



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

Settore Tecnico – Sportivo  
Comitato Velocità



## TROFEO V2 FUTURE CHAMP DUCATI ACADEMY REGOLAMENTO TECNICO

La **Race Investment – Garage 51** organizza, sotto l'egida della Federazione Motociclistica Italiana, il trofeo denominato **V2 Future Champ Ducati Academy** (di seguito "Trofeo").

I partecipanti, firmando la richiesta d'iscrizione al **Trofeo**, assumono l'impegno di prendere visione del presente Regolamento Tecnico accettandolo integralmente.

Fermo restando quanto stabilito nel vigente Regolamento Manifestazioni Motociclistiche della FMI e nelle norme del vigente Regolamento Velocità FMI, i motocicli che partecipano al **Trofeo** devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.

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

### ART. 1 - NORME GENERALI

- 1.1 - Nel **Trofeo** è ammesso esclusivamente l'utilizzo dei motocicli **Ducati Panigale V2-V2S m.y. 2025/2026** preparati in conformità a quanto stabilito dal presente Regolamento e corredati dai documenti di proprietà o concessione in uso. I numeri di telaio e motore devono essere conformi alla scheda d'omologazione europea, chiaramente leggibili e non manomessi.
- 1.2 - Le verifiche tecniche vengono effettuate dal Responsabile Tecnico del **Trofeo**, congiuntamente ai Commissari di Gara. Conformemente a quanto indicato nel RTGS, il Responsabile Tecnico del **Trofeo** può richiedere ai Commissari di Gara di sigillare, ispezionare, analizzare, trattenere, sostituire qualsiasi componente presente sul motociclo in qualunque momento della manifestazione, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste dei Commissari di Gara è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 1.3 - In fase di verifica i motori devono essere smontati a cura del pilota e/o del proprio meccanico. Questi devono essere muniti di propria attrezzatura atta allo scopo e di recipienti atti a contenere liquidi e parti smontate. Le operazioni di montaggio e smontaggio dei motocicli sono a carico del Pilota. Non è possibile in alcun modo rivalersi sull'organizzatore per ottenere un rimborso dei costi sostenuti per gli smontaggi a seguito di verifiche tecniche (sia d'ufficio che a seguito di reclamo).
- 1.4 - Il peso del motociclo in ordine di marcia non è oggetto di verifica. Il Responsabile Tecnico del **Trofeo**, in accordo con il Primo Commissario Tecnico, può richiedere ai piloti di sottoporsi e di sottoporre i loro motocicli ad una misura del peso a titolo di indagine. Il rifiuto a sottoporsi alla verifica del peso è considerato una inosservanza degli obblighi dei piloti.
- 1.5 - Tutti i Motocicli partecipanti al **Trofeo**, quando sono in pista, devono montare obbligatoriamente (salvo diversamente specificato negli articoli a seguire) ed esclusivamente **TUTTI** i componenti inclusi nel kit del **Trofeo** fornito con l'iscrizione al **Trofeo** stesso (si veda Allegato A per maggiore dettaglio). Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come irregolarità tecnica. Eventuali deroghe al presente articolo, dovute ad eventuali indisponibilità di

Viale Tiziano, 70 – 00196 Roma RM – Tel. 06.32488.516

[velocita@federmoto.it](mailto:velocita@federmoto.it) - [velocita@pec.federmoto.it](mailto:velocita@pec.federmoto.it)  
[www.federmoto.it](http://www.federmoto.it)



Settore Tecnico – Sportivo  
Comitato Velocità

componenti del kit obbligatorio, devono essere autorizzate dall'Organizzatore del **Trofeo** e comunicate per iscritto al Primo Commissario Tecnico.

- 1.6 I motori utilizzati nel **Trofeo** devono essere sigillati e punzonati, conformemente a quanto specificato nell'articolo 1.6 del RTGS.
- 1.7 - Durante la 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.
- 1.8 - Per le modalità con cui vengono conteggiati i motori e le sanzioni previste per l'uso di motori oltre il numero massimo ammesso fa riferimento quanto stabilito nell'articolo 1.7 del RTGS.
- 1.9 - I ricambi originali **DUCATI**, gli accessori originali **DUCATI** ed i componenti facenti parte del kit del **Trofeo** devono essere acquistati presso la rete dei concessionari Ufficiali **DUCATI** e se disponibili dall'organizzatore del Trofeo secondo disponibilità (salvo diversamente specificato nel presente regolamento). È responsabilità del pilota approvvigionarsi di tutti i ricambi necessari per lo svolgimento della manifestazione. Nessuna responsabilità può essere addebitata all'organizzatore del **Trofeo** e/o a **Ducati Motor Holding** in caso di indisponibilità delle parti di ricambio.
- 1.10 - Salvo quanto diversamente specificato nel presente regolamento, o vietato nel RTGS, i componenti del kit contenuti nell'allegato A, devono essere tutti obbligatoriamente montati in sostituzione degli originali. I restanti componenti devono essere mantenuti come forniti dal costruttore, nessuna modifica è ammessa, salvo deroghe comunicate dall'organizzatore a tutti i partecipanti.
- 1.11 - Tutto ciò che non è espressamente specificato o menzionato nel presente Regolamento Tecnico è da intendersi **VIETATO**.
- 1.12 - Gli accessori del Kit devono essere acquistati esclusivamente presso l'organizzatore del Trofeo, previo ordine programmato. Non è ammesso nessun altro componente o accessorio non espressamente autorizzato.

## ART. 2 - CICLISTICA

### 2.1 - TELAIO

- 2.1.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il telaio deve essere mantenuto originale.
- 2.1.2 - Forare il telaio per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi è vietato.
- 2.1.3 - La verniciatura del telaio è permessa, purché sia dello stesso colore del telaio originale, la lucidatura del telaio è vietata.
- 2.1.4 - I supporti o le piastre di ancoraggio del motore devono essere mantenuti originali.

### 2.2 - TELAIETTO REGGISSELLA

- 2.2.1 - Il telaietto posteriore reggisella deve essere mantenuto originale.

### 2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI E SUPPORTI CARENATURA

- 2.3.1 - Il telaietto porta strumenti deve essere mantenuto. La verniciatura del telaietto porta strumenti è libera.

