rimanere originali come prodotti dal costruttore.

2.2 - TELAIETTO REGGISELLA

2.2.1 - Il telaietto reggisella deve essere mantenuto originale. La verniciatura del telaietto reggisella è libera ma la sua lucidatura è vietata.

2.3 - TELAIETTO PORTASTRUMENTI

2.3.1 - Il telaietto portastrumenti deve essere mantenuto originale. La verniciatura del telaietto portastrumenti è libera ma la sua lucidatura è vietata.

2.4 - FORCELLONE

2.4.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il forcellone ed il perno forcellone devono essere mantenuti originali.

2.4.2 - È ammesso sostituire i registri tendicatena originali con quelli racing prodotti dal costruttore per il modello di motociclo in uso.

2.4.3 - Tutti i motocicli devono essere equipaggiati con la pinna para-catena fornita dal costruttore del motociclo.

2.5 - PIASTRE DI STERZO

2.5.1 - La piastra di sterzo superiore, quella inferiore ed il canotto di sterzo devono essere mantenuti originali.

2.5.2 - Il canotto di sterzo deve essere mantenuto nella sua posizione originale.

2.6 - MANUBRI E COMANDI

2.6.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, i manubri ed i comandi manuali (comando gas, freno, frizione e blocchetti elettrici) devono essere mantenuti originali.

2.6.2 - I manubri ed i comandi manuali (frizione e freno) possono essere riposizionati.

2.6.3 - Unicamente nella Classe Ohvale GP-0 190, è ammesso sostituire i terminali manubrio originali con quelli montati in origine sui modelli prodotti a partire dal 2018. Nelle restanti Classi i terminali manubrio devono essere mantenuti originali.

2.7 - PEDANE E COMANDI

2.7.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale devono essere mantenuti originali.

2.7.2 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere riposizionati unicamente utilizzando le regolazioni previste in origine dal costruttore.

2.7.3 - In tutte le classi, il pedale ed il relativo leveraggio del cambio può essere sostituito per utilizzarne uno del tipo "rovesciato".

2.7.4 - Il piolo della leva freno posteriore può essere posizionato anche sulla prima asola di alleggerimento nella parte anteriore della leva.

2.8 - LEVA AVVIAMENTO

2.8.1 - La leva di avviamento del motore originale deve rimanere montata e funzionante ed essere dotata di un sistema che ne impedisca l'apertura accidentale (esempio: elastico).



ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE

3.1.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la forcella deve essere mantenuta originale in ogni suo componente.

3.1.2 - In tutte le Classi di motocicli GP-0, è ammesso sostituire la forcella originale con la forcella "+5" montata in origine sui motocicli prodotti a partire dal 2019. Fanno eccezione al presente articolo i motocicli della categoria Ohvale 190 GP-0, per i quali non è ammesso montare la forcella equipaggiante in origine il MY 2020 sui modelli degli anni precedenti.

I motocicli GP-0 190 Daytona MY 2020 possono utilizzare unicamente la forcella equipaggiante in origine il modello di motociclo. Salvo quanto indicato negli articoli a seguire, la forcella equipaggiante in origine i motocicli GP-0 190 Daytona MY 2020 deve essere mantenuta originale in ogni suo componente.

3.1.3 - Per tutti i modelli GP-0, è ammesso montare il sistema precarico molla e/o le cartucce facenti parte del kit specifico per il modello di motociclo in uso.

3.1.4 - Nella classe Ohvale 190 GP-2 è ammesso sostituire, la forcella anteriore originale, con quella fornita in kit avente gli steli da Ø 38 mm. pluriregolabile.

3.1.5 - In tutte le classi la posizione degli steli forcella rispetto alle piastre di sterzo è libera.

3.1.6 - In tutte le classi la posizione dei registri idraulici, il coefficiente elastico (K), il precarico delle molle principali, la quantità ed il tipo di olio idraulico sono liberi.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che è ammesso montare unicamente l'ammortizzatore di sterzo incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

3.3.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la sospensione posteriore deve essere mantenuta originale in ogni suo componente.

3.3.2 - I registri e gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone, devono essere mantenuti originali.

3.3.3 - È consentito sostituire l'ammortizzatore originale unicamente con uno di quelli facenti parte del kit specifico per il modello di motociclo in uso.

