



Federazione
Motociclistica
Italiana

www.federmoto.it

FMI duemila23

Velocità

**Estratto
In salita**



**A solo uso interno
Riservato**

Approvato con Deliberazione d'Urgenza del Presidente n. 292 del 18/01/2023
Pubblicato il 27/01/2023

Velocità

22.7 - GIURIA NEL CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN SALITA E CRONO CLIMBER (MANIFESTAZIONI ABBINATE)

22.7.1 - Composizione della Giuria nel Campionato Italiano Velocità in Salita.

Tutti i componenti hanno diritto di voto ed è composta come segue:

- Presidente - Membro Comitato Velocità, il suo voto vale doppio
- Commissario Sportivo Delegato
- Direttore di Gara

In caso di parità di voti è determinante il voto di chi presiede.

22.7.2 - La composizione della Giuria deve essere riportata sul R.P.

22.7.3 - La Giuria del Campionato Italiano Velocità in Salita ha l'autorità di decidere la partecipazione fuori classifica, prima dell'inizio delle Operazioni Preliminari, di motocicli con prestazioni e caratteristiche giudicate compatibili con il Campionato, tali motocicli dovranno essere conformi unicamente a quanto specificato nel RTGS. I piloti che concorrono fuori classifica non prenderanno punti per la classifica di gara e di campionato; i nominativi dei piloti fuori classifica saranno riportati nei verbali di giuria.

ART. 4 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN SALITA - CIVS**4.1 - CLASSI AMMESSE**

Nelle gare su strada in salita sono ammessi motocicli di derivazione stradale e non suddivisi nelle seguenti classi:

- a) Entry (Scooter, MiniOpen, 125 Open 2T e 125 Open 4T)
- b) Under (SuperOpen 250, Open 300 e 250 Open 2t)
- c) Naked & AdvenTouring (Naked & AdvenTouring 650 e 1000)
- d) Supermoto
- e) SuperOpen 600
- f) SuperOpen 1000
- g) Quad
- i) Sidecar

4.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

Velocità, Elite, Velocità One Event e Fuoristrada con Estensione Velocità per tutte le classi.

4.2.1 - Possono partecipare al Campionato Italiano Velocità in Salita piloti con 18 anni compiuti:

- **nella classe Entry possono partecipare piloti con 14 anni compiuti in possesso di Licenza Velocità**
- **nella classe Under possono partecipare piloti con 15 anni compiuti**

4.2.2 - Piloti in possesso di licenza di altra federazione:

- se la manifestazione è iscritta a Calendario FIM come International Meetings dovranno essere in possesso di "licenza FIM della specialità"
- se la manifestazione è iscritta a Calendario FIM Europe Open dovranno essere in possesso di "licenza rilasciata dalla loro Federazione Nazionale e Starting Permission"
- **per i piloti in possesso di licenza di altra federazione valgono gli stessi limiti di età previsti dall'articolo 4.2.1**

4.3 - PROVE

n° 7 (senza scarto)

4.4 - NORME SPECIFICHE VELOCITÀ IN SALITA**4.4.1 - Numeri di Gara:** la numerazione è con i numeri chiari su sfondo scuro e viceversa. I numeri sono composto di tre cifre e la prima è legata alla classe come segue:

- Entry: da 101 a 199
- Under: da 201 a 299
- Naked & AdvenTouring: da 301 a 399
- SuperOpen 600 da 400 a 699
- Supermoto da 701 a 799
- Super Open 1000: da 801 a 899
- Quad e Sidecar: da 901 a 999

4.4.2 - Numeri fissi:

- ogni pilota deve prenotare il numero fisso per tutta la stagione solo dopo aver comunicato il numero di licenza da pilota per il **2023**, la categoria, la marca del motociclo e la cilindrata,
- tutti i piloti hanno diritto a mantenere il numero utilizzato nel **2022**, tale diritto di prelazione scade il 31 marzo **2023**,
- la quota per ottenere il numero fisso per il **2023** è fissata in euro 70.00 cadauno e gli importi vanno versati al Promotore **2023** (M.C. Spoleto - info: <https://www.motoclubspoleto.it>),
- la ricevuta del pagamento dovrà essere inviata a segreteria@civs.tv per l'inserimento dei numeri nel sistema Sigma,
- i piloti effettuando l'iscrizione a tutto il Campionato acquisiranno il diritto a partecipare a tutte le prove all'interno del Campionato stesso; saranno possibili iscrizioni, gara per gara (wild card),
- le wild card prendono punti per la classifica di gara ma non per la classifica di campionato,
- i piloti ottenendo il numero fisso ottengono una pre-iscrizione a tutto il Campionato e acquisiranno il diritto a partecipare a tutte le prove all'interno del Campionato stesso ma dovranno comunque iscriversi, nel sistema Sigma, gara per gara.

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

4.5 - ISCRIZIONI E TASSE

4.5.1 - **Per i piloti pre-iscritti al campionato la tassa di iscrizione è di euro 130,00 per gara singola ed euro 180,00 per gara doppia.**

- **all'atto delle O.P., in sede di verifiche sportive, è consentito il cambio di classe,**
- **per le wild card (non pre-iscritti al Campionato) la tassa di iscrizione è di euro 150,00 per gara singola ed euro 200,00 per gara doppia,**
- **è consentita l'iscrizione in due classi con la Wild Card ed il costo di iscrizione alla seconda classe è di euro 150,00 per gara singola ed euro 200,00 per gara doppia.**
- **non sarà possibile effettuare iscrizioni come wild card in più di 2 manifestazioni abbinata**

4.5.2 - Per tutte le informazioni e la modulistica si rimanda al sito www.civs.tv

4.6 - PERCORSO

4.6.1 - Tracciato: per le caratteristiche tecniche dei percorsi si rimanda al vigente Regolamento Tecnico Omologazione Impianti Sportivi - Velocità in Salita. Il percorso deve avere caratteristiche di pendenza e tortuosità tali da far sì che la velocità media del tracciato non sia superiore a 105 Km/h. e che non si raggiungano in nessun caso velocità massime superiori ai 180 Km/h. Nel caso in cui, nonostante l'applicazione di quanto previsto dal Regolamento Tecnico Omologazione Impianti Sportivi - Velocità in Salita, le medie orarie riscontrate nelle ultime due edizioni superino il valore di 105 Km/h. la classe o le classi in questione non potranno essere ammesse nelle edizioni successive. Il percorso è soggetto a sopralluogo obbligatorio da parte della FMI che provvederà mediante i Tecnici del Commissione Impianti di volta in volta designati i quali redigeranno apposito Verbale di Sopralluogo con l'indicazione degli approntamenti di sicurezza necessari allo svolgimento della competizione.

Un Ispettore del Commissione Impianti, unitamente al Commissario di Gara ed al Direttore di Gara, verificherà il giorno precedente la competizione la rispondenza degli approntamenti di sicurezza previsti dal Verbale di Sopralluogo e, qualora gli approntamenti risultassero difformi rispetto a quanto previsto nel Verbale (e se non fosse possibile sanare le carenze prima dell'inizio della competizione), la Commissione come sopra composta darà parere negativo allo svolgimento della stessa.

4.7 - ADDETTI AL PERCORSO

Gli addetti al percorso sono diretti collaboratori del DdG. Gli organizza-

tori devono avvalersi esclusivamente di addetti al percorso abilitati dal Gruppo Ufficiali di Gara Esecutivi della FMI secondo quanto stabilito dal Regolamento Addetti alle Manifestazioni approvato dal Consiglio Federale.

4.8 - RICOGNIZIONE DEL PERCORSO

Nei giorni precedenti la manifestazione i piloti iscritti che effettuano ricognizioni del percorso di gara, devono farlo nel pieno rispetto delle norme del Codice della Strada e sotto la loro esclusiva responsabilità. È dovere dell'organizzatore effettuare rigorosi controlli per evitare disagi alla normale circolazione stradale.

4.9 - PROVE INDIVIDUALI DEL PERCORSO

Le prove individuali del percorso di gara sono tassativamente vietate. Ai piloti che effettueranno prove individuali sul percorso di gara, saranno inflitte le sanzioni previste dall'Art.15.1.13 - Capitolo I e potranno essere esclusi dalla manifestazione su decisione della Giuria.

4.10 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Le operazioni preliminari devono svolgersi il giorno precedente la gara. Qualora siano previste prove libere a pagamento, le prenotazioni ed il relativo pagamento delle stesse devono essere effettuate in postazione separata da quelle dove si svolgono le OP

4.11 - CARENZA DI ISCRITTI E PARTENTI

La manifestazione, anche se in abbinamento con altre manifestazioni, è aperta per complessivi massimo 160 piloti con precedenza ai piloti del CE, ai pre-iscritti al CIVS, al Campionato Italiano Epoca ed al Trofeo Crono Climber. Nel caso ci sia capienza potranno prendere il via al massimo 10 wild card. Qualora alla chiusura delle iscrizioni e/o delle OP di verifica una classe risultasse essere composta meno di 3 piloti partecipanti, essi avranno il diritto di partecipare alla manifestazione ma potranno essere accorpati alla classe immediatamente inferiore o superiore su decisione della Giuria.

4.12 - CUSTODIA DEI MOTOCICLI

Con l'inizio della manifestazione (apertura delle OP) i motocicli partecipanti devono essere custoditi, sotto la responsabilità dei rispettivi piloti, all'interno del Parco Piloti (con motore spento) e devono rimanervi fino alla comunicazione del DdG dell'inizio delle eventuali prove libere

a pagamento, delle prove ufficiali non cronometrate, delle prove ufficiali cronometrate e della gara, pena l'esclusione dalla stessa.

4.13 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

4.13.1 - Nelle gare in salita il pilota, per essere ammesso alla gara, deve avere regolarmente svolto almeno un turno di prove (anche libere a pagamento).

Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota non riuscisse a concludere la prova ufficiale cronometrata (di qualifica), potrà partecipare alle due manches partendo in coda ai piloti della sua stessa classe.