### 2.4 - FORCELLONE

- 2.4.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, il forcellone ed il perno forcellone devono essere mantenuti originali.  
È fatta salva la facoltà dell'Organizzatore di approvare, anche in un momento successivo, specifici particolari tecnici o componenti alternativi. Tali eventuali aggiornamenti dovranno essere preventivamente validati sotto il profilo tecnico e, una volta approvati e comunicati al primo Commissario Tecnico, saranno resi disponibili a tutti i partecipanti, garantendo condizioni di equità e uniformità competitiva.
- 2.4.2 - I registri tendicatena originali non possono essere modificati. È fatta salva la facoltà dell'Organizzatore di approvare, anche in un momento successivo, la sostituzione o modifica dei registri tendicatena, qualora ritenuto opportuno per ragioni tecniche o di sicurezza. Eventuali componenti approvati saranno resi disponibili a tutti i partecipanti, nel rispetto dei principi di equità e uniformità regolamentare.



Settore Tecnico – Sportivo  
Comitato Velocità

**2.5 - PIASTRE DI STERZO**

2.5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, la piastra di sterzo inferiore ed il cannotto di sterzo devono essere mantenuti originali. La piastra di sterzo superiore deve essere sostituita con quella fornita nel Kit **SPIDER** con logo ufficiale del trofeo.

**2.6 - MANUBRI E COMANDI**

2.6.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, i manubri ed i comandi manuali devono essere sostituiti con quelli **SPIDER** con logo ufficiale del trofeo, menzionati nel kit manubri e comandi manubri. Le leve freno e frizione devono essere obbligatoriamente sostituite con quelle **SPIDER** con logo ufficiale del trofeo, indicate nel kit manubri e comandi manubri.

2.6.2 - Il comando del gas originale deve essere obbligatoriamente sostituito con il comando **JETPRIME** con logo ufficiale del trofeo menzionato nel kit.

**2.7 - PEDANE E COMANDI**

2.7.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale devono essere obbligatoriamente sostituiti con quelli del kit **SPIDER** con logo ufficiale del trofeo.

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

**ART. 3 - SOSPENSIONI**

**3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE**

3.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire la forcella deve essere mantenuta originale.

3.1.2 - La forcella deve essere mantenuta originale come prodotta dal costruttore negli steli, nei foderi e nei piedini.

3.1.3 - Le modifiche consentite sulla forcella originale sono quelle indicate nei punti a seguire:

- Sostituzione molle
- Sostituzione olio forcella
- Rimozione tamponi fine corsa
- Applicazione supporto potenziometro per acquisizione dati

3.1.4 - La posizione della forcella rispetto alle piastre di sterzo è libera a condizione che l'accoppiamento venga fatto sfruttando tutta l'altezza delle superfici di serraggio della piastra di sterzo superiore. È ammesso utilizzare i tappi forcella per l'accoppiamento con la piastra di sterzo superiore.

**3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO**

3.2.1 - È ammesso l'utilizzo di un ammortizzatore di sterzo. L'unico ammortizzatore di sterzo consentito è quello di marca **ÖHLINS**, utilizzando i supporti di montaggio del fornitore **SPIDER**.

L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo delle sospensioni e dell'ammortizzatore di sterzo è vietato.

In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata (vedi RTGS).

**3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE**

3.3.1 - È permesso l'utilizzo dell'ammortizzatore posteriore originale con l'obbligo del kit modifica Andreani Group. La modifica effettuata da Andreani dovrà essere identificabile tramite apposito numero seriale univoco e dotata di sigillo di sicurezza, al fine di garantire l'autenticità, la tracciabilità e la conformità alle specifiche tecniche approvate. In caso di accertata manomissione, alterazione o assenza del sigillo e/o del numero seriale, saranno applicate sanzioni disciplinari, fino all'esclusione dalla classifica della manifestazione, fatto salvo ogni ulteriore provvedimento previsto dal regolamento.



## Settore Tecnico – Sportivo

### Comitato Velocità

- 3.3.2 - La molla dell'ammortizzatore posteriore ed il sistema idraulico di precarico molla sono obbligatori e facenti parte del kit **ANDREANI**.
- 3.3.3 - I registri e gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone devono essere mantenuti originali.

## **ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE**

### **4.1 - GENERALITÀ IMPIANTO FRENANTE**

- 4.1.1 - Non è ammesso aggiungere condotti d'aria allo scopo di migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante. È fatta salva la facoltà dell'Organizzatore di approvare, anche in un momento successivo, l'utilizzo dei condotti d'aria, qualora ritenuto opportuno per ragioni tecniche o di sicurezza. Eventuali componenti approvati saranno resi disponibili a tutti i partecipanti, nel rispetto dei principi di equità e uniformità regolamentare.

### **4.2 - DISCHI FRENO**

- 4.2.1 - I dischi freno anteriori e posteriori e le loro componenti (pista frenante, flange e nottolini) devono essere sostituiti con quelli forniti nel kit GALFER. Previa autorizzazione dell'organizzatore del trofeo, e comunicazione al primo Commissario tecnico, è consentito l'utilizzo dei dischi di primo equipaggiamento della moto. In caso di gara dichiarata bagnata, in abbinamento agli pneumatici rain, è possibile utilizzare i dischi freno originali. Non sono ammesse ulteriori modifiche o componenti alternativi diversi da quanto indicato.

### **4.3 - PINZE FRENO**

- 4.3.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, le pinze freno anteriori e posteriori, così come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio, devono essere mantenuti originali. È obbligatoria la legatura delle spine reggi-pastiglie freno; per il fissaggio delle pinze freno, è ammessa unicamente bulloneria (viti, perni, dadi) in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8. La bulloneria in alluminio e/o titanio non è consentita per quest'applicazione (vedi RTGS).

- 4.3.2 - Le uniche pastiglie dei freni ammesse sono quelle del kit **GALFER**.

- 4.3.3 - L'organizzatore del **Trofeo** fornisce n°2 set completi di pastiglie per evento del costruttore **GALFER**.

- 4.3.4 - La consegna del materiale nuovo è subordinata al ritiro del materiale usato.

### **4.4 - POMPE FRENO**

- 4.4.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, le pompe dei freni anteriori e posteriori devono essere mantenute originali.