3.3.4 - L'interasse dell'ammortizzatore, la posizione dei registri idraulici, il coefficiente elastico (K) ed il precarico della molla principale dell'ammortizzatore sono liberi.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - DISCHI FRENO

4.1.1 - In tutte le Classi di motocicli GP-0 è ammesso sostituire il disco originale utilizzando il kit per il disco flottante prodotto dal costruttore per il modello di motociclo in uso.

4.1.2 - Nella classe Ohvale 190 GP-2, i dischi freno anteriore e posteriore devono essere mantenuti originali come forniti dal costruttore.

4.1.3 - In tutte le classi non è ammesso aggiungere condotti d'aria allo scopo di migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante.

4.2 - PINZE FRENO

4.2.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che salvo quanto autorizzato nell'articolo a seguire le pinze freno anteriori e posteriori, così come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio, devono essere mantenute originali. Nulla può essere aggiunto, rimosso, sostituito o modificato. Ad eccezione dell'olio del circuito idraulico, eventuali revisioni delle pinze freno devono essere effettuate con materiale originale.

4.2.2 - È obbligatorio montare pastiglie freno originali o, in alternativa, quelle facenti parte del kit specifico per il modello di motociclo in uso;

4.3 - POMPE FRENO



- 4.3.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che le pompe dei freni (anteriori e posteriori) e le relative tubazioni devono essere mantenute originali. È ammessa unicamente la sostituzione dell'olio del circuito idraulico.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che i cerchi ruota, i distanziali interni ed esterni ed i perni devono essere mantenuti originali in ogni loro parte.
- 5.2 - Le valvole, i cuscinetti, i parapolvere ed i pesi di bilanciamento, sono liberi.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli unici pneumatici ammessi per la Coppa Italia Junior sono quelli Slick di marca PMT nelle misure e mescole indicate di seguito:

Anteriore

100 / 85 R10 mescole M S SS

100 / 90 R12 mescole M S SS

Posteriore

120 / 80 R10 mescole M S SS

120 / 80 R12 mescole M S SS

Nel caso le prove o le gare siano dichiarate bagnate dal Direttore di Gara, gli unici pneumatici da bagnato ammessi sono i Rain di marca PMT nelle misure indicate di seguito:

Anteriore

100 / 85 R10

100 / 90 R12

Posteriore

120 / 80 R10

120 / 80 R12

L'utilizzo di pneumatici di marca, modello, misure o mescole diversi da quelli indicati è considerato una irregolarità tecnica. Per maggiore chiarezza si specifica che sono pertanto vietati anche gli pneumatici PMT intermedi e slick-rain.

È responsabilità del pilota di approvvigionarsi degli pneumatici necessari per lo svolgimento della manifestazione.

- 6.2 - Durante i turni di prove ufficiali cronometrate (qualifiche) e le gare è ammesso utilizzare un massimo di 3 pneumatici indifferentemente anteriori o posteriori.
- 6.3 - Gli pneumatici ammessi durante i turni di prove ufficiali cronometrate (qualifiche) e le gare 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 e/o attraverso canali differenti dal Racing Service presente sul campo gara, 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 entro i tempi indicati dal Racing Service stesso.
- 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 degli pneumatici è effettuato dai CT o dal Servizio Tecnico del Fornitore Ufficiale e può essere eseguito nei box, nella corsia box, nel parco chiuso o 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 ed il personale del Fornitore Ufficiale hanno facoltà di effettuare controlli ulteriori, nei box, nella corsia box e nel parco chiuso. I CT hanno altresì facoltà di ricevere segnalazioni per iscritto da parte del personale del Fornitore Ufficiale inerenti eventuali irregolarità riscontrate durante i controlli.