4.13.2 - I piloti della classe entrano nell'Area di Partenza, che è una zona delimitata/transennata, al termine della quale si trova la linea di partenza (starter) ed attendono il segnale del via. All'interno della Zona di Partenza deve essere presente almeno un addetto al percorso che dovrà disciplinare l'avvicendamento dei piloti verso lo starter in base all'ordine di partenza

4.14 - PROVE UFFICIALI

4.14.1 - PROVE UFFICIALI NON CRONOMETRATE

- L'organizzatore deve prevedere almeno un turno di prove non cronometrate da effettuarsi prima delle prove ufficiali cronometrate. Tale turno di prove deve essere previsto dal R.P. di gara e può essere effettuato solo con motocicli che abbiano eseguito e superato le verifiche tecniche.
- Il percorso di gara deve essere definitivamente predisposto e tutti i servizi essere funzionanti.
- Il turno di prove non cronometrate deve essere effettuato per ordine di classe e di numero progressivo partendo dal più basso; l'intervallo di partenza durante il turno di prove ufficiali non cronometrate è di 15" tra un pilota e l'altro e di 1' tra una classe e quella successiva.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.

4.14.2 - PROVE UFFICIALI CRONOMETRATE

- L'organizzatore deve prevedere almeno un turno di prove cronometrate da effettuarsi dopo le prove ufficiali non cronometrate.
- Il turno di prove cronometrate deve essere effettuato per ordine di classe e di numero progressivo partendo dal più basso.
- L'intervallo di partenza durante il turno di prove ufficiali cronome-

trate è di 20" tra un pilota e l'altro e di 1' tra una classe e quella successiva.

- Il Direttore di Gara, può ridurre l'intervallo di partenza a 15" tra un pilota e l'altro.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.

4.14.3 - L'ordine di partenza sarà il seguente:

- a) Piloti con doppia classe
- b) Entry (Scooter, MiniOpen, 125 Open 2T e 125 Open 4T)
- c) Under (SuperOpen 250, Open 300 e 250 Open 2t)
- d) Naked & AdvenTouring (Naked & AdvenTouring 650 e 1000)
- e) Supermoto
- f) SuperOpen 600
- g) SuperOpen 1000
- h) Quad
- i) Sidecar

4.15 - SVOLGIMENTO DELLA GARA

4.15.1 - Programma di gara: le gare su strada di velocità in salita si svolgono con un turno di prove ufficiali non cronometrate, un turno di prove ufficiali cronometrate e gara su due manches così ripartite: la prova ufficiale non cronometrata e la prova ufficiale cronometrata la mattina, la prima manche di gara (gara 1) e la seconda manche di gara (gara 2) nel pomeriggio.

4.15.2 - Qualora, si sia costretti a sospendere una manche per cause atmosferiche o per un qualsiasi altro motivo, e che non sia possibile riprendere, la classifica della classe interessata dall'evento non sarà ritenuta valida per quella manche.

4.16 - SISTEMA DI PARTENZA

- Per le gare in salita è prevista la partenza scaglionata con motore in moto.
- L'ordine di partenza è determinato dai risultati delle prove ufficiali, con in testa il miglior tempo di qualificazione.
- La compilazione è a carico della segreteria di gara nel rispetto dei tempi delle prove ufficiali rilasciati dal servizio cronometraggio.
- In tutte le gare in salita è obbligatoria la partenza con uso semaforo e la stessa deve avvenire nel seguente modo:

- 1) accensione luce rossa = 10 secondi al VIA
- 2) accensione luce gialla = 5 secondi al VIA
- 3) accensione luce verde = VIA

La partenza sarà data dall'accensione della luce verde del semaforo, mentre l'ora reale di partenza verrà rilevata da una fotocellula collegata ad un apparecchio scrivente posta ad un metro di distanza dalla linea di partenza fissata in corrispondenza della ruota anteriore.

Il motociclo che avrà attivato il dispositivo di cronometraggio sarà considerato partito e non avrà diritto ad una seconda partenza.

- Tra la linea di arresto del pilota che si accinge a prendere la partenza e la linea di partenza, ove avviene il rilevamento automatico dei tempi, deve esserci la distanza di 1 mt; il rilevamento avviene ad almeno 1/100 di secondo.
- L'intervallo di partenza durante le due manches è di 20" tra un pilota e l'altro e di 1' tra una classe e quella successiva.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.

Il DdG può ridurre l'intervallo di partenza a 15" tra un pilota e l'altro.

- Se un pilota, già agli ordini dello starter, ritarda ad avviarsi, la partenza gli può essere consentita fin tanto che il ritardo non supera i 15". Superato tale limite il pilota deve essere considerato come ritirato e non può più prendere il VIA in quella manche.
- Nel caso ci sia un ritardatario se non ne è possibile l'inserimento progressivo in base all'ordine di partenza, questi si metterà in coda ai piloti già entrati nell'Area.
- In caso il ritardatario non arrivi partito l'ultimo pilota della classe, il Direttore di Gara deve aspettare un minuto da quest'ultimo,
- Se entro questo tempo il pilota entra nell'area di partenza potrà partire ma verrà penalizzato di 10" (dieci secondi) nel tempo ottenuto nella gara di manche.
- Se entro questo tempo il pilota non si presenta ma si presenta dopo verrà escluso dalla partenza in quella manche.
- Al momento di tagliare la linea di arrivo una seconda fotocellula, collegata ad apparecchiatura scrivente come quella alla partenza, indicherà il tempo di passaggio del motociclo, permettendo così agli addetti del servizio cronometraggio di rilevare il tempo impie-

gato per compiere il percorso di gara.

- In caso di mancanza di semaforo o mancato funzionamento dello stesso, il cronometrista addetto indicherà al pilota i 10" ed i 5" prima del VIA. Il DdG o lo starter, dallo stesso incaricato, darà il VIA a ciascun pilota secondo la progressione dei numeri nelle prove ufficiali e secondo l'ordine di partenza nella gara.
- Il DdG può autorizzare i piloti fermati lungo il percorso, a seguito di interruzioni a loro non imputabili, a riprendere la partenza della gara.
- Su tale decisione non sono consentiti reclami.

4.17 - PARCO CHIUSO E RIENTRO DEI PILOTI

Al termine delle prove non cronometrate, delle prove ufficiali e delle manches di gara i piloti devono tenere il motociclo nel parco chiuso.

È vietato tassativamente il rientro individuale alla zona di partenza.

È vietato accendere il motore prima del rientro dei piloti che devono rientrare in gruppo accompagnati da un incaricato.

Il rientro dei piloti deve avvenire in modo ordinato e sollecito, senza alterazioni della tenuta di gara (casco allacciato e tuta indossata).

4.18 - CONDOTTA DI GARA

4.18.1 - Sidecar. La perdita della zavorra o del passeggero nelle gare di sidecar comporta l'esclusione dalla gara (Art. 16.1.2 - Capitolo I).

4.19 - CLASSIFICA INDIVIDUALE DI CLASSE

La classifica finale di ogni singola gara, divisa per classi, viene redatta dal servizio cronometraggio e deve contenere i seguenti dati:

- ordine d'arrivo,
- numero di gara,
- cognome e nome del pilota,
- società di appartenenza,
- marca del motociclo,
- tempo impiegato,
- velocità media oraria del vincitore,
- il numero degli ammessi alla partenza,
- i piloti non partiti,
- i piloti non arrivati.

Ad ogni manche viene assegnato il punteggio di classe per ordine de-

crescente a partire dal pilota che ha ottenuto il miglior tempo. La classifica di gara viene stabilita mediante la somma dei punti ottenuti da ogni singolo pilota in entrambe le manches effettuate. In caso di parità sarà discriminante il miglior tempo ottenuto in una delle due manches. In caso di ulteriore parità il miglior piazzamento nell'ultima manche disputata. Qualora per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manches potrà accedere alla classifica di gara ed il punteggio conseguito nell'unica manche disputata sarà valido per la classifica di gara e di Campionato Italiano.

Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manches previste, l'unica manche disputata sarà valida per la classifica di gara e di Campionato Italiano. Le premiazioni si devono effettuare, di norma, al massimo entro un'ora dopo la fine della gara.

4.20 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO

Il Campionato sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 4 prove.

4.21 - CLASSIFICA DI CAMPIONATO - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

- La classifica di campionato viene stabilita mediante la somma dei punti ottenuti da ogni singolo pilota in ogni manches effettuata.
- In caso di accorpamento delle classi in sede di manifestazione, i punteggi acquisiti per la classifica del campionato saranno sempre ricalcolati per ognuna delle classi interessate.
- Campione Italiano sarà il pilota che avrà conquistato il maggior numero di punti validi nelle gare di Campionato.
- In caso di parità nel punteggio (punti validi) verranno presi in considerazione i piazzamenti conquistati dai piloti (numero di vittorie, di secondi posti etc.).
- In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via.
- In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima manche, o nella penultima, o nella terzultima e così via.

- In caso di ulteriore parità sarà discriminante il numero delle manches disputate.
- L'assegnazione del titolo di Campione Italiano è subordinato ad un minimo di 3 piloti classificati.

4.21.1 - Saranno ammessi al Campionato Italiano piloti stranieri appartenenti alle Federazioni Europee (FIM Europe) e concorreranno a tutti gli effetti al titolo.

Qualora una gara di Velocità in Salita sia valida anche per il Campionato Europeo, i piloti stranieri in possesso di Entry Form prenderanno il punteggio solo per il Campionato Europeo e non per il Campionato Italiano.

Per accedere alla classifica finale di Campionato Italiano è indispensabile da parte dei piloti prendere parte, di norma, ad almeno n. 4 gare.

4.22 - CONTRIBUTUTO FEDERALE

- **Euro 800,00 per gara singola, euro 1.500,00 per gara doppia.**

4.23 - MONTEPREMI

Non previsto

4.24 - GIURIA

Prevista

4.25 - SPEAKER:

- 1) deve essere in possesso di Tessera FMI per l'anno in corso;
- 2) ha il compito di diffondere al pubblico le informazioni utili per apprezzare meglio lo spettacolo cui si sta assistendo;
- 3) nello svolgimento della sua funzione deve essere assolutamente imparziale ed esimersi dall'esprimere qualunque opinione e/o informazione che possa ledere l'immagine e gli interessi degli organizzatori;
- 4) deve inoltre astenersi dall'incitare il pubblico alla contestazione e denigrazione dell'operato degli Ufficiali di Gara e/o dei piloti.