### **4.5 - ELETTRONICA FRENI**

- 4.5.1 - L'uso di sistemi antibloccaggio (ABS) è vietato.

- 4.5.2 - È obbligatorio rimuovere l'impianto dell'ABS ed i restanti componenti del sistema montati in origine sul motociclo, ad eccezione della centralina ABS, in quanto componente necessario alla lettura delle ruote foniche. La suddetta centralina ABS deve restare sul veicolo sigillando gli ingressi e le uscite idrauliche.

- 4.5.3 - È obbligatorio sostituire le tubazioni dei freni originali con quelle racing treccia in acciaio (tubi aeronautici) facenti parte del kit **TOCCIO RACING**.

## **ART. 5 - CERCHI RUOTA**

- 5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, i cerchi ruota anteriori e posteriori devono essere mantenuti originali. Il solo colore dei cerchi permesso è il nero. Le boccole e i cuscinetti ruota devono restare gli originali.

- 5.2 - Il porta-corona, i cuscinetti e i gommini parastrappi della trasmissione finale devono essere mantenuti originali.

- 5.3 - I perni ruota (anteriore e posteriore) devono essere mantenuti originali. È fatta salva la facoltà dell'Organizzatore di approvare, anche in un momento successivo, la sostituzione o modifica dei perni ruota, qualora ritenuto opportuno per ragioni tecniche o di sicurezza. Eventuali componenti approvati saranno resi disponibili a tutti i partecipanti, nel rispetto dei principi di equità e uniformità regolamentare.



Settore Tecnico – Sportivo  
Comitato Velocità

Come riportato nel RTGS: l'uso di ruote lenticolari e/o l'uso di coperchi solidali ai cerchi ruota è vietato. È ammesso, oltre che raccomandato, inserire alle estremità dei perni ruota dei tamponi di protezione con i bordi arrotondati e con una sporgenza massima dalle estremità dei perni ruota di 30 mm.

**ART. 6 – PNEUMATICI**

6.1 - Il Trofeo è "monogomma" **Pirelli**, gli unici pneumatici ammessi sono quelli indicati di seguito:

- Anteriore: Pirelli Diablo Supercorsa SC1 - 120/70 SC1 SLICK
- Posteriore: Pirelli Diablo Supercorsa SC0/SC1 - 190/60 SC0/SCX SLICK

Nel caso le prove o le gare siano dichiarate bagnate dal Direttore di Gara, gli unici pneumatici da bagnato ammessi sono quelli indicati di seguito:

- Anteriore: Pirelli Diablo Rain - 120/70 SCR1
- Posteriore: Pirelli Diablo Rain - 200/60 SCR1

Gli pneumatici rain possono essere usati unicamente se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal DdG (vedi Regolamento Velocità).

L'utilizzo di pneumatici di marca, modello, misure o mescole diversi da quelli indicati è considerato una irregolarità tecnica.

6.2 - Tutti gli pneumatici necessari per ogni manifestazione devono essere obbligatoriamente acquistati presso il Racing Service Pirelli presente sul campo gara. Il Racing Service comunicherà al Responsabile Tecnico del **Trofeo** entro il termine delle qualifiche l'elenco dei piloti che non avessero rispettato il presente articolo. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una irregolarità tecnica da scontarsi al termine della gara della domenica. Il numero massimo di pneumatici acquistabili per ogni singola manifestazione è di 4 pneumatici anteriori e 4 pneumatici posteriori. È responsabilità del pilota, o suo incaricato, conservare la documentazione inerente all'avvenuto acquisto da mostrare in caso di richiesta da parte del Racing Service.

6.3 - Durante le operazioni preliminari, il pilota o un suo incaricato dovrà ritirare presso l'organizzatore n°8 bollini di contingentamento, 4 da applicare sugli pneumatici anteriori e i restanti 4 sugli pneumatici posteriori del proprio motociclo durante tutte le fasi della manifestazione. Il mancato rispetto di tale norma equiparato ad irregolarità tecnica. Il contingentamento degli pneumatici, quindi l'utilizzo dei bollini è obbligatorio per qualifiche e gare. In caso di utilizzo delle gomme rain le stesse non dovranno essere bollinate. Lo scambio dei bollini di contingentamento tra i piloti, anche dello stesso team, è assolutamente vietato. Il mancato rispetto di tale norma sarà sanzionato come da normativa federale.

6.4 - È consigliato a tutti i piloti di dotarsi di una coppia di cerchi ruota di scorta già equipaggiati con pneumatici Rain conformi agli articoli precedenti in quanto, in caso di sessioni dichiarate bagnate dal DdG, il Race Service non può garantire che le operazioni di montaggio degli pneumatici rain possano avvenire nei tempi utili con l'inizio delle sessioni stesse. Come riportato nel RTGS: quando l'usura eccede il valore minimo fissato dal costruttore, gli pneumatici devono obbligatoriamente essere sostituiti.

6.5 - Conformemente a quanto indicato nel RTGS, l'uso di generatori e termocoperte in griglia di partenza è consentito. Le uniche termocoperte ammesse sono quelle indicate nell'Allegato A, fornite da **THERMAL TECHNOLOGY** con logo ufficiale del trofeo.

**ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE**

**7.1 - SERBATOIO**

7.1.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il serbatoio deve essere mantenuto originale e deve essere riempito con apposita spugna Explosafe. È obbligatorio il montaggio del kit grip serbatoio **RACESEATS** con logo ufficiale del trofeo.



## Settore Tecnico – Sportivo

### Comitato Velocità

7.1.2 - Il tappo del serbatoio originale deve essere obbligatoriamente sostituito con quello del kit **SPIDER** con logo ufficiale del trofeo, che garantisce una tenuta tale da prevenire eventuali fuoriuscite di carburante in caso di caduta del motociclo.

#### **7.2 - CIRCUITO CARBURANTE**

7.2.1 - Il circuito del carburante compreso tra il serbatoio ed il flauto iniettori deve rimanere come sul motociclo originale. Qualsiasi modifica, alterazione o sostituzione del suddetto circuito sarà considerata irregolarità tecnica e comporterà l'applicazione di sanzioni disciplinari, fino all'esclusione dalla classifica di gara.