- 6.7 - In caso di assenza di uno o di entrambi i codici, gli pneumatici irregolari vengono contrassegnati dal CT preposto (o dal personale del Fornitore Ufficiale). Tale operazione viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità per il CIV Junior (Capitolo I articolo 15.1.29 - euro 200).
- 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 (o dal personale del Fornitore Ufficiale). Tale operazione viene sanzionata con l'ammenda di cui all'articolo precedente 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 (o dal personale del Fornitore Ufficiale). Tale operazione viene sanzionata con l'ammenda, conformemente a quanto specificato in precedenza 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 o dal personale del Fornitore Ufficiale (purché marca, modello, misure e mescole siano quelli indicati dal Fornitore Esclusivo). La mancata consegna degli pneumatici nuovi viene equiparata ad una irregolarità tecnica. 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.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - SERBATOIO
 - 7.1.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che il serbatoio ed il tappo 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.
 - 7.1.2 - Nelle Classi di motocicli GP-0 è obbligatorio montare il serbatoio in materiale plastico equipaggiante i motocicli a partire dal 2017. I serbatoi in alluminio equipaggianti in origine i motocicli prodotti fino al 2016 non sono ammessi.
 - 7.1.3 - Conformemente a quanto indicato nel RTGS il serbatoio deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe®") e che gli sfiati del serbatoio sono liberi ma devono essere collegati attraverso una valvola di non ritorno ad un vaso di recupero. L'uso di materiali di riempimento, allo scopo di ridurre la capacità di un serbatoio, è vietato.
- 7.2 - CIRCUITO CARBURANTE
 - 7.2.1 - Il circuito del carburante, inteso come l'insieme di condotti e dispositivi compresi tra il serbatoio ed il carburatore, è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 7.3 - CARBURANTE
 - 7.3.1 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti" del vigente Regolamento Velocità.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 - GENERALITÀ ALIMENTAZIONE



8.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, l'impianto di alimentazione (come definito nel RTGS) deve essere mantenuto originale. L'uso di sistemi atti a variare i volumi nei condotti di ammissione è vietato.

8.2 - CARBURATORE

8.2.1 - È obbligatorio l'uso dei carburatori indicati nei punti a seguire.

- a) Classe GP-0 110 Automatica KF PZ 19
- b) Classe GP-0 110 4Speed Mikuni T/A22.
- c) Classe GP-0 160 4Speed KF PZ 27 o KEIHIN PE 28.
- d) Classe Ohvale 190 GP-0 KEIHIN PE 28 o Dell'Orto PHBH 28
- e) Classe Ohvale 190 GP-2 KEIHIN PE 28 o Dell'Orto PHBH 28

8.2.2 - Il diametro massimo del diffusore ed il numero dei getti non possono essere modificati, i rimanenti componenti del carburatore sono liberi.

8.2.3 - L'uso di pompe di ripresa o power-jet non è ammesso.

8.3 - FILTRO ARIA

8.3.1 - Il filtro dell'aria è obbligatorio e deve essere il filtro aria metallico fornito dal costruttore, nessuna modifica è ammessa.

8.3.2 - L'uso di sistemi atti ad aumentare la pressione dell'aria in ammissione al carburatore sfruttando il movimento del motociclo è vietato.

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ MOTORE

9.1.1 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il motore deve essere mantenuto originale in ogni suo componente.

9.1.2 - Gli unici motori ammessi sono quelli indicati nei punti a seguire.

- a) Classe GP-0 110 Automatica ZONGSHEN ZB110
- b) Classe GP-0 110 4Speed ZONGSHEN W110G
- c) Classe GP-0 160 4Speed ZONGSHEN W155
- d) Classe Ohvale 190 GP-0 DAYTONA ANIMA FDX190 4Speed
- e) Classe Ohvale 190 GP-2 DAYTONA ANIMA FDX190 4Speed

9.1.3 - La corsa e l'alesaggio devono rimanere originali.

9.1.4 - Conformemente a quanto stabilito nel RTGS, è obbligatorio l'utilizzo della protezione del carter motore lato destro. La protezione deve essere obbligatoriamente quella inclusa nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

9.1.5 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si autorizza l'uso di serbatoi di recupero degli sfianti motore della capacità minima di 250cc.

9.2 - TESTA

9.2.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la testa deve essere mantenuta originale, qualsiasi tipo di lavorazione per asportazione di materiale (incluso lucidatura) e riporto di materiale (incluso trattamento superficiale) è vietata.

9.2.2 - I condotti di aspirazione e scarico devono rimanere originali.

9.2.3 - Le sedi e le guide valvola devono essere mantenute originali.

9.2.4 - È consentito rettificare il piano della testa a contatto con il cilindro per ripristinare le superfici conformemente a quanto indicato nelle fiches tecniche depositate dal costruttore fermo restando il rispetto dei limiti del volume della camera di combustione e dell'altezza di squish riportati nell'articolo a seguire.