4.26 - PREMIAZIONI

4.26.1 Le premiazioni si devono effettuare, di norma, al massimo entro un'ora dopo la fine della gara.

4.26.2 **Alla cerimonia della premiazione i piloti sono tenuti ad indossare la tenuta di gara (tuta di pelle e stivali), ai trasgressori sarà inflitta un'ammenda per inosservanza degli obblighi dei piloti.**

4.27 - CLASSIFICHE PER I COMITATI REGIONALI

- 4.27.1 - Su richiesta i Comitati Regionali potranno richiedere l'approvazione dal Comitato Velocità, del regolamento per il Campionato Regionale e, di conseguenza, estrapolare le classifiche per la validità dei relativi Campionati Regionali stessi.

EPOCA NOVITÀ 2023**ART. 5 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN SALITA EPOCA****ART. 1 - DISPOSIZIONI GENERALI**

1. L'attività delle moto d'epoca in salita si articola su 3 (tre) livelli di attività: Gruppo 3, Gruppo 4 e Gruppo 5 di seguito dettagliati
2. Non possono partecipare piloti che abbiano compiuto gli 80 anni di età al 01/01/2023, anche se licenziati con una federazione estera.
3. Ai soli fini storici e culturali l'organizzatore può effettuare una sfilata di motocicli di particolare interesse storico, purché gli stessi siano iscritti al Registro Storico e costruiti entro il 1975; a tale sfilata potranno partecipare anche piloti con più di 80 anni purché muniti di tessera FMI. La sfilata si dovrà effettuare rigorosamente dietro staffetta.

A) GRUPPO 3 - TROFEO GENTLEMAN DRIVER**Art. 1 - Introduzione**

1. Attività non competitiva senza rilevamento dei tempi, aperta a tutti i motocicli con almeno vent'anni, iscritti al RS oppure in possesso di GREEN- CARD e regolarmente verificati. Si precisa che è sempre vietata il rilevamento dei tempi e pertanto l'utilizzo di transponder. La tassa d'iscrizione è di euro 60,00.

Art. 2 - Numero prove, validità trofeo, punteggi

1. Sono valide per il Trofeo tutte le prove previste dal calendario CIVS;
2. La classifica è basata unicamente sul numero di partenze effettuate da ciascun partecipante: a fine Trofeo i primi 5 (cinque) piloti, classificati in base al numero delle partenze nelle gare in programma, riceveranno un attestato di riconoscimento da parte del CME.
3. A parità di presenze varrà come discriminante l'età del motociclo, riportato sul Registro Storico, in caso di ulteriore parità la maggiore età del pilota.
4. Non è prevista una classifica per singola gara, entreranno in classi-

EPOCA NOVITÀ 2023

fica di trofeo tutti i partecipanti senza alcun numero minimo di presenze alle prove.

5. I piloti stranieri che non hanno le moto iscritte al Registro Storico non prenderanno punti per la classifica di Trofeo.

Art. 3 - Motocicli ammessi

1. Sono ammessi al Trofeo tutti i ciclomotori, i motocicli con almeno vent'anni, regolarmente iscritti al Registro Storico oppure in possesso di GREEN-CARD (attestazione che viene rilasciata dal CME ai motocicli che non presentano i requisiti tecnico/estetici necessari per essere iscritti al RS) e regolarmente verificati.
2. Per i ciclomotori ed i motocicli di piloti stranieri non vi è l'obbligo dell'iscrizione al Registro Storico o il possesso di GREENCARD.
3. È ammessa per ogni partecipante la punzonatura di max. 2 motocicli, utilizzabili entrambi l'uno in alternativa all'altro.

Art. 4 - Classi

1. La classe è unica.

Art. 5 - Tabelle porta numero

1. La numerazione non ha colori definiti, si adottano numeri chiari su sfondo scuro e viceversa. La numerazione è composta da tre cifre secondo lo schema seguente:
 - Ciclomotori e motocicli fino a 125 cc numeri da 001 a 099
 - Motocicli fino da 126 cc a 250 cc numeri da 201 a 299
 - Motocicli fino da 251cc a 500 cc numeri da 301 a 399
 - Motocicli oltre i 500 cc numeri da 801 a 899

Art. 6 - Piloti ammessi

1. Possono partecipare piloti Italiani e stranieri.

Art. 7 - Tessere e licenze

1. I piloti italiani devono essere possessori di Tessera Sport e/o Licenza FMI, mentre gli stranieri devono essere in possesso di regolare licenza e nulla osta rilasciato dalla FMN d'appartenenza.

Art. 8 - Età minima e massima

1. L'età minima per la partecipazione è di anni 18; non possono partecipare piloti che abbiano compiuto gli 80 anni di età al 01/01/2023. È consentita la partecipazione a minorenni dai 16 anni d'età compiuti per le classi di cilindrata fino a 250 cc.

EPOCA NOVITÀ 2023

- Art. 9 - Modalità d'iscrizione alle gare
1. Secondo quanto previsto dal regolamento CIVS.
- Art. 10 - Iscrizione al Trofeo e numeri fissi
1. Iscrizione al Trofeo secondo quanto previsto dal regolamento CIVS, ogni pilota può prenotare il numero fisso per tutta la stagione 2023 contattando la segreteria del CIVS.
- Art. 11 - Articolazione della gara
1. Ogni gara prevede che i piloti effettuino un turno di prove libere e 2 (due) partenze.
 2. Verifiche amministrative, sportive e tecniche
I piloti devono recarsi dai commissari incaricati per la verifica dei titoli d'accesso previsti dagli articoli 6 e 7, nonché le verifiche tecniche e di sicurezza del motociclo.
 3. Prove libere
È previsto un turno di prove libere, salvo diversa indicazione riportata sul Regolamento Particolare.
- Art. 12 - Gara
1. Sono previste due manche, salvo diversa indicazione riportata sul Regolamento Particolare. Essendo un'attività non competitiva e senza rilevamento dei tempi è vietata l'adozione di transponder.
 2. Procedura di partenza
I piloti prenderanno il via uno alla volta in base al proprio numero di gara ad intervalli regolari.
 3. Svolgimento della gara
Il pilota dovrà adottare un comportamento consono a questa attività che ha uno spirito ludico e non è in alcun modo competitiva, percorrendo il tratto di gara ad un'andatura adeguata alle proprie capacità.
 4. Interruzione della gara
Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manche di gara l'unica disputata sarà valida per la classifica del Trofeo.
 5. Parco chiuso
Non è previsto parco chiuso.
 6. Premiazioni
Non è prevista alcuna premiazione, gli organizzatori possono pre-

vedere nel Regolamento particolare l'attribuzione di premi speciali ai partecipanti.

B) GRUPPO 4 - CAMPIONATO ITALIANO REGOLARITÀ IN SALITA

Art. 1 - Disposizioni Generali

1. Trattasi di attività basata su criteri di abilità, quali la costanza e la regolarità nella percorrenza da un punto all'altro di un tratto di strada chiusa al traffico.
2. Il Trofeo è aperto a tutti i ciclomotori, i motocicli con almeno vent'anni, iscritti al Registro Storico.
3. Modalità d'iscrizione alle gare secondo quanto previsto dal regolamento CIVS.

Art. 2 - Numero prove, validità trofeo, punteggi

1. Sono valide per il Campionato tutte le prove previste dal calendario CIVS, per accedere alla classifica finale di Campionato è indispensabile da parte dei piloti prendere parte ad almeno 3 (tre) prove a calendario della classe di appartenenza.
2. La somma dei punteggi conseguiti in ogni manche disputata nell'arco del Campionato determinerà la classifica finale dello stesso, ad ogni manche viene stilata la classifica ed attribuito il punteggio.
3. Per i piloti stranieri con motocicli non iscritti al Registro Storico i punti conseguiti nelle gare non sono validi per la classifica di Campionato.
4. A parità di punteggio varrà come discriminante il maggior numero di manche disputate, in caso di parità la maggiore età del motociclo utilizzato riportata sul Registro Storico, in caso di ulteriore parità la maggiore età del pilota.
5. Per l'assegnazione del titolo di Campione Italiano nel corso del Campionato dovranno aver preso punti un minimo di 3 (tre) piloti in quella classe.

Art. 3 - Motocicli ammessi

1. La partecipazione è aperta ai tutti i ciclomotori e motocicli con almeno vent'anni, iscritti al RS in assetto sportivo e/o competizione e regolarmente verificati. Sono esclusi i motocicli in assetto cross, regolarità, enduro e trial. Per i motocicli di piloti stranieri non vi è l'ob-

EPOCA NOVITÀ 2023

bligo dell'iscrizione al Registro Storico. È ammessa per ogni partecipante la punzonatura di max. 2 motocicli, utilizzabili entrambi l'uno in alternativa all'altro per ogni classe nella quale è iscritto.

Art. 4 - Classi**a - Vintage**

1. Sono ammessi a questa classe i ciclomotori e motocicli spinti da motori a 2 o 4 tempi, da 1 a 4 cilindri con raffreddamento a aria, liquido o misto e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

b - Open

1. Sono ammessi a questa classe i motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 2 o 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, con raffreddamento ad aria, liquido o misto, e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/2002.
2. Sono ammessi motocicli di tipologia GP, Competizione e Competizione Derivate con motore a 2 tempi, a 1 o 2 cilindri fino a 350 cc con raffreddamento ad aria, liquido o misto, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1998.

Art. 5 - Tabelle porta numero

1. La numerazione non ha colori definiti, si adottano numeri chiari su sfondo scuro e viceversa, rispettando le dimensioni della tabella e dei numeri come riportato nel RTGSE art. 36.

La numerazione delle classi è composta da 3 cifre secondo il seguente schema:

- Vintage numeri da 601 a 699

- Open numeri da 801 a 899

Art. 6 - Piloti ammessi

1. Possono partecipare piloti Italiani e stranieri.
2. Tessere e licenze

I piloti italiani devono essere possessori di licenza velocità, licenza velocità one event, licenza fuoristrada con estensione velocità o licenze di grado superiore rilasciate dalla FMI; per gli stranieri è necessaria la propria licenza nazionale ed il nulla osta della FMN di appartenenza.