#### **7.3 - CARBURANTE**

7.3.1 - L'unico carburante ammesso è quello fornito da **PANTA**, fornitore ufficiale del **Trofeo**. Il carburante deve essere contenuto in un unico serbatoio. La sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato, è vietata. Gli sfiati del serbatoio devono obbligatoriamente confluire in un apposito contenitore di raccolta della capienza minima di 200 ml.

### **ART. 8 - ALIMENTAZIONE**

#### **8.1 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE**

8.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il sistema di alimentazione come definito nel RTGS, deve essere mantenuto originale. L'unica modifica ammessa è quella per eliminare il galleggiante della pompa benzina originale.

8.1.2 - I cornetti di aspirazione devono rimanere come originali inclusa la loro posizione.

8.1.3 - Gli iniettori e la loro pressione di esercizio devono essere mantenuti originali.

8.1.4 - La pressione in uscita dalla pompa benzina deve essere conforme a quella indicata dalla casa madre.

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

#### **8.2 - CASSA FILTRO**

8.2.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire e nel RTGS, la cassa filtro e la guarnizione di accoppiamento della cassa filtro devono essere mantenute originali.

8.2.2 - È permesso fissare sulla cassa filtro schermi termici (pellicole adesive incluse) non presenti in origine sul motociclo omologato.

8.2.3 - Il filtro dell'aria è libero, ma deve essere obbligatoriamente utilizzato e deve rimanere nella sua posizione originale.

8.2.4 - I condotti di ammissione dell'aria in cassa filtro devono essere mantenuti originali, nessuna modifica è ammessa. Conforme a quanto riportato nel RTGS: tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare attraverso un elemento filtrante (filtro/i) che impedisca l'ingresso di corpi estranei all'interno del motore. Essendo un motore 4 tempi, i gas di sfiato del motore devono scaricare attraverso un serbatoio di recupero intermedio e tornare nella cassa filtro. La cassa filtro e/o i serbatoi di raccolta degli sfiati motore devono essere ispezionati ed eventualmente vuotati completamente prima dell'inizio di ogni prova o gara.

### **ART. 9 - MOTORE**

#### **9.1 - GENERALITÀ MOTORE**

9.1.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il motore deve essere mantenuto originale. Le tolleranze applicabili per ogni componente sono quelle previste dalla Casa Madre.

9.1.2 - La corsa e l'alesaggio devono rimanere come omologati dalla Casa Madre.

9.1.3 - Sul motore è ammessa la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, purché vengano mantenute le quote originali nei limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate" del vigente Regolamento Velocità FMI.

9.1.4 - La guarnizione di testa deve rimanere originale, anche nel numero di foglie; nulla può essere rimosso o aggiunto alle guarnizioni, così come originariamente fornite dal costruttore.



## Settore Tecnico – Sportivo

### Comitato Velocità

#### **9.2 - TESTA**

- 9.2.1 - Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica alla testa è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.
- 9.2.2 - Non è ammesso rettificare il piano della testa dal lato del blocco cilindri.
- 9.2.3 - I condotti di ammissione e di scarico devono essere mantenuti originali. Qualsiasi modifica, inclusa la lucidatura, è vietata. Qualsiasi modifica e/o alterazione sarà considerata irregolarità tecnica e comporterà l'applicazione di sanzioni disciplinari, fino all'esclusione dalla gara.
- 9.2.4 - Le sedi e le guide valvola devono essere mantenute originali.

#### **9.3 - DISTRIBUZIONE**

- 9.3.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato negli articoli a seguire, il sistema di distribuzione deve essere mantenuto originale.
- 9.3.2 - Gli ingranaggi della distribuzione montati sugli alberi a camme, devono rimanere originali. Le viti di fissaggio degli ingranaggi agli alberi a camme devono essere conformi alle originali per quanto riguarda materiale e dimensioni.
- 9.3.3 - Gli alberi a camme devono rimanere originali.
- 9.3.4 - Le valvole devono essere mantenute originali.
- 9.3.5 - Le molle, i semi-coni ed i piattelli delle valvole devono rimanere originali. Lo spessoramento delle molle delle valvole è vietato.

#### **9.4 - CILINDRI**

- 9.4.1 - Qualsiasi modifica ai cilindri è vietata.
- 9.4.2 - Non è ammesso rettificare il piano dei cilindri dal lato della testa.
- 9.4.3 - Non è consentito effettuare nessun tipo di riporto all'interno della canna dei cilindri.

#### **9.5 - PISTONI**

- 9.5.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni, inclusi lucidatura ed alleggerimento, è vietata.
- 9.5.2 - Qualsiasi modifica a fasce di tenuta, spinotti e relativi fermi, è vietata.

#### **9.6 - BIELLE**

- 9.6.1 - Qualsiasi modifica alle bielle, 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 - Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, alleggerire o appesantire qualsiasi elemento solidale all'albero motore (es. rotor del generatore, masse volaniche, ruote foniche, ingranaggi di primaria) è vietato.
- 9.7.3 - Il contralbero di bilanciamento, deve essere mantenuto originale.

#### **9.8 - CARTER MOTORE**

- 9.8.1 - I carter motore devono essere mantenuti originali, anche per quanto riguarda gli sfianti motore (numero e dimensioni), il colore e la finitura superficiale.
- 9.8.2 - I coperchi laterali del carter motore devono rimanere originali. È consentita la verniciatura dei coperchi laterali motore purché sia dello stesso colore del coperchio originale. È fatta salva la facoltà dell'Organizzatore di deliberare, anche in un momento successivo, l'introduzione di nuovi componenti o soluzioni tecniche relative al presente articolo, mediante l'adozione di uno specifico kit aggiuntivo. Tali componenti, una volta approvati, dovranno essere resi disponibili a tutti i partecipanti, garantendo uniformità tecnica ed equità competitiva.

#### **9.9 - COPPA DELL'OLIO**

- 9.9.1 - La coppa dell'olio ed il relativo sistema di pescaggio, devono essere mantenuti originali.

#### **9.10 - LUBRIFICANTI**

- 9.10.1- È obbligatorio l'utilizzo di lubrificanti motore **BARDAHL**, fornitore unico del **Trofeo**.