9.2.5 - Il volume della camera di combustione e l'altezza dello squish devono rispettare i valori indicati nella tabella di seguito.

Camera di Combustione	Volume (cc.)	Altezza Minima di Squish (mm.) *
a) Classe GP-0 110 Automatica	11.2 +/- 0,4	1.60
b) Classe GP-0 110 4 Speed	10.0 +/- 0.4	1.00



c) Classe GP-0 160 4 Speed	13.5 +/- 0.4	0.60
d) Classe Ohvale 190 GP-0	14.8 +/- 0.4	1.25
e) Classe Ohvale 190 GP-2	14.8 +/- 0.4	1.25

*Sull'altezza dello squish non è ammessa alcuna tolleranza.

- 9.2.6 - La candela è libera. Una volta fissata la candela sulla testa, nulla di quest'ultima, oltre agli elettrodi, può sporgere all'interno della camera di combustione.
- 9.2.7 - La guarnizione di testa deve rimanere originale, anche nel numero, nulla può essere rimosso o aggiunto dalla guarnizione, così come originariamente fornita dal costruttore ad eccezione di mastici, colle, paste siliciche etc.
- 9.3 - DISTRIBUZIONE
- 9.3.1 - Qualsiasi modifica all'albero a camme è vietata.
- 9.3.2 - Le valvole, le molle, le punterie (bicchierini), i paraoli (gommini), i semiconi ed i piattelli delle valvole devono essere mantenuti originali. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina. Lo spessoramento delle molle delle valvole è vietato.
- 9.3.3 - Gli alberi a camme, la catena di distribuzione, i pattini, il tenditore, i rocchetti ed ingranaggi (e le relative viti di fissaggio), il dispositivo automatico di decompressione devono essere mantenuti originali. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina. La fase degli alberi a camme non può essere modificata.
- 9.3.4 - A parziale deroga di quanto indicato nell'articolo precedente, unicamente nelle Classi Ohvale 190 GP-0 e Ohvale 190 GP-2 è ammesso sostituire la catena di distribuzione originale con la catena marca DID inclusa nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.
- 9.4 - CILINDRO
- 9.4.1 - Il cilindro deve essere mantenuto originale.
- 9.4.2 - È consentito rettificare il piano del cilindro a contatto con la testa per ripristinare le superfici conformemente a quanto indicato nelle fiches tecniche depositate dal costruttore, fermo restando il rispetto dei limiti del volume della camera di combustione e dell'altezza di squish riportati nel presente regolamento.
- 9.4.3 - La guarnizione di base cilindro deve rimanere originale, anche nel numero, nulla può essere rimosso o aggiunto dalla guarnizione, così come originariamente fornita dal costruttore ad eccezione di mastici, colle, paste siliciche etc.
- 9.5 - PISTONE
- 9.5.1 - Qualsiasi modifica al pistone, inclusi lucidatura e alleggerimento, è vietata.
- 9.5.2 - Qualsiasi modifica a fasce di tenuta, spinotto e relativi fermi, è vietata.
- 9.6 - BIELLA
- 9.6.1 - Qualsiasi modifica alla biella, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.
- 9.7 - ALBERO MOTORE
- 9.7.1 - L'albero motore deve essere mantenuto originale, qualsiasi modifica inclusi alleggerimento, bilanciatura e lucidatura, è vietata.
- 9.7.2 - Alleggerire o appesantire l'albero motore o qualsiasi elemento ad esso solidale (es. rotor del generatore, masse volaniche, ingranaggi di primaria) è vietato.
- 9.8 - CARTER MOTORE
- 9.8.1 - I carter motore ed i coperchi laterali dei carter motore devono rimanere originali, anche per quanto riguarda gli sfiati (numero e dimensione) il colore e la finitura superficiale. È consentito unicamente praticare dei fori sul coperchio del volano al fine di favorire il raffreddamento degli organi interni.
- 9.8.2 - L'uso di sistemi atti a ridurre la pressione interna ai carter motore, è vietato.
- 9.8.3 - È vietato riparare i carter ed i coperchi motore mediante riporto di materiale.