3. Età minima e massima

EPOCA NOVITÀ 2023

L'età minima per la partecipazione è di anni 18, non possono partecipare piloti che abbiano compiuto gli 80 anni di età al 01/01/2023, anche se in possesso di regolare licenza e nulla osta rilasciato dalla Federazione d'appartenenza. È consentita la partecipazione a minorenni dai 16 anni d'età compiuti per le classi di cilindrata fino a 250 cc.

Art. 7 - Modalità d'iscrizione alle gare

Secondo quanto previsto dal regolamento CIVS.

Art. 8 - Iscrizione al Campionato e numeri fissi

1. Non è prevista l'iscrizione al Trofeo, ogni pilota può prenotare il numero fisso per tutta la stagione 2023 contattando la segreteria del CIVS.

Art. 9 - Articolazione della gara

1. Ogni gara prevede che i piloti effettuino 2 (due) turni di prove e 2 (due) manche valide per la classifica di gara.
2. Verifiche amministrative, sportive e tecniche
I piloti devono recarsi dai commissari incaricati per la verifica dei titoli d'accesso previsti dagli articoli 6.2 e 6.3 nonché per le verifiche tecniche e di sicurezza dei motocicli.
3. Prove ufficiali non cronometrate
È previsto un turno di prove ufficiali non cronometrate.
4. Prove ufficiali cronometrate
È previsto un turno di prove ufficiali cronometrate, il cui tempo fungerà da riferimento per le due manche di gara. Il tempo realizzato nella manche cronometrata di qualifica (tempo di riferimento) verrà comunicato ai piloti concorrenti prima della partenza delle due manche di gara. Nel caso in cui per un qualsiasi motivo un pilota non riuscisse a concludere la prova ufficiale cronometrata di qualifica, potrà partecipare alle due manche della gara avendo come tempo di riferimento il tempo maggiore fatto registrare nella propria classe, che gli sarà comunicato prima della partenza delle due manche di gara.

Art. 10 - Gara

1. Sono previste due manche cronometrate entrambe valide per la classifica.
2. Procedura di partenza

I piloti prenderanno il via uno alla volta in base al proprio numero di gara ad intervalli regolari.

3. Svolgimento della gara

Il pilota nelle due manche di gara dovrà cercare di percorrere il tratto di strada ad un'andatura tale da ripetere il tempo effettuato nella prova ufficiale.

4. Interruzione della gara

Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manche previste, l'unica manche disputata determinerà la classifica di gara, avendo sempre come parametro di riferimento il tempo della salita di prova ufficiale cronometrata di qualifica, in questo caso sarà assegnato il solo punteggio relativo alla manche disputata che sarà valido sia per la classifica di gara che per la classifica di Campionato.

5. Parco chiuso

Non è previsto parco chiuso, alla fine della seconda manche di gara, a propria discrezione, il Commissario Tecnico può individuare uno o più motocicli da sottoporre ai controlli tecnici e di sicurezza.

6. Classifica di gara e premiazioni

- La classifica di ogni manche verrà determinata dalla penalità conseguita, calcolata in base alla differenza tra il tempo realizzato nella salita di prova ufficiale cronometrata di qualifica, che fungerà da tempo di riferimento, ed il tempo ottenuto nella manche disputata. Ogni manche conferirà ai piloti un punteggio in base al piazzamento riportato.
- La somma dei punteggi conseguiti nelle due manche determinerà la classifica finale di gara.
- Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manche, potrà accedere alla classifica di gara dopo l'ultimo classificato con 2 (due) manche all'attivo.
- Il punteggio acquisito nell'unica manche disputata sarà valido per la classifica di gara e di Campionato. In caso di parità di risultato, vale quale discriminante il miglior piazzamento nell'ultima manche disputata, in caso di ulteriore parità la maggiore

età del motociclo utilizzato e riportata sul Registro Storico, mentre qualora permanesse la parità la maggiore età del pilota. Verranno premiati i primi 3 (tre) classificati per ogni classe.

Alla cerimonia della premiazione i piloti sono tenuti ad indossare la tenuta di gara (tuta di pelle e stivali), ai trasgressori sarà inflitta un'ammenda per inosservanza degli obblighi dei piloti.

C) GRUPPO 5 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN SALITA

Art. 1 - Disposizioni Generali

1. Trattasi di attività agonistica basata sulla prestazione pura (velocità) ossia sulla capacità di percorrere da un punto all'altro di un tratto di strada chiusa nel tempo minore possibile.
2. La partecipazione è, aperta a tutti i ciclomotori, i motocicli con almeno vent'anni, iscritti al Registro Storico.
3. Modalità d'iscrizione alle gare secondo quanto previsto dal regolamento CIVS.

Art. 2 - Numero prove, validità trofeo, punteggi

1. Sono valide per il Campionato tutte le prove previste dal calendario CIVS, per accedere alla classifica finale di Campionato è indispensabile da parte dei piloti prendere parte ad almeno 3 (tre) prove a calendario della classe di appartenenza.
2. La somma dei punteggi conseguiti in ogni manche disputata nell'arco del Campionato determinerà la classifica finale dello stesso.
3. Per i piloti stranieri con motocicli non iscritti al Registro Storico i punti conseguiti nelle gare non sono validi per la classifica di Campionato. A parità di punteggio varrà come discriminante il maggior numero di manche disputate, in caso di parità la maggiore età del motociclo utilizzato riportata sul Registro Storico, in caso di ulteriore parità la maggiore età del pilota.
4. Per l'assegnazione del titolo di Campione Italiano nel corso del Campionato dovranno aver preso punti un minimo di 3 (tre) piloti in quella classe.

Art. 3 - Motocicli ammessi

1. La partecipazione è aperta a tutti i motocicli con almeno vent'anni, iscritti al RS in assetto sportivo e/o competizione e regolarmente

verificati. Sono esclusi i motocicli in assetto cross, regolarità, enduro e trial. Per i motocicli di piloti stranieri non vi è l'obbligo dell'iscrizione al Registro Storico. È ammessa per ogni partecipante la punzonatura di max. 2 motocicli, utilizzabili entrambi l'uno in alternativa all'altro per ogni classe nella quale è iscritto.

Art. 4 - Classi

4.1. TT Mini

Sono ammessi a questa classe ciclomotori e motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 2 Tempi, ad un cilindro, con cilindrata fino ad 80 cc con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983. Motocicli derivati dalla serie, spinti da motore con a 4 Tempi con cilindrata fino a 125 cc con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

4.2. TT 250

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 4 Tempi, ad uno o più cilindri, con cilindrata da 126 cc fino a 250 cc con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983. Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 2 Tempi, ad uno o più cilindri, con cilindrata da 81 cc fino a 125 cc con raffreddamento ad aria, liquido o misto e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

4.3. TT 2T

Sono inoltre ammessi motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 2 Tempi ad uno o più cilindri con cilindrata da 126 cc fino a 250 cc con raffreddamento ad aria, liquido o misto e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

4.4. TT 500

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 4 tempi ad uno o più cilindri con cilindrata da 251 cc fino a 500 cc con raffreddamento ad aria, liquido o misto e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

4.5. TT Sport

a) Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4

Tempi, da 3 a 4 cilindri, con cilindrata sino a 600 cc a 2 o più valvole per cilindro, mono o bialbero, con raffreddamento ad aria, liquido o misto, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998.

- b) Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4 Tempi, da 3 a 4 cilindri, con cilindrata sino a 750 cc a 2 o più valvole per cilindro, mono o bialbero, con raffreddamento ad aria, liquido o misto, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1994.
- c) Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4 Tempi, a 2 cilindri, con cilindrata da 601 cc a 1000 cc. a 2 o più valvole per cilindro, mono o bialbero, con raffreddamento ad aria, liquido o misto, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1994.
- d) Sono ammessi a questa classe i motocicli con telai di serie o speciali, spinti da motore a 4 Tempi ad 1 cilindro, con cilindrata sino a 1000 cc. a 2 o più valvole per cilindro, mono o bialbero, con raffreddamento ad aria, liquido, o misto, dotati di freni a tamburo o a disco costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998.

4.6. TT TWO STROKES

- a) Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 2 Tempi ad uno o più cilindri con cilindrata fino a 125 cc con raffreddamento ad aria, liquido o misto e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/2002.
- b) Sono ammessi motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 2 Tempi ad uno o più cilindri con cilindrata da 126 cc fino a 250 cc con raffreddamento ad aria, liquido o misto e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998.
- c) Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 2 Tempi ad uno o più cilindri con cilindrata da 251 cc fino a 750 cc. con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1988.

- d) Sono ammessi a questa classe motocicli della tipologia GP, Competizione e Competizione Derivate con motore a 2 tempi, a 1 o 2 cilindri fino 125 cc, con raffreddamento ad aria, liquido o misto e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1993.
- e) Sono ammessi a questa classe motocicli della tipologia GP, Competizione e Competizione Derivate con motore a 2 tempi, a 1 o 2 cilindri da 126 cc a 250 cc, con raffreddamento ad aria, liquido o misto e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1988.
- f) Sono ammessi a questa classe motocicli della tipologia GP, Competizione e Competizione Derivate con motore a 2 tempi, a 1 o 2 cilindri da 251 cc a 350 cc, con raffreddamento ad aria, liquido o misto e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

4.7. TT TWIN

Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4 Tempi, a 2 cilindri, con cilindrata sino a 600 cc a 2 o più valvole per cilindro, mono o bialbero, con raffreddamento ad aria, liquido o misto, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998. Non sono ammessi motori la cui cilindrata pur compresa nella tolleranza massima del 5% della cilindrata nominale di classe, risultino in origine aventi una cilindrata superiore ai 600 cc.