## Settore Tecnico – Sportivo

### Comitato Velocità

9.10.2 - Il fornitore ufficiale si riserva la facoltà di effettuare controlli a campione sui lubrificanti utilizzati, mediante analisi tecniche e di laboratorio, al fine di verificarne la conformità a quanto previsto dal presente regolamento.

9.10.3 - Eventuali non conformità riscontrate potranno comportare l'applicazione di sanzioni secondo quanto stabilito dal regolamento sportivo e tecnico.

#### **9.11 - SOSTITUZIONE MOTORE**

9.11.1 - Nel caso di sostituzione del motore (o dei carter motore) equipaggiante in origine il motociclo, ed associato al telaio, il pilota ha l'obbligo di comunicare al Responsabile Tecnico del **Trofeo** il nuovo numero del motore, presentando i documenti fiscali che ne attestino la provenienza. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come irregolarità tecnica. È vietato l'utilizzo di tamponi para-telaio e protezioni carenatura. Tutti i coperchi laterali dei carter motore contenenti olio, che in caso di caduta potrebbero entrare in contatto con il terreno, devono obbligatoriamente essere protetti dalle cover del kit **SPIDER** con logo ufficiale del trofeo. Le protezioni che presentano evidenti segni di abrasioni devono essere sostituite con altre nuove. Il mancato rispetto di tale norma sarà sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti.

### **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. Nessun trattamento di finitura superficiale è consentito.

#### **10.2 - FRIZIONE**

10.2.1 - La frizione ed il comando frizione, ivi compresi i dischi frizione condotti e conduttori, devono essere mantenuti originali. È vietato sostituire la frizione originale con frizioni aftermarket.

#### **10.3 - CAMBIO**

10.3.1 - Qualsiasi modifica al cambio, inteso come l'insieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forcelle, albero primario e secondario ed i relativi ingranaggi di trasmissione, è vietata. Nessun trattamento di finitura superficiale è consentito.

#### **10.4 - TRASMISSIONE FINALE**

10.4.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è di passo 520, ed è obbligatorio l'utilizzo del materiale previsto dal kit (catena **DID**/corona **SITTA** con logo ufficiale del trofeo.). Il pignone dovrà essere quello originale Ducati.

10.4.2 - Il coperchio copri-pignone può essere modificato, sostituito o rimosso.

10.4.3 - È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra il ramo inferiore della catena e la corona. La protezione del forcellone e la pinna para-catena devono essere quelle fornite nel kit **FULLSIX**.

### **ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE**

#### **11.1 - RADIATORE ACQUA**

11.1.1 - Il radiatore dell'acqua deve essere mantenuto originale.

#### **11.2 - CIRCUITO ACQUA**

11.2.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire qualsiasi modifica al circuito dell'acqua è vietata.

Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura. Il tappo di carico del radiatore dell'acqua è libero e deve garantire una tenuta perfetta ed essere assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale (vedi RTGS).

11.2.2 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'acqua è vietata.

#### **11.3 - CIRCUITO OLIO**

11.3.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, qualsiasi modifica al circuito dell'olio è vietata.



Settore Tecnico – Sportivo  
Comitato Velocità

11.3.2 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'olio è vietata.

In conformità con quanto riportato nel RTGS, tutti i componenti esterni del circuito dell'olio, i tappi d'immissione e scarico, i filtri, gli scambiatori (acqua olio 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. I tubi flessibili esterni al motore contenenti olio in pressione (se presenti) devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna e crimpati sulle parti terminali.

Nella parte di circuito olio esterna al motore è obbligatorio l'uso di terminali o bulloni in acciaio con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o in titanio di grado 5.

11.3.3 - Il filtro dell'olio deve essere quello originale **Ducati** per il modello di motociclo.

## **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 (anche per quanto riguarda i rami inutilizzati).

12.1.2 - I comandi elettrici (interruttori e pulsanti) sul manubrio sinistro e destro devono essere obbligatoriamente sostituiti con quelli del kit **JET PRIME con logo ufficiale del trofeo**.

12.1.3 - È obbligatorio montare sul motociclo un interruttore principale ON/OFF della **JET PRIME** con logo ufficiale del trofeo.

### **12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE**

12.2.1 - L'unica centralina di controllo motore (ECU) consentita è quella originale e deve rimanere inalterata sia nell'hardware che nel firmware. Eventuali modifiche, aggiornamenti o interventi sulla ECU sono consentiti esclusivamente alla casa madre Ducati, secondo specifiche tecniche ufficiali. Non sono ammessi interventi da parte di terzi.

Qualsiasi difformità rispetto a quanto sopra indicato sarà considerata irregolarità tecnica e potrà comportare sanzioni disciplinari, fino all'esclusione dalla classifica e/o dalla gara. Nessuna centralina o sensore aggiuntivo, ad eccezione di quelli montati in origine sul motociclo, quelli eventualmente presenti nel Kit e del blipper, può essere aggiunto al fine di implementare le strategie di controllo del motore. I sensori montati in origine sul motore e quelli facenti parte del Kit devono essere mantenuti originali.

12.2.2 - La ECU non può essere riposizionata. Per il fissaggio della ECU al motociclo è obbligatorio utilizzare il supporto originale.

12.2.3 - In qualunque momento dell'evento, il Responsabile Tecnico del Trofeo ed i Commissari di gara hanno il diritto di connettersi alla ECU per verificarne la conformità, e/o di richiedere la sostituzione della centralina montata sul motociclo. Il rifiuto ad ottemperare alla richiesta di controllo e/o alla sostituzione della ECU è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

12.2.4 - Le uniche candele ammesse sono quelle montate in origine sul motociclo omologato; tutti i rimanenti attuatori dell'impianto di accensione (incluse le bobine) devono essere mantenuti originali ed essere connessi unicamente alla ECU attraverso il cablaggio principale del motociclo (come da schema elettrico).

### **12.3 - SENSORI PER IL CONTROLLO DEL MOTORE**

12.3.1 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (blipper) è ammesso. Il sistema blipper (sensore) deve essere quello originale.

12.3.2 - Il sistema lambda originale (sonda) deve essere mantenuto originale e funzionante. La sonda deve essere posizionata ove predisposto sull'impianto di scarico fornito con il Kit ARROW con logo ufficiale del trofeo.