ART. 10 - TRASMISSIONE

- 10.1 - TRASMISSIONE PRIMARIA



- 10.1.1 - Gli ingranaggi della trasmissione primaria (sull'albero motore e sulla frizione) devono essere mantenuti originali.
- 10.2- FRIZIONE
- 10.2.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS si stabilisce che, per i motocicli della classe 110 Automatica, tutti i componenti della frizione (campana della frizione, masse frizione, piatto porta-masse, molle frizione) devono essere mantenuti originali.
- 10.2.2 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS si stabilisce che, nelle classi GP-0 110 4Speed, GP-0 160 4Speed, Ohvale 190 GP-0 e Ohvale 190 GP-2, salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la frizione, inclusi le molle, i dischi condotti, i dischi conduttori ed il comando frizione devono essere mantenuti originali.
- 10.2.3 - Unicamente sui motocicli delle Categorie GP-0 160 4Speed, Ohvale 190 GP-0 e Ohvale 190 GP-2 è ammesso montare il kit di frizione anti-saltellamento "EVR by OHVALE" incluso nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.
- 10.3 - CAMBIO
- 10.3.1 - Qualsiasi modifica al cambio, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed i relativi ingranaggi di trasmissione, è vietata.
- 10.3.2 - È vietato qualsiasi tipo di trattamento superficiale, incluso lucidatura e superfinitura.
- 10.3.3 - Unicamente sui motocicli delle Categorie GP-0 160 4Speed, Ohvale 190 GP-0 e Ohvale 190 GP-2 è ammesso sostituire la molla del sistema di selezione delle marce, inclusa nel kit specifico per il modello del motociclo in uso.
- 10.4 - TRASMISSIONE FINALE
- 10.4.1 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che per la trasmissione finale (pignone, corona e catena) è obbligatorio l'uso di componenti distribuiti da Ohvale.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 11.1 - GENERALITÀ
- 11.1.1 - Il tipo di raffreddamento (aria ed olio) deve rimanere originale.
- 11.2 - RADIATORE OLIO
- 11.2.1 - A deroga di quanto stabilito nel RTGS, il radiatore dell'olio deve essere mantenuto originale, anche nella posizione.
- 11.3 - CIRCUITO OLIO
- 11.3.1 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'olio è vietata.
- 11.3.2 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, vale quanto stabilito nei punti a seguire.
 - a) Le tubazioni dell'olio che connettono il motore al radiatore olio devono essere mantenute originali.
 - b) Gli sfiati motore devono essere fatti confluire in un serbatoio con un volume minimo di 250cc.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI
- 12.1.1 - Il cablaggio principale deve essere mantenuto originale, nessun taglio/modifica può essere effettuato, nessun connettore può essere sostituito o modificato.
- 12.1.2 - I comandi elettrici sul manubrio possono essere riposizionati, ma non sostituiti o rimossi.
- 12.1.3 - È obbligatorio mantenere l'interruttore di spegnimento del motore, montato sul semi-manubrio destro.
- 12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE
- 12.2.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il sistema di accensione e controllo motore (rotore, statore centralina di controllo motore e bobina) deve essere mantenuto originale. Ruotare lo statore o il rotore e spostare il pick-up oltre quanto consentito dalle asole di fissaggio originali, è vietato.
- 12.2.2 - Unicamente sui motocicli della Classe 190 GP-0 è obbligatorio montare il sistema di accensione e controllo motore equipaggiante il modello prodotto dal 2018. In tutte le rimanenti Classi il sistema di accensione deve essere mantenuto originale.



12.2.3 - In qualsiasi momento dell'evento, il 1° CT ha il diritto di richiedere la sostituzione di qualunque componente del sistema di accensione e controllo motore montati sul motociclo. Il rifiuto a procedere alla sostituzione è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

12.3 - SENSORI PER IL CONTROLLO DEL MOTORE

12.3.1 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è vietato.

12.3.2 - Nessuna centralina o sensore aggiuntivo ad eccezione di quelli montati in origine sul motore può essere aggiunto al fine di implementare le strategie di controllo del motore. I sensori montati in origine sul motore devono essere mantenuti originali.

12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.4.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato negli articoli a seguire, qualsiasi componente elettrico o elettronico (sensore centralina display) aggiuntivo ossia non montato in origine sul motociclo, è vietato.

12.4.2 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi (traguardi elettronici), è ammesso.

12.4.3 - È ammesso montare uno o più sistemi (cruscotti, display etc.) per la visualizzazione dei parametri indicati nei punti a seguire.