Art. 5 - Tabelle porta numero

La numerazione non ha colori definiti, si adottano numeri chiari su sfondo scuro e viceversa, rispettando le dimensioni della tabella e dei numeri come riportato nel RTGSE art. 36. La numerazione delle classi è composta da tre cifre secondo lo schema seguente:

- a) TT Mini, numeri da 001 a 099
- b) TT 250, numeri da 301 a 399
- c) TT 2T, numeri da 201 a 299
- d) TT 500, numeri da 601 a 699
- e) TT Sport, numeri da 801 a 899
- f) TT TWO STROKES, numeri da 401 a 499
- g) TT TWIN, numeri da 501 a 599

EPOCA NOVITÀ 2023**Art. 6 - Piloti ammessi**

1. Possono partecipare piloti Italiani e stranieri.
2. Tessere e licenze

I piloti italiani devono essere possessori di licenza velocità, licenza velocità one event, licenza fuoristrada con estensione velocità o licenze di grado superiore rilasciate dalla FMI e gli stranieri in possesso di licenza equivalente o di grado superiore rilasciato dalla Federazione (aderente alla FIM) d'appartenenza accompagnata da nulla osta della stessa.

3. Età minima e massima

L'età minima per la partecipazione è di anni 18, non possono partecipare piloti che abbiano compiuto gli 80 anni di età al 01/01/2023, anche se in possesso di regolare licenza e nulla osta rilasciato dalla Federazione d'appartenenza. È consentita la partecipazione a minorenni dai 16 anni d'età compiuti per le classi di cilindrata fino a 250 cc.

Art. 7 - Modalità d'iscrizione alle gare

1. Ciascun pilota può iscriversi a più classi, secondo le modalità previste dal CIVS.

Art. 8 - Iscrizione al Campionato e numeri fissi

1. Non è prevista l'iscrizione al Trofeo, ogni pilota può prenotare il numero fisso per tutta la stagione 2023 contattando la segreteria del CIVS.

Art. 9 - Articolazione della gara

1. Ogni gara prevede che i piloti effettuino 2 (due) turni di prove e 2 (due) manche valide per la classifica di gara.
2. Verifiche amministrative, sportive e tecniche

I piloti devono recarsi dai commissari incaricati per la verifica dei titoli d'accesso previsti dagli articoli 6.2 e 6.3, nonché per le verifiche tecniche e di sicurezza dei motocicli.

3. Prove ufficiali non cronometrate

È previsto un turno di prove libere ufficiali non cronometrate.

4. Prove ufficiali cronometrate

È previsto un turno di prove ufficiali cronometrate, il tempo realizzato servirà a determinare l'ordine di partenza dei piloti di ciascuna

classe. Nel caso in cui un pilota non riuscisse a concludere la prova ufficiale cronometrata di qualifica, potrà partecipare alle due manche di gara partendo in coda ai piloti della sua stessa classe.

Art. 10 - Gara

1. Sono previste due manche cronometrate entrambe valide per la classifica.
2. Procedura di partenza
I piloti prenderanno il via uno alla volta ad intervalli regolari in base all'ordine di partenza determinato dal turno di prove ufficiali.
3. Svolgimento della gara
Il pilota in ciascuna delle due manche di gara dovrà cercare di percorrere il tratto di strada nel più breve tempo possibile.
4. Interruzione della gara
Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manche, l'unica disputata sarà valida per la classifica. In questo caso per la classifica di Campionato sarà assegnato il solo punteggio relativo alla manche disputata.
5. Parco chiuso
Non è previsto parco chiuso. Alla fine della seconda manche di gara, a propria discrezione, il Commissario Tecnico può individuare uno o più motocicli da sottoporre ai controlli tecnici e di sicurezza.
6. Classifica di gara e premiazioni
 - a) La classifica di gara sarà determinata dalla somma dei punti conseguiti dai piloti nelle singole manche di gara. Qualora per un qualsiasi motivo un pilota prenda parte ad una sola delle due manche potrà accedere alla classifica di gara con il punteggio conseguito nell'unica manche.
 - b) In caso di parità di risultato, vale, quale discriminante, il numero delle manche disputate, in caso di ulteriore parità il miglior piazzamento nell'ultima manche disputata. In caso di ulteriore parità sarà discriminante la maggiore età del motociclo riportata sul Registro Storico ed in ultima istanza la maggiore età del pilota.

- c) Ai fini della classifica della singola gara le classi si considerano costituite in accordo con quanto previsto dal RMM.
- d) Verranno premiati i primi 3 (tre) classificati per ogni classe. Alla cerimonia della premiazione i piloti sono tenuti ad indossare la tenuta di gara (tuta di pelle e stivali), ai trasgressori sarà inflitta un'ammenda per inosservanza degli obblighi dei piloti.

ART. 9 - TROFEO CLIMBER RACING - REGOLARITÀ

9.1 - **CLASSI AMMESSE** - Nelle gare su regolarità su strada in salita sono ammessi motocicli corrispondenti alle caratteristiche di cui ai Regolamenti Tecnici di Specialità e suddivisi nelle seguenti classi:

- a) Crono 675**
- b) Crono 1350**
- c) Crono Special**

9.2 - **LICENZE E LIMITI D'ETÀ**

Velocità One Event, Velocità, Velocità Elite, Velocità con Estensione Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale, Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event, Fuoristrada con estensione Velocità.

9.2.1 - Possono partecipare nel Trofeo Crono Climber piloti con 18 anni compiuti.

9.2.2 - Nella classe Crono 675 possono partecipare piloti con 16 anni compiuti. Alla classe Crono 675 possono partecipare piloti con 14 anni compiuti unicamente con le tipologie di motociclo previste per la classe Entry del CIVS e piloti con 15 anni compiuti unicamente con le tipologie di motociclo previste per la classe Under del CIVS.

- 9.3 - PROVE
n° 8 (senza scarto)
- 9.4 - NORME SPECIFICHE REGOLARITÀ IN SALITA
- 9.4.1 - Numeri di Gara: la numerazione è con i numeri chiari su sfondo scuro e viceversa. I numeri sono composto di tre cifre e la prima è legata alla classe come segue:
- a) **Motocicli Crono 675 cc da 501 a 599**
 - b) **Motocicli Crono 1350 da 801 a 899**
 - c) **Motocicli Special da 901 a 999**
- 9.4.2 - Numeri fissi:
- **ogni pilota deve prenotare il numero fisso per tutta la stagione solo dopo aver comunicato il numero di licenza da pilota per il 2023, la categoria, la marca del motociclo e la cilindrata.**
 - **tutti i piloti hanno diritto a mantenere il numero utilizzato nel 2022, ove applicabili.**
 - **tale diritto di prelazione scade il 31 marzo 2023**
 - **la quota per ottenere il numero fisso per il 2023 è fissata in 70.00 euro cadauno e gli importi vanno versati al Promotore 2023 (M.C. Spoleto - info: <https://www.motoclubspoleto.it>)**
 - **la ricevuta del pagamento dovrà essere inviata a segreteria@civs.tv per l'inserimento dei numeri nel sistema Sigma.**
 - **i piloti effettuando l'iscrizione a tutto il Trofeo acquisiranno il diritto a partecipare a tutte le prove all'interno del Trofeo stesso; saranno possibili iscrizioni, gara per gara (wild card).**
 - **le wild card prendono punti per la classifica di gara ma non per la classifica di trofeo**
 - **i piloti ottenendo il numero fisso ottengono una pre-iscrizione a tutto il Trofeo acquisiranno il diritto a partecipare a tutte le prove all'interno del Trofeo stesso ma dovranno comunque iscriversi, nel sistema Sigma, gara per gara.**
- 9.4.3 - I piloti che abbiano ottenuto l'autorizzazione al montaggio ed all'uso dei dispositivi video, conformemente a quanto previsto nel vigente RTGS, si impegnano ad utilizzare le immagini registrate solo previa autorizzazione scritta dell'organizzatore della manifestazione.

9.5 - ISCRIZIONI E TASSE

9.5.1 - **Per i piloti pre-iscritti al Trofeo la tassa di iscrizione è di € 130,00 per gara singola e euro 180,00 per gara doppia.**

- **all'atto delle O.P., in sede di verifiche sportive, è consentito il cambio di classe,**
- **per le wild card (non pre-iscritti al trofeo) la tassa di iscrizione è di euro 150,00 per gara singola e euro 200,00 per gara doppia,**
- **è consentita l'iscrizione in due classi con la Wild Card ed il costo di iscrizione alla seconda classe è di euro 150,00 per gara singola e euro 200,00 per gara doppia.**
- **non sarà possibile effettuare iscrizioni come wild card in più di 2 manifestazioni abbinate**

9.5.2 - Per tutte le informazioni e la modulistica si rimanda al sito www.civs.tv

9.6 - PERCORSO

9.6.1 - **Il percorso, nel caso di manifestazioni abbinate, è lo stesso di quello omologato per il CIVS, se il Trofeo Crono Climber si svolge come manifestazione separata,** il percorso deve avere caratteristiche di pendenza e tortuosità tali da far sì che la velocità media del tracciato non sia superiore a 75/km/h. In base alla lunghezza del percorso verrà stabilito il tempo minimo di percorrenza. Se tale limite sarà superato si applicherà una penale pari al valore dell'eccedenza.

9.6.2 - Responsabile del percorso sarà il Race Director nominato dalla FMI, che allestirà il tracciato per garantire il massimo della sicurezza.

9.7 - ADDETTI AL PERCORSO

Gli addetti al percorso sono diretti collaboratori del DdG

Gli organizzatori devono avvalersi esclusivamente di addetti al percorso abilitati dal Gruppo Ufficiali di Gara Esecutivi della FMI.

9.8 - RICOGNIZIONE DEL PERCORSO

Nei giorni precedenti la manifestazione i piloti iscritti che effettuano ricognizioni del percorso di gara, devono farlo nel pieno rispetto delle norme del Codice della Strada e sotto la loro esclusiva responsabilità. È dovere dell'organizzatore effettuare rigorosi controlli per evitare disagi alla normale circolazione stradale.

9.9 - PROVE INDIVIDUALI DEL PERCORSO

Le prove individuali del percorso di gara sono tassativamente vietate.

Ai piloti che effettueranno prove individuali sul percorso di gara, saranno inflitte le sanzioni previste dall'Art.15.1.13 - Capitolo I e potranno essere esclusi dalla manifestazione su decisione della Giuria.