12.3.3 - Salvo quando diversamente specificato, gli unici sensori per il controllo del motore ammessi sono quelli montati in origine sul motociclo e previsti nello schema del cablaggio principale del motociclo (sensori OEM).



## Settore Tecnico – Sportivo

### Comitato Velocità

#### **12.4 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE**

- 12.4.1 - L'alternatore (ACG) e la ruota fonica devono essere mantenuti originali. In ogni caso l'alternatore deve essere mantenuto funzionante. Ruotare lo statore o il rotore e spostare il pick-up è vietato. Modificare i relativi bulloni di fissaggio è vietato.
- 12.4.2 - La batteria originale non può essere sostituita con altre. Per il fissaggio della batteria al motociclo è obbligatorio utilizzare il supporto originale.
- 12.4.3 - La strumentazione originale, le relative staffe di supporto e connessioni elettriche non possono essere modificate. Fanno eccezione il dispositivo immobilizer, che può essere spostato rispetto alla sua posizione originale a condizione di essere saldamente posizionato in zona idonea e protetta da calore mediante l'ausilio di un supporto idoneo, ed il blocchetto chiave meccanico che deve obbligatoriamente essere rimosso e sostituito con lo switch ON/OFF fornito da **JET PRIME** con logo ufficiale del trofeo.

#### **12.5 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO**

- 12.5.1 - Nessun componente elettrico o elettronico (sensore, centralina o sistema) può essere aggiunto sul motociclo ad eccezione di quelli specificati di seguito.
- 12.5.2 - È ammesso montare sul motociclo un sistema di acquisizione dati **Ducati** DDL che includa, oltre alla centralina di acquisizione, un cablaggio di acquisizione ed uno o più sensori aggiuntivi inclusi nei punti a seguire:
- Posizione forcella
  - Posizione ammortizzatore
  - Pressione freno ruota anteriore
  - Pressione freno ruota posteriore
  - Pressione olio motore
- 12.5.3 - Ad eccezione della ECU, l'uso di moduli o sensori aggiuntivi che integrino piattaforme inerziali e/o giroscopi è vietato. I sensori originali presenti sul motociclo (o i loro moduli di controllo se previsti) possono essere acquisiti attraverso la ECU via CAN-bus.
- 12.5.4 - L'unica funzione del cablaggio di acquisizione deve essere quella che permette la connessione del logger con i sensori aggiuntivi non previsti nello schema del cablaggio principale. Sono ammessi cablaggi di acquisizione integrati con il cablaggio principale del motociclo. Il fornitore dei sensori aggiuntivi è libero.
- 12.5.5 - Il logger DDL non deve avere funzioni di controllo motore (ossia non alterare i parametri in ingresso alla ECU).
- 12.5.6 - Qualsiasi centralina, sistema o sensore eventualmente montato in origine sul motociclo, non conforme a quanto specificato negli articoli precedenti, deve essere rimosso dal motociclo. La presenza di cavi, sensori, strumenti o componenti elettronici non autorizzati o di natura indeterminata è equiparata ad una irregolarità tecnica.
- 12.5.7 - Il Responsabile Tecnico del **Trofeo** ed i Commissari di Gara hanno facoltà di prelevare qualsiasi dato o informazione presente nel dispositivo di acquisizione dati. Il mancato rispetto del presente articolo è considerato una irregolarità tecnica. Il Responsabile Tecnico, sentito il parere dei Commissari di Gara, ha facoltà di richiedere il montaggio di dispositivi di acquisizione dati ai piloti. Il mancato rispetto del presente articolo è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti.

### **ART. 13 - CARROZZERIA**

#### **13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA**

- 13.1.1 - A deroga di quanto stabilito nel RTGS, le uniche carenature (e parti annesse) ammesse sono quelle del motociclo originale. La vasca della carenatura deve obbligatoriamente essere quella fornita nel kit **DA LIO** e conforme al regolamento velocità FMI.
- 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 sostituite con attacchi rapidi.



## Settore Tecnico – Sportivo

### Comitato Velocità

#### **13.2 - COLORAZIONE DEL MOTOCICLO E GRAFICHE PUBBLICITARIE**

- 13.2.1 - La colorazione della carenatura e del parafango anteriore deve essere conforme nella grafica e nei colori a quanto indicato dal Responsabile Tecnico del **Trofeo**.
- 13.2.2 - La grafica (colorazione e parte adesiva) del motociclo completo è obbligatoria ed uguale per tutti i concorrenti. L'unica eccezione è la vasca della carenatura che deve obbligatoriamente essere di colore nero.
- 13.2.3 - È permesso applicare qualsiasi tipo di adesivo sui cerchi ruota. I cerchi ruota devono obbligatoriamente essere di colore nero.
- 13.2.4 - È obbligatorio apporre sulla carenatura delle moto i loghi e le grafiche degli sponsor del **Trofeo**. I loghi degli sponsor personali del pilota devono essere approvati dal Responsabile Tecnico del **Trofeo** e possono essere apposti unicamente nelle zone previste.
- 13.2.5 - Non è consentito esporre sul motociclo loghi di aziende in concorrenza con gli sponsor del trofeo.
- 13.2.6 - L'organizzatore ha la facoltà di disporre controlli per verificare la conformità delle grafiche e la corretta collocazione dei loghi degli sponsor sui motocicli utilizzati per le prove ufficiali cronometrate e per la gara.
- 13.2.7 - La sanzione applicata per il mancato rispetto, anche di uno solo dei punti degli articoli sopra elencati, va dall'ammenda per l'inosservanza degli obblighi dei piloti, all'esclusione dalla classifica.

#### **13.3 - NUMERI DI GARA**

- 13.3.1 - Salvo quanto indicato negli articoli a seguire, i numeri di gara devono essere conformi a quanto previsto nel RTGS.
- 13.3.2 - Le tabelle porta numero devono essere posizionate come indicato nel RTGS.
- 13.3.3 - Il colore delle tabelle porta-numero deve essere bianco ed i numeri di gara devono essere neri. I caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere chiaramente leggibili, oltre a non riflettere la luce solare.