- a) Giri motore
- b) Temperatura dell'olio
- c) Tempo sul giro
- d) Ore motore

12.4.4 - È ammesso l'uso di cruscotti integrati con funzione di traguardo elettronico, geo-localizzazione e acquisizione dati. L'acquisizione dati deve limitarsi ai soli canali indicati nell'elenco a seguire.

- a) Giri motore
- b) Temperatura dell'olio
- c) Tempo sul giro
- d) Ore motore
- e) Posizione e velocità (mediante segnale GPS).

12.4.5 - Tutti i motocicli devono montare la luce posteriore inclusa nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.

12.4.6 - La presenza di cavi o componenti elettronici non ammessi o di natura indeterminata è equiparata ad una irregolarità tecnica.

12.5 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.5.1 - Nella categoria automatica GP-0 110 la batteria originale può essere sostituita con altra che abbia una capacità nominale (C/1) e potenza istantanea (CA) sufficienti ad avviare il motore come specificato nell'articolo a seguire. La batteria non può essere riposizionata ma deve rimanere nell'alloggiamento originale.

12.5.2 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA

13.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la carenatura, la sella, il parafango anteriore e posteriore e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono essere mantenute originali.

13.1.2 - Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi della carrozzeria possono essere modificati o sostituiti, le viti di fissaggio degli elementi che compongono la carrozzeria possono essere sostituiti con attacchi rapidi.

13.1.3 - I colori e le grafiche della carrozzeria sono liberi.

13.1.4 - L'uso di componenti in fibra di carbonio è vietato.

13.2 - CARENATURA

13.2.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, la carenatura deve essere mantenuta originale, è ammessa unicamente la riparazione a seguito di rotture ferma restando la sicurezza del componente.



- 13.2.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS in tutte le categorie, ad esclusione della Classe Ohvale 190 GP-2, per tutti i modelli GP-0 è ammesso modificare la carena come indicato nei punti a seguire:
- Sostituire il cupolino e/o la carenatura originali con quelli montati in origine sui motocicli prodotti a partire dal 2019
 - Montare i profili aerodinamici inclusi nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.
 - Sostituire il codone/copri-serbatoio originale con quello montato in origine sui motocicli GP-0 190 prodotti a partire dal MY 2020.
- 13.2.3 - Sui motocicli della Classe Ohvale 190 GP-2 è obbligatorio utilizzare la carenatura originale ed è ammesso montare i profili aerodinamici inclusi nel kit specifico per il modello di motociclo in uso.
- 13.2.4 - A parziale deroga da quanto specificato nel RTGS, si stabilisce che il vetrino (plexi) del cupolino deve essere mantenuto originale (anche se colorato) e può essere utilizzato come supporto per esporre la tabella porta-numero ed il numero di gara anteriore.
- 13.2.5 - Per tutti i modelli GP-0 prodotti fino al MY 2019, la dimensione e la forma dei fori di raffreddamento del radiatore olio sul cupolino sono libere. Per tutti gli altri modelli detti fori devono rimanere come sul motociclo originale.
- 13.3 - PARAFANGHI
- 13.3.1 - Per tutti i modelli GP-0 è ammesso sostituire il parafango originale con quello montato in origine sui motocicli prodotti a partire dal 2019. Per i modelli 190 GP-2 il parafango anteriore deve essere mantenuto originale.
- 13.3.2 - La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.
- 13.3.3 - Il parafango posteriore deve essere mantenuto originale.
- 13.4 - SELLA
- 13.4.1 - La seduta della sella può essere modificata.
- 13.5 - TABELLE PORTA-NUMERO E NUMERI DI GARA
- 13.5.1 - 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, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 13.5.2 - A parziale deroga di quanto specificato nel RTGS, si autorizza l'uso di numeri di gara frontali e laterali con altezza minima di mm. 90. La larghezza e lo spessore dei numeri, la distanza tra i numeri, la distanza dei numeri dal bordo della tabella devono essere tali da garantire la perfetta leggibilità quando il motociclo è in pista. In caso di contestazioni concernenti la leggibilità delle tabelle porta-numero, la decisione del CT è inappellabile.
- 13.6 - COLORE IDENTIFICATIVO CATEGORIA
- 13.6.1 - Unicamente nelle classi GP-0 160, 190 GP-0 e 190 GP-2 tutti i piloti devono apporre sulla parte posteriore del codone del proprio motociclo l'adesivo fornito da Ohvale nel colore indicato di seguito.
- | CATEGORIA | COLORE |
|-----------|--------|
| Junior | Verde |
| Expert | Giallo |
| Pro | Rosso |
- Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una inosservanza degli obblighi dei piloti. Nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, sentito il parere del Servizio Tecnico del Fornitore Ufficiale, può essere comminata la sanzione aggiuntiva dell'irregolarità tecnica.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - Salvo quanto autorizzato nell'articolo a seguire, in tutte le Classi l'impianto di scarico deve essere mantenuto originale.
- 14.2 - In tutte le classi, ad esclusione della Classe Ohvale 190 GP-2, è consigliato sostituire il silenziatore dei motocicli modello GP-0 prodotti prima del 2020, con quello dotato di predisposizione al dB Killer, montato in origine sui motocicli prodotti a partire dal 2020.