9.10 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Le operazioni preliminari devono svolgersi il giorno precedente la gara. Qualora siano previste prove libere a pagamento, le prenotazioni ed il relativo pagamento delle stesse devono essere effettuate in postazione separata da quelle dove si svolgono le OP.

9.11 - CUSTODIA DEI MOTOCICLI

Con l'inizio della manifestazione (apertura delle OP) i motocicli partecipanti devono essere custoditi, sotto la responsabilità dei rispettivi piloti, all'interno del Parco piloti (con motore spento) e devono rimanervi fino alla comunicazione del DdG dell'inizio delle eventuali prove libere a pagamento, delle prove ufficiali non cronometrate, delle prove ufficiali cronometrate e della gara, pena l'esclusione dalla stessa.

9.12 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

9.12.1 - Nelle gare in salita il pilota, per essere ammesso alla gara, deve avere regolarmente svolto almeno un turno di prove (anche libere a pagamento). Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota non riuscisse a concludere la prova ufficiale cronometrata (di riferimento), potrà partecipare alle due manches avendo come tempo di riferimento la media dei tempi fatti registrare nella sua classe; tempo che gli sarà comunicato prima della partenza delle due manches di gara.

9.12.2 - I piloti della classe entrano nell'Area di Partenza, che è una zona delimitata/transennata, al termine della quale si trova la linea di partenza (starter) ed attendono il segnale del via. All'interno della Zona di Partenza deve essere presente almeno un addetto al percorso che dovrà disciplinare l'avvicendamento dei piloti verso lo starter in base all'ordine di partenza.

9.13 - PROVE UFFICIALI

9.13.1 - PROVE UFFICIALI NON CRONOMETRATE

- L'organizzatore deve prevedere almeno un turno di prove non cronometrate da effettuarsi prima delle prove ufficiali cronometrate.
- Tale turno di prove deve essere previsto dal R.P. di gara e può essere effettuato solo con motocicli che abbiano eseguito e superato le verifiche tecniche.

- Il percorso di gara deve essere definitivamente predisposto e tutti i servizi essere funzionanti.
- Il turno di prove non cronometrate deve essere effettuato per ordine di classe e di numero progressivo partendo dal più basso; l'intervallo di partenza durante il turno di prove ufficiali non cronometrate è di 15" tra un pilota e l'altro e di 1' tra una classe e quella successiva.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.

9.13.2 - PROVE UFFICIALI CRONOMETRATE

- L'organizzatore deve prevedere almeno un turno di prove cronometrate da effettuarsi dopo le prove ufficiali non cronometrate. Il turno di prove cronometrate deve essere effettuato per ordine di classe e di numero progressivo partendo dal più basso.
- L'intervallo di partenza durante il turno di prove ufficiali cronometrate è di 20" tra un pilota e l'altro e di 1' tra una classe e quella successiva.
- Il Direttore di Gara, può ridurre l'intervallo di partenza a 15" tra un pilota e l'altro.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.

9.13.3 - L'ordine di partenza sarà il seguente:

- a) Piloti iscritti nella seconda classe**
- b) Crono 675**
- c) Crono 1350**
- d) Crono Special**

9.14 - SVOLGIMENTO DELLA GARA

- 9.14.1 - Programma di gara: le gare su strada di regolarità in salita si svolgono con un turno di prove ufficiali non cronometrate, un turno di prove ufficiali cronometrate e gara su due manches così ripartite: la prova ufficiale non cronometrata e la prova ufficiale cronometrata la mattina, la prima manche di gara (gara 1) e la seconda manche di gara (gara 2) nel pomeriggio.
- 9.14.2 - La classifica di ogni manche verrà determinata dalla penalità conseguita, calcolata in base alla differenza tra il tempo realizzato nella salita di prova ufficiale cronometrata (di qualifica), che fungerà da tempo di riferimento ed il tempo ottenuto nella manche disputata.
- 9.14.3 - Il tempo realizzato nella manche cronometrata di qualifica (tempo di riferimento) verrà comunicato ai piloti concorrenti prima della partenza delle due manches di gara.

- 9.14.4 - I rilievi cronometrici relativi sia a gara 1 sia e gara 2 saranno comunicati ai partecipanti.
- 9.14.5 - Ogni manche conferirà ai piloti un punteggio in base al piazzamento riportato. La somma dei punteggi conseguiti nelle due manches determinerà la classifica finale di gara. La somma dei punteggi conseguiti in ogni manche disputata nell'arco del Trofeo determinerà la classifica finale dello stesso.
- 9.14.6 - Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota non riuscisse a concludere la prova ufficiale cronometrata (di riferimento), potrà partecipare alle due manches avendo come tempo di riferimento la media dei tempi fatti registrare nella sua classe; tempo che gli sarà comunicato prima della partenza delle due manches di gara.
- 9.14.7 - Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manches, potrà accedere alla classifica di classe e di gara dopo l'ultimo classificato con due (2) manche all'attivo.
- 9.14.8 - Il punteggio acquisito nell'unica manche disputata sarà valido per la classifica finale del Trofeo.
- 9.14.9 - Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manches previste, l'unica manche disputata determinerà la classifica di gara, avendo sempre come parametro di riferimento il tempo della salita di prova ufficiale cronometrata (di riferimento).
- In questo caso sarà assegnato il solo punteggio relativo alla manche disputata che sarà valevole a tutti gli effetti anche per la classifica finale di Trofeo.
 - In caso di parità di risultato, valga quale discriminante, il numero delle manche disputate; in caso di ulteriore parità il miglior piazzamento nell'ultima manche disputata.
 - In caso di ulteriore parità sarà discriminante l'età del pilota ed in ultima istanza l'età del motociclo.
- 9.14.10 - Qualora, si sia costretti a sospendere una manche per cause atmosferiche o per un qualsiasi altro motivo, e che non sia possibile riprendere, la classifica della classe interessata dall'evento non sarà ritenuta valida per quella manche.

9.15 - SISTEMA DI PARTENZA

- Per le gare di regolarità in salita è prevista la partenza scaglionata con motore in moto.
- L'ordine di partenza è determinato dall'art. 9.13.3.
- La compilazione è a carico del servizio cronometraggio.
- In tutte le gare in salita è obbligatoria la partenza con uso semaforo e la stessa deve avvenire nel seguente modo:

- 1) accensione luce rossa = 10 secondi al VIA
- 2) accensione luce gialla = 5 secondi al VIA
- 3) accensione luce verde = VIA

La partenza sarà data dall'accensione della luce verde del semaforo, mentre l'ora reale di partenza verrà rilevata da una fotocellula collegata ad un apparecchio scrivente posta ad un metro di distanza dalla linea di partenza fissata in corrispondenza della ruota anteriore.

Il motociclo che avrà attivato il dispositivo di cronometraggio sarà considerato partito e non avrà diritto ad una seconda partenza.

- Tra la linea di arresto del pilota che si accinge a prendere la partenza e la linea di partenza, ove avviene il rilevamento automatico dei tempi, deve esserci la distanza di 1 mt; il rilevamento avviene ad almeno 1/100 di secondo.
- L'intervallo di partenza durante le due manches è di 20" tra un pilota e l'altro e di 1' tra una classe e quella successiva.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.
- Il Direttore di Gara, può ridurre l'intervallo di partenza a 15" tra un pilota e l'altro.
- Se un pilota, già agli ordini dello starter, ritarda ad avviarsi, la partenza gli può essere consentita fin tanto che il ritardo non supera i 15".
- Superato tale limite il pilota deve essere considerato come ritirato e non può più prendere il VIA in quella manche.
- Nel caso ci sia un ritardatario se non ne è possibile l'inserimento progressivo in base all'ordine di partenza, questi si metterà in coda ai piloti già entrati nell'Area.
- In caso il ritardatario non arrivi partito l'ultimo pilota della classe, il Direttore di Gara deve aspettare un minuto da quest'ultimo,

- Se entro questo tempo il pilota entra nell'area di partenza potrà partire ma verrà penalizzato di 10" (dieci secondi) nel tempo ottenuto nella gara di manche.
- Se entro questo tempo il pilota non si presenta ma si presenta dopo verrà escluso dalla partenza in quella manche.
- Al momento di tagliare la linea di arrivo una seconda fotocellula, collegata ad apparecchiatura scrivente come quella alla partenza, indicherà il tempo di passaggio del motociclo, permettendo così agli addetti del servizio cronometraggio di rilevare il tempo impiegato per compiere il percorso di gara.
- In caso di mancanza di semaforo o mancato funzionamento dello stesso, il cronometrista addetto indicherà al pilota i 10" ed i 5" prima del VIA.
- Il DdG o lo starter, dallo stesso incaricato, darà il VIA a ciascun pilota secondo la progressione dei numeri nelle prove ufficiali e secondo l'ordine di partenza nella gara.
- Il DdG può autorizzare i piloti fermati lungo il percorso, a seguito di interruzioni a loro non imputabili, a riprendere la partenza della gara.
- Su tale decisione non sono consentiti reclami.

9.16 - PARCO CHIUSO E RIENTRO DEI PILOTI

Al termine delle prove non cronometrate, delle prove ufficiali e delle manches di gara i piloti devono tenere il motociclo nel parco chiuso. È tassativamente il rientro individuale alla zona di partenza.

È vietato accendere il motore prima del rientro dei piloti che devono rientrare in gruppo accompagnati da un incaricato.

Il rientro dei piloti deve avvenire in modo ordinato e sollecito, senza alterazioni della tenuta di gara (casco allacciato e tuta indossata).

9.17 - CONDOTTA DI GARA

9.17.1 - Sidecar

La perdita della zavorra o del passeggero nelle gare di sidecar comporta l'esclusione dalla gara (Art. 16.1.2 - Capitolo I).

9.18 - CLASSIFICA INDIVIDUALE DI CLASSE

La classifica finale di ogni singola gara, divisa per classi, viene redatta dal servizio cronometraggio e deve contenere i seguenti dati:

- ordine d'arrivo,
- numero di gara,
- cognome e nome del pilota,
- società di appartenenza,
- marca del motociclo,
- tempo di riferimento,
- penalità,
- il numero degli ammessi alla partenza,
- i piloti non partiti,
- i piloti non arrivati.