#### **13.4 - CARENATURA**

- 13.4.1 - Il vetrino del cupolino (plexi) deve essere costruito obbligatoriamente in materiale trasparente ed incolore e sarà fornito nel kit **WRS** con logo ufficiale del trofeo.
- 13.4.2 - L'uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso d'aria ai radiatori non è consentito. È fatta salva la facoltà dell'Organizzatore di approvare, anche in un momento successivo, la sostituzione o modifica dei convogliatori di flusso, qualora ritenuto opportuno per ragioni tecniche o di sicurezza. Eventuali componenti approvati saranno resi disponibili a tutti i partecipanti, nel rispetto dei principi di equità e uniformità regolamentare.

#### **13.5 - PARAFANGHI**

- 13.5.1 - Il parafango anteriore deve essere obbligatoriamente montato e deve essere quello del motociclo originale o quello fornito nel Kit **DA LIO**.
- 13.5.2 - Il parafango posteriore deve essere obbligatoriamente montato e deve essere quello del motociclo originale. È fatta salva la facoltà dell'Organizzatore di approvare, anche in un momento successivo, la sostituzione o modifica del parafango posteriore, qualora ritenuto opportuno per ragioni tecniche o di sicurezza. Eventuali componenti o modifiche approvate saranno rese disponibili a tutti i partecipanti, nel rispetto dei principi di equità e uniformità regolamentare.

#### **13.6 - SELLA**

- 13.6.1 - La sella deve essere obbligatoriamente quella del kit **RACE SEATS** con logo ufficiale del trofeo.
- 13.6.2 - L'altezza della spugna sella è libera. Possono essere apportate modifiche per ottimizzare la posizione del pilota a bordo del motociclo a condizione che non vengano alterate le viti di fissaggio e la forma del motociclo.

#### **ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO**

- 14.1 - Per impianto di scarico si intende l'insieme dei tubi di scarico, dei silenziatori e dei relativi elementi di fissaggio.
- 14.2 - L'impianto di scarico deve essere unicamente quello fornito nel kit **ARROW** con logo ufficiale del trofeo, nessuna modifica è ammessa. È fatta salva la facoltà dell'Organizzatore di approvare, anche in un momento successivo, la



Settore Tecnico – Sportivo  
Comitato Velocità

sostituzione o modifica dell'impianto di scarico, qualora ritenuto opportuno per ragioni tecniche o di sicurezza. Eventuali componenti approvati saranno resi disponibili a tutti i partecipanti, nel rispetto dei principi di equità e uniformità regolamentare.

- 14.3 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato, ad esclusione delle parti in contatto con la carenatura e delle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.
- 14.4 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A. Il regime di rotazione del motore al quale viene effettuata la misura è 5.500 rpm con tolleranza (al termine di ogni turno) di 3 dB.

**ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO**

- 15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali non possono essere sostituiti.
- 15.2 - L'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar è vietato, se non presenti in origine sul motociclo o facenti parte del kit specifico per il modello di motociclo in uso.

**ART. 16 - 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, alcune di queste sono già sopracitate nelle apposite sezioni di competenza del presente Regolamento Tecnico. In ogni caso la normativa ufficiale ed applicabile è quella specificata nel vigente RTGS.

La verifica tecnica pre-gara (OP = operazioni preliminari) 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.

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 un valido motivo per l'utilizzo di un motociclo non conforme.



## Settore Tecnico – Sportivo Comitato Velocità

Il CT ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del motociclo ritenuti non sicuri, al fine di 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 o 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 30 mm tra il serbatoio ed i manubri comprensivi degli eventuali accessori ad essi fissati. L'angolo di rotazione dello sterzo da ambedue i lati della linea mediana deve essere di almeno 15°. 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 ruota.

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. È facoltativo il para-leva frizione.

È consigliato montare un sistema che disconnetta la batteria in caso di cortocircuito (fusibile).

Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.

Sui motocicli è obbligatorio montare una luce con le seguenti caratteristiche:

- Deve avere un fascio luminoso di colore rosso con una potenza di 10-15 Watt per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8 Watt per le lampade a led.
- Quando il motociclo è in pista il fascio luminoso deve essere continuo (non intermittente); il fascio luminoso intermittente è ammesso (ma non obbligatorio) unicamente quando è attivato il dispositivo elettronico per limitare la velocità del motociclo nella corsia box (pit limiter).



## Settore Tecnico – Sportivo Comitato Velocità

- Deve essere saldamente montata sotto o sopra il codino, nella parte posteriore, vicino alla mezzeria del motociclo ed essere orientata in modo da essere ben visibile per chi si trovi dietro il motociclo in un angolo di 15° a destra e sinistra rispetto al piano longitudinale del motociclo.
- Deve essere connessa all'impianto elettrico del motociclo ed attivabile mediante un interruttore posizionato preferibilmente sul manubrio o semi-manubrio in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella al motociclo. Ad insindacabile giudizio del 1° CT possono essere ammesse luci posteriori alimentate da una batteria interna con interruttore attivabile dal pilota quando è in sella al motociclo.
- Deve avere un involucro stagno che impedisca all'acqua di penetrare compromettendone il funzionamento.
- La luce deve essere accesa unicamente quando il DdG dichiara la prova o la gara bagnate e in caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del DdG, ma deve rimanere montata e mantenuta operativa (pronta all'uso) durante tutta la durata dell'evento.

Ogni componente della carrozzeria deve essere presentato in buono stato di conservazione e con sistemi di fissaggio al motociclo tali da impedirne il distacco quando il motociclo si trova in pista, nel rispetto delle norme del vigente RTGS.

I motocicli devono montare una vasca, posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore. La capienza minima della vasca di contenimento deve essere di 4 L.

Nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato un foro con diametro minimo di 25 mm, che deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il DdG dichiara 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.

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 sono lasciati 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 - SANZIONI**

Il mancato rispetto anche di un solo articolo del presente Regolamento Tecnico comporta l'applicazione delle sanzioni previste dal Regolamento Velocità FMI, che vanno dall'ammenda all'esclusione dalla classifica o all'esclusione dalla manifestazione.