- 14.3 - In tutte le Classi il massimo livello fonometrico ammesso è di 100 dB/A ad un regime di rotazione del motore di 5.500 giri/min.

ART. 15 - BULLONERIA, ELEMENTI DI FISSAGGIO E CUSCINETTI

15.1 - GENERALITÀ

- 15.1.1 - Salvo quanto stabilito negli articoli a seguire, la bulloneria, gli elementi di fissaggio ed i cuscinetti sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

- 15.1.2 - È vietato l'uso di bulloneria in titanio o alluminio e di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar, se non presenti in origine sul motociclo o facenti parte del kit specifico per il modello di motociclo in uso.

- 15.1.3 - I cuscinetti devono avere le medesime caratteristiche tecniche di quelli originali. Sono vietati cuscinetti con riporti ceramici e/o gabbie in teflon.

15.2 - BULLONERIA MOTORE

- 15.2.1 - La bulloneria originale del motore può essere sostituita con altra di pari misura e con una classe di resistenza uguale o superiore all'originale.

- 15.2.2 - Ove richiesto è ammesso praticare fori per il passaggio dei fili di legatura, ma qualsiasi modifica tendente ad un alleggerimento è vietata.

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

ART. 16 - 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. In ogni caso la normativa ufficiale ed applicabile è quella specificata nel vigente RTGS:

- La verifica tecnica pre gara (OP) dei motocicli consiste, di norma, nel controllo visivo da parte dei CT dei requisiti di sicurezza e delle caratteristiche tecniche visibili dei motocicli, prescritte nei Regolamenti Tecnici di Classe o di Trofeo. In nessun caso una mancata contestazione in OP può essere utilizzata dai piloti come valida giustificazione per l'utilizzo di motocicli non conformi ai Regolamenti Tecnici.
- Alle OP ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. La punzonatura di un motociclo sostitutivo è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, rottura etc.) e deve essere preventivamente concordata con il CT preposto. Il motociclo deve essere della stessa marca e dello stesso modello di quello sostituito.
- 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 sul lato destro del motociclo, a discrezione del Commissario Tecnico (CT) 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.
- Alle operazioni preliminari (OP) il CT preposto ha facoltà di respingere i motocicli giudicati non conformi al vigente RTGS ed ai Regolamenti di Classe o di Trofeo. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al 1° CT, tale decisione è inappellabile.
- 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 dai Commissari di Gara, oltre che durante le OP e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova. È compito del pilota assicurarsi che il proprio motociclo sia conforme al presente Regolamento in ogni momento della manifestazione; su di lui ricadrà pertanto ogni responsabilità per l'utilizzo di un motociclo non conforme. In nessun caso la mancata contestazione di non conformità da parte dei Commissari di Gara potrà essere considerata valido motivo per l'utilizzo di un motociclo non conforme.
- Il CT ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del motociclo ritenuti non sicuri, al fine simulare gli effetti di contatti violenti, cadute o altre possibili sollecitazioni derivanti dall'uso sui campi di gara. In



nessun caso il pilota potrà rivalersi sul CT o sulla FMI per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.