Ad ogni manche viene assegnato il punteggio di classe per ordine decrescente a partire dal pilota che ha ottenuto il miglior tempo (Vedere la tabella generale). La classifica di gara viene stabilita mediante la somma dei punti ottenuti da ogni singolo pilota in entrambe le manches effettuate. In caso di parità sarà discriminante la minore penalità ottenuta in una delle due manches.

In caso di ulteriore parità il miglior piazzamento nell'ultima manche disputata. Qualora per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manches potrà accedere alla classifica di gara ed il punteggio conseguito nell'unica manche disputata sarà valido per la classifica di gara e del Trofeo.

Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manches previste, l'unica manche disputata sarà valida per la classifica di gara e di Campionato Italiano. Le premiazioni si devono effettuare, di norma, al massimo entro un'ora dopo la fine della gara.

9.19 - VALIDITÀ DEL TROFEO

Il Trofeo sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 2 prove.

9.20 - CLASSIFICA DI TROFEO - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

La classifica di Trofeo viene stabilita mediante la somma dei punti ottenuti da ogni singolo pilota in ogni manches effettuata. In caso di accorpamento delle classi in sede di manifestazione, i punteggi acquisiti per la classifica del campionato saranno sempre ricalcolati per ognuna delle classi interessate.

Vincitore del Trofeo sarà nominato il pilota che avrà conquistato il mag-

gior numero di punti validi nelle gare di Trofeo. In caso di parità nel punteggio (punti validi) verranno presi in considerazione i piazzamenti conquistati dai piloti (numero di vittorie, di secondi posti etc.). In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via. In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima manche, o nella penultima, o nella terzultima e così via. In caso di ulteriore parità sarà discriminante il numero delle manches disputate. L'assegnazione di Campione di Trofeo è subordinato ad un minimo di 3 piloti classificati.

9.21- **PREMIAZIONI**

9.21.1 Le premiazioni si devono effettuare, di norma, al massimo entro un'ora dopo la fine della gara.

9.21.2 È vietato, presentarsi alla premiazione, a torso nudo, indossare canottiere o maglieria simile, zoccoli, ciabatte, infradito, ecc.

9.22 - **CONTRIBUTO FEDERALE**

Non previsto

9.23- **MONTEPREMI**

Non previsto

9.24 - **GIURIA**

Prevista

9.25 - **SPEAKER:**

- 1) deve essere in possesso di Tessera FMI per l'anno in corso;
- 2) ha il compito di diffondere al pubblico le informazioni utili per apprezzare meglio lo spettacolo cui si sta assistendo;
- 3) nello svolgimento della sua funzione deve essere assolutamente imparziale ed esimersi dall'esprimere qualunque opinione e/o informazione che possa ledere l'immagine e gli interessi degli organizzatori;
- 4) deve inoltre astenersi dall'incitare il pubblico alla contestazione e denigrazione dell'operato degli Ufficiali di Gara e/o dei piloti.

sere prevista la rilevazione dei tempi. Deve essere presente un Responsabile di Pista regolarmente formato e con tessera in corso di validità durante le sessioni di allenamento.

- 10.2 - Le prove libere possono essere organizzate da:
- Moto Club affiliati alla Federazione Motociclistica Italiana;
 - Società regolarmente in possesso di Licenza Organizzatore FMI per l'anno in corso.
- 10.3 - I partecipanti ammessi, per poter godere delle coperture assicurative FMI, dovranno essere in possesso di Licenza FMI o di Tessera Sport (dai 14 anni compiuti per prove libere di velocità in autodromo) valida per l'anno in corso e potranno partecipare con motocicli immatricolati di tipologia stradale, derivate di serie o prototipi.
- 10.4 - La normativa prevista per le prove libere senza rilevazione dei tempi è la seguente:
- i partecipanti iscritti vengono divisi in turni organizzati per numero e durata;
 - ad ogni turno può partecipare il numero massimo consentito per le prove ufficiali per ogni singolo autodromo;
 - non sono previste procedure di parco chiuso e verifiche tecniche al termine della manifestazione.
- 10.5 - La normativa prevista per le prove libere con rilevazione dei tempi è la seguente:
- i piloti iscritti vengono divisi in turni organizzati per numero e durata;
 - ad ogni turno può partecipare il numero massimo consentito per le prove ufficiali per ogni singolo autodromo;
 - i piloti, dotati di transponder fornito dall'organizzatore per il rilevamento cronometrico, entrano in pista dalla corsia box; non è possibile effettuare alcuna procedura di partenza con griglia di partenza; è ammessa la partenza collettiva da pit lane, ma con al massimo tre piloti per fila e con file contrassegnate da lettere. La composizione e la sequenza dei partecipanti nelle file potrà essere definito in ordine cronologico
 - i risultati dei tempi cronometrati possono essere distribuiti ai partecipanti in forma cartacea o elettronica al termine del singolo

turno o della giornata, purché in un elenco organizzato per ordine alfabetico e non per ordine temporale e cronologico

- i risultati dei tempi cronometrati per ordine temporale possono essere usati dall'organizzatore per la formazione di eventuali ulteriori suddivisione in turni dei partecipanti
- non sono previste procedure di parco chiuso e verifiche tecniche al termine della manifestazione;
- i risultati dei tempi cronometrati non possono essere soggetti a procedure di reclamo da parte dei partecipanti
- non sono previste classifiche
- non sono previste premiazioni

10.6 - Nel caso in cui i Moto Club/gli organizzatori delle prove libere/prove libere cronometrate desiderano usufruire di una ulteriore copertura assicurativa, possono stipulare una Polizza R.C. Gare e Manifestazioni, in convenzione con la FMI secondo la procedura prevista.

ART. 11 - ATTIVITÀ TERRITORIALE

Le manifestazioni di velocità sono esclusivamente a carattere nazionale ed internazionale, ad eccezione di manifestazioni territoriali minimoto, minigp e scooter. L'extrapolazione di classifiche regionali non è consentita se non autorizzata dal Settore Tecnico Sportivo - STS.

REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI SALITA (RTSAL)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i veicoli che partecipano al Campionato Italiano Velocità in Salita, devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.

La Giuria del CIVS, sentito il parere del Comitato Velocità e della Commissione Tecnica, ha la facoltà di autorizzare la partecipazione fuori classifica di motocicli con prestazioni e caratteristiche compatibili con il Campionato.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Alle gare del Campionato Italiano Velocità in Salita (CIVS) sono ammessi motocicli suddivisi nelle Classi illustrate nei punti a seguire.
- Entry (Scooter, MiniOpen, 125 Open 2T e 125 Open 4T)
 - Under (SuperOpen 250, Open 300 e 250 Open 2t)
 - Naked & AdvenTouring (Naked & AdvenTouring 650 e 1000)
 - Supermoto
 - SuperOpen 600
 - SuperOpen 1000
 - Sidecar
 - Quad

ART. 2 - REGOLAMENTI DI CLASSE

2.1 - CLASSE ENTRY

2.1.1 - Sono ammessi alla Classe Entry motocicli e scooter conformi ad uno tra i seguenti Regolamenti Tecnici vigenti:

- Regolamento Tecnico Scooter (RTSCT)
- Regolamento Tecnico MiniOpen (RTMOPN)
- Regolamento Tecnico Open 2T (RTOP2T) per la Classe 125

2.1.2 - In aggiunta alle tipologie di motociclo indicate nell'articolo precedente, alla Classe Entry sono ammessi motocicli equipaggiati con motori 4 tempi monocilindrici aspirati e cilindrata oltre i 120cc fino a 248cc e **motocicli SP2** (come indicato nel RTASP) conformi al vigente regolamento Open (RTOPN) per la classe Open 300 e peso minimo in ordine di marcia di Kg. 105.

2.2 - CLASSE UNDER

2.2.1 - Sono ammessi alla Classe Under motocicli conformi ad uno tra i seguenti Regolamenti Tecnici vigenti:

- a) Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la Classe 250
- b) Regolamento Tecnico Open (RTOPN) per la Classe 300
- c) Regolamento Tecnico Open 2T (RTOP2T) per la Classe 250

2.3 - CLASSE NAKED & ADVENTOURING

2.3.1 - Sono ammessi alla Classe Naked & AdvenTouring motocicli conformi al Regolamento Tecnico Naked & AdvenTouring (RTN&A) per la Classe 650 e per la Classe 1000.

2.4 - CLASSE SUPERMOTO

2.4.1 - Alla Classe Supermoto sono ammessi motocicli con le tipologie di motore indicate nei punti a seguire.

- a) Motori 4T con cilindrata oltre 149 cc. fino a 750 cc.
- b) Motori 2T con cilindrata oltre 124 cc. fino a 500 cc.

2.4.2 - Per quanto non contemplato nelle Norme Sportive e nel presente Regolamento, con particolare riferimento all'articolo a seguire, fa riferimento il Regolamento Tecnico vigente della Specialità Supermoto (Titolo IV).

2.4.3 - Per la Classe Supermoto vale quanto stabilito nei punti a seguire.

- a) Tutti i motocicli devono esporre tre tabelle porta-numero, una posta frontalmente una sul lato destro ed una sul lato sinistro.
- b) Le tabelle devono essere in materiale rigido e devono avere le dimensioni minime di mm. 285x235.
- c) Il colore delle tabelle e dei numeri di gara sono liberi purché in netto contrasto tra loro.
- d) Salvo quanto specificato nei punti precedenti, i numeri di gara e le tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito nelle Norme Sportive Regolamento Velocità e nell'articolo 13 del RTGS, anche per quanto concerne la decisione finale sull'idoneità e l'impossibilità di reclamo.
- e) Gli articoli del vigente Regolamento Tecnico Supermoto riguardanti gli pneumatici e la loro punzonatura, la punzonatura del carter motore, la verifica delle punzonature nella zona di attesa, i tempi e le

modalità di verifica in parco chiuso, **la sanzione per la punzonatura di un motociclo sostitutivo**, sono considerati derogati, pertanto non applicabili.