### **ART. 18 - 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).

### **ART. 19 - 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.

**APPROVATO CON DELIBERAZIONE D'URGENZA DEL PRESIDENTE N. 311 DEL 22.04.2026  
PUBBLICAZIONE 23.04.2026**



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

Settore Tecnico – Sportivo

Comitato Velocità

**ALLEGATO A**

**Componenti obbligatori forniti dall'organizzatore con l'iscrizione al Trofeo:**

- Carenatura racing in ABS e vasca in vetroresina **DA LIO**
- Sistema di scarico **ARROW** con logo ufficiale del trofeo
- Pedane **SPIDER** con logo ufficiale del trofeo
- Protezione leva freno anteriore **SPIDER** con logo ufficiale del trofeo
- Protezione forcellone e catena **FULLSIX**
- Protezione carter alternatore **SPIDER** con logo ufficiale del trofeo
- Protezione carter pompa acqua **SPIDER** con logo ufficiale del trofeo
- Protezione carter frizione **SPIDER** con logo ufficiale del trofeo
- Leve e manubri **SPIDER** con logo ufficiale del trofeo
- Sella e grip serbatoio **RACESEATS** con logo ufficiale del trofeo
- Comando gas, pulsantiere ed eliminatori **JET PRIME** con logo ufficiale del trofeo
- Interruttore principale ON/OFF **JET PRIME** con logo ufficiale del trofeo
- Kit mono ammortizzatore **ANDREANI** con sigillo ufficiale del trofeo by Andreani Group
- Kit forcella **ANDREANI**
- Pastiglie freno **GALFER**
- Tappo serbatoio carburante **SPIDER** con logo ufficiale del trofeo
- Tubazioni impianto frenante in acciaio **TOCCIO RACING**
- Attacchi cavalletto posteriore **SPIDER** con logo ufficiale del trofeo
- Catena **DID**
- Corona e pignone **SITTA** con logo ufficiale del trofeo
- Termocoperte pneumatici **THERMAL TECHNOLOGY** con logo ufficiale del trofeo in comodato d'uso gratuito.
- Benzina **PANTA**
- Olio motore **BARDAHL** con logo ufficiale del trofeo

**Componenti obbligatori NON forniti dall'organizzatore con l'iscrizione al Trofeo:**

- Pneumatici **PIRELLI**

**Componenti facoltativi NON forniti dall'organizzatore con l'iscrizione al Trofeo:**

- Ammortizzatore di sterzo **ÖHLINS**
- Kit acquisizione dati **DDL**, cablaggio dedicato e sensori di acquisizione
- Ricambi originali Ducati



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

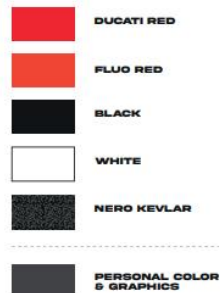
Settore Tecnico – Sportivo  
Comitato Velocità

**ALLEGATO B**

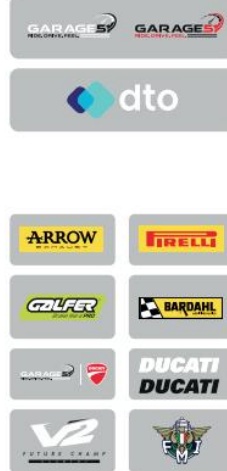
Posizionamento sponsor trofeo e spazi disponibili: **Tuta Pilota**



**COLOR LEGEND**



**OFFICIAL VECTOR LOGOS**



**N° 8 spazi complessivi sulle maniche della Tuta da gara**

**N° 4 spazi complessivi sul petto della Tuta da gara**

**N° 1 spazio frontale altezza pancia della Tuta da gara**

**N° 1 spazio posteriore della Tuta da gara**

**N° 1 spazio posteriore della Tuta da gara Nome e Numero Pilota**

**N° 2 spazi posteriori gambe della Tuta da gara**

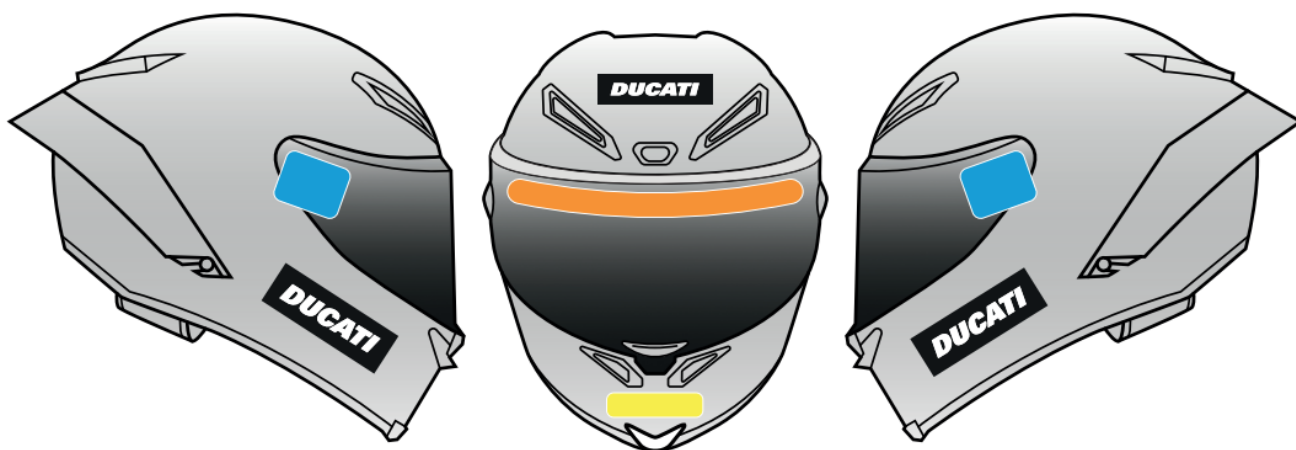
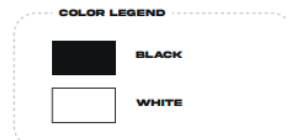


Federazione  
Motociclistica  
Italiana

Settore Tecnico – Sportivo  
Comitato Velocità

**ALLEGATO B**

**Posizionamento sponsor trofeo e spazi disponibili: Casco Pilota**



**N°1 spazio frontale mentoniera casco Pilota**

**N°2 spazi laterali meccanismo visiera casco Pilota**

**N°1 spazio fascia visiera alta casco Pilota**