- Il 1° CT ha la facoltà di rimuovere la punzonatura sul telaio di un motociclo ritenuto pericoloso. 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° CT 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° CT.
- In qualunque momento della manifestazione il 1° CT ha la facoltà di effettuare marcature, anche a mezzo di punzoni e sigilli, su un qualsiasi componente del motociclo. È obbligo del pilota (o del suo meccanico per lui) assicurarsi che le marcature siano integre ed in buone condizioni prima di ogni ingresso in pista.
- In sede di verifica tecnica, il CT 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 CT è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del CT preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato sulle misure effettuate non viene applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.
- È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino uno spazio libero minimo di mm 30 tra il serbatoio ed i manubri comprensivi degli eventuali accessori ad esso fissati. L'angolo di rotazione dello sterzo da ambedue i lati della linea mediana deve essere di almeno 15°. In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata. In qualunque posizione dello sterzo e della sospensione anteriore, le leve di comando sul manubrio e la ruota anteriore non devono toccare alcun componente del motociclo.
- Le estremità esposte dei manubri, di tutte le leve di comando sui manubri e delle 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 comando dell'acceleratore deve richiudersi automaticamente quando il pilota lo rilascia.
- Tutti i motocicli, devono avere almeno un impianto frenante funzionante per asse ruota.
- In tutte le Classi è obbligatorio l'uso di un dispositivo (para-leva) che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli.
- In tutte le Classi per il fissaggio delle pinze freno è ammessa bulloneria (viti, perni, dadi) in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8. La bulloneria in alluminio non è consentita per quest'applicazione.
- Tutti gli pneumatici devono essere sostituiti quando l'usura eccede il valore minimo fissato dal costruttore. Gli pneumatici rain possono essere usati unicamente se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal DdG.
- Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe[®]"). Il tappo del serbatoio deve garantire una tenuta perfetta.
- 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.
- Le protezioni motore che presentano evidenti segni di abrasioni devono essere sostituite.
- È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra il ramo inferiore della catena e la corona. Nel caso non sia parte integrante del forcellone, la pinna para-catena deve essere saldamente fissata ad esso, mediante saldatura o mediante l'uso di viti. Non sono ammessi fissaggi mediante incollaggio e/o fascette in nylon o in metallo.
- 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.

- Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.
- Ogni componente della carrozzeria deve essere presentato in buono stato di conservazione e con sistemi di fissaggio al motociclo tali da impedire il distacco quando il motociclo si trova in pista, nel rispetto delle norme del vigente RTGS.
- I motocicli equipaggiati 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. Nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato un foro con diametro minimo di mm 25 che deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il DdG dichiari la gara o la prova bagnata. La vasca non deve presentare ulteriori aperture dovute a tagli o abrasioni, tali da permettere la fuoriuscita di eventuali liquidi
- 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 l'abbigliamento di protezione conformemente a quanto indicato nel RTGS e nell'allegato "Abbigliamento di protezione" del vigente Regolamento Velocità. 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 delegato) 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. L'abbigliamento di protezione deve essere indossato correttamente secondo le indicazioni del Fabbricante e presentarsi in ottimo stato di conservazione, privo di strappi, abrasioni e/o rotture tali da pregiudicarne la funzione protettiva.

ART. 17 - NORME FINALI E DI RINVIO

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il vigente Regolamento Manifestazioni Motociclistiche (RMM) ed il vigente Regolamento Velocità (capitolo I "Parte generale", capitolo II "Specialità" e capitolo III "Regolamenti tecnici" con particolare riferimento al RTGS).

Durante la stagione 2021 la FMI riceverà le Ordinanze, i Decreti Governativi e le direttive emanate dall'Ufficio dello Sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri, aggiornando ove richiesto le proprie linee guida in materia di prevenzione dei contagi da Sars-COV-2. Nel caso quanto stabilito nel Regolamento Velocità, nei Regolamenti Tecnici di Classe e di Trofeo, negli allegati e nella documentazione integrativa (liste, documenti, fiches, modelli etc.) differisca o sia in contrasto con le suddette Linee Guida, queste ultime avranno valore di normativa sostitutiva fino al concludersi dell'emergenza Sars-COV-2.

ART. 18 - VARIAZIONI REGOLAMENTARI

Previa autorizzazione da parte del STS della FMI, l'Organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico, anche durante la stagione, dandone tempestiva comunicazione agli iscritti.

VISTO COMMISSIONE TECNICA

**APPROVATO CON DELIBERAZIONE D'URGENZA N. 78 DEL 13.03.2021
PUBBLICATO IL 15.03.2021**