- f) I piloti devono indossare obbligatoriamente l'abbigliamento (casco, tuta, stivali, guanti, para-schiena etc.) conforme a quanto indicato nell'articolo 17 del RTGS.
- g) Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A. Il regime al quale viene effettuata la misura è quello specificato nei punti a seguire.
- Motocicli con motore 2T 5.500 giri/min.
 - Motocicli con motore 4T 4.500 giri/min.
- h) Le misurazioni fonometriche vengono svolte conformemente a quanto indicato nell'allegato "Controlli Fonometrici Gare di Velocità" del vigente Regolamento, pertanto gli articoli del vigente Regolamento Controlli Fonometrici inerenti la prova con il metodo 2MeterMax e la punzonatura dei silenziatori per la classe Supermoto, sono da considerarsi derogati e non applicabili.**

2.5 - CLASSE SUPEROPEN 600

2.5.1 - Sono ammessi alla Classe SuperOpen 600 i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la Classe 600.

2.5.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTSOPN si stabilisce che sono ammessi alla Classe SuperOpen 600 motocicli bicilindrici con un peso minimo di kg. 135.

2.6 - CLASSE SUPEROPEN 1000

2.6.1 - Sono ammessi alla Classe SuperOpen 1000 i motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la Classe 1000.

2.6.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTSOPN si stabilisce che sono ammessi alla Classe SuperOpen 1000 motocicli con le tipologie di motore indicate nei punti a seguire.

a) Motori 2 cilindri con cilindrata oltre 850 cc. fino a 1310 cc.

b) Motori 3 cilindri con cilindrata oltre 675 cc. fino a 1310 cc.

c) Motori 4 cilindri con cilindrata oltre 637 cc. fino a 1310 cc.

2.7 - CLASSE SIDECAR

2.7.1 - Sono ammessi alla Classe Sidecar motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Sidecar (RTSDE).

2.8 - CLASSE QUAD

2.8.1 - Sono ammessi alla Classe Quad quadricicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Quad (RTQUAD).

ART. 3 - PNEUMATICI

3.1 - A parziale deroga di quanto indicato nei Regolamenti Tecnici di Classe si stabilisce che gli pneumatici sono liberi per marca, modello, misura, miscela e numero, purché conformi a quanto specificato nell'articolo 6 del RTGS.

3.2 - In tutte le classi l'uso di pneumatici slick o marchiati NHS è ammesso.

3.3 - Nella Classe Supermoto è ammesso praticare intagli (o scanalature) sul battistrada degli pneumatici slick purché siano effettuati da personale specializzato mediante attrezzatura appositamente costruita per questo scopo. La profondità di tali intagli non deve essere superiore ai fori per il controllo dell'usura presenti in origine sul battistrada dello pneumatico.

3.4 - Conformemente a quanto indicato nel RTGS, gli pneumatici rain possono essere usati unicamente se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal DdG.

3.5 - Se non diversamente specificato nei Regolamenti di Classe la larghezza degli pneumatici deve essere conforme a quanto previsto dalla normativa ETRTO.

3.6 - Conformemente a quanto indicato nel RTGS il cambio degli pneumatici, l'uso di termocoperte e generatori nella zona d'attesa è consentito.

REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI SALITA EPOCA (RTSALE)

Per le Specifiche Tecniche Generali e Norme di Sicurezza per i Gruppi 3, 4 e 5, in deroga al RTGS, si fa riferimento al **REGOLAMENTO TECNICO GENERALE E SICUREZZA MOTO D'EPOCA [RTGSE]** scaricabile dal sito www.federmoto.it

versione al 27 gennaio 2023

ART. 1 - SPECIFICHE TECNICHE PER IL GRUPPO 3

- 1.1 - Per tutte le norme tecniche non specificate di seguito, si fa riferimento al **REGOLAMENTO TECNICO GENERALE E SICUREZZA MOTO D'EPOCA (RTGSE)**.
- 1.2 - **RUOTE**
A raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, originali del modello o altri della stessa misura, se storicamente documentati.
- 1.3 - **FRENI**
Dovranno essere a tamburo o a disco, nei tipi originali o storicamente compatibili per tecnica ed estetica. Pompe e pinze originali o del periodo storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. Sono vietati i dischi freno flottanti ed a margherita.
- 1.4 - **PNEUMATICI**
È consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, è autorizzato l'utilizzo di pneumatici tipo slick per le moto di tipologia GP e Competizione. In questa classe sono inoltre ammessi pneumatici di tipo rain nei casi in cui venga dichiarata gara bagnata dal Direttore di Gara. È vietata qualsiasi modifica al profilo originale a mezzo scolpiture e/o intagli. In caso di controversie farà fede il disegno originale riportato nei listini di vendita reperibili in commercio.

ART. 2 - SPECIFICHE TECNICHE PER LE CLASSI DI GRUPPO 4

- 2.1 - Per tutte le norme tecniche non specificate di seguito, si fa riferimento al **REGOLAMENTO TECNICO GENERALE E SICUREZZA MOTO D'EPOCA (RTGSE)**.
- 2.2 - **MOTORE**
Non è consentito modificare, rispetto al motore originale o al motore

EPOCA NOVITÀ 2023

di serie da cui è derivato, la forma di testa e cilindro, la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole, salvo modifiche storicamente documentate. Per i motori a 2 tempi non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie. È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

2.3 - ALIMENTAZIONE

Dispositivi di alimentazione del tipo originale o di normale utilizzo storicamente documentato, di dimensioni libere, esclusi carburatori a valvola piatta e similari, salvo se montati all'origine.

2.4 - ACCENSIONE

Il sistema di accensione è libero. Le accensioni elettroniche dovranno avere la variazione di anticipo direttamente proporzionale al regime di rotazione. Il pick-up dovrà rilevare unicamente i giri del motore. È vietato l'utilizzo di accensioni "mappate", intese come sistemi di gestione con trasduttori di altri parametri di funzionamento che non siano i giri del motore (temperatura gas di scarico, etc.) o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

2.5 - TRASMISSIONE

Il sistema di trasmissione tra motore e ruota deve rimanere del tipo originale. Il numero delle marce deve rimanere come in origine. È vietato il montaggio di qualsiasi dispositivo antisaltellamento sulla frizione e di qualsiasi dispositivo di controllo di trazione; tali dispositivi sono ammessi solo se montati all'origine dal costruttore.

2.6 - TELAIO E CICLISTICA

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati.

Non sono ammesse capriate di rinforzo. Sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

a) Forcella: originale o storicamente compatibile, per tipologia e diametro.

EPOCA NOVITÀ 2023

- b) Ammortizzatori: sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno, purché solidale con il corpo principale. Nella classe Open sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno separato se montati di serie.
- c) Ruote: a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, originali del modello o altri della stessa misura, se storicamente documentati di diametro minimo 18", sono ammessi diametri inferiori unicamente se trattasi di cerchi originali montati di serie. Per la classe Open i cerchi ruota devono essere gli originali del modello o altri della stessa misura, se storicamente documentati, i motocicli con cerchi da 16" o 18", in deroga alla conformità del motociclo al Registro Storico per motivi di sicurezza potranno essere utilizzati cerchi da 17", purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

2.7 - FRENI

Dovranno essere a tamburo o a disco, nei tipi originali o storicamente compatibili per tecnica ed estetica. Pompe e pinze originali o del periodo storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. Sono vietati i dischi freno flottanti ed a margherita. Per la classe Open in deroga al Registro Storico sono ammesse leve freno con regolazione, purché siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

2.8 - SISTEMA DI SCARICO

Forma, geometria e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale o altro storicamente documentato. I tubi di scarico debbono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, in particolare i silenziatori debbono essere atti a non superare i 108 dB/A a. È vietato l'uso di silenziatori in carbonio se non di serie.

2.9 - SERBATOIO

Il serbatoio, eccezion fatta per le moto in assetto stradale, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

2.10 - PNEUMATICI

- a) È autorizzato nella classe Open l'utilizzo di pneumatici tipo slick per i motocicli di tipologia GP e Competizione.

EPOCA NOVITÀ 2023

- b) È consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain. È vietata qualsiasi modifica al profilo originale a mezzo di scolpiture e/o intagli. In caso di controversie farà fede il disegno originale riportato nei listini di vendita reperibili in commercio.
- c) Per la classe Vintage la sezione massima al posteriore è di mm 150, per la classe Open la sezione massima al posteriore è di mm 190.
- d) In tutte le classi è ammesso l'uso di pneumatici di tipo rain esclusivamente nei casi in cui venga dichiarata gara bagnata dal Direttore di Gara.

2.11 - CARROZZERIA

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo. Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

ART. 3 - SPECIFICHE TECNICHE PER LE CLASSI DI GRUPPO 5

3.1 - Per tutte le norme tecniche non specificate di seguito, si fa riferimento al **REGOLAMENTO TECNICO GENERALE E SICUREZZA MOTO D'EPOCA (RTGSE)**.

3.2 MOTORE

Non è consentito modificare, rispetto al motore originale o al motore di serie da cui è derivato, la forma di testa e cilindro, la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole, salvo modifiche storicamente documentate. Per i motori a 2 tempi non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie. È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

3.3 ALIMENTAZIONE

Dispositivi di alimentazione del tipo originale o di normale utilizzo storicamente documentato, di dimensioni libere, esclusi carburatori a valvola piatta e similari, salvo se montati all'origine.

EPOCA NOVITÀ 2023**3.4 ACCENSIONE**

Il sistema di accensione è libero. Le accensioni elettroniche dovranno avere la variazione di anticipo direttamente proporzionale al regime di rotazione. Il pick-up dovrà rilevare unicamente i giri del motore. È vietato l'utilizzo di accensioni "mappate", intese come sistemi di gestione con trasduttori di altri parametri di funzionamento che non siano i giri del motore (temperatura gas di scarico, etc.) o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

3.5 TRASMISSIONE

Il sistema di trasmissione tra motore e ruota deve rimanere del tipo originale. Il numero delle marce deve rimanere come in origine. È vietato il montaggio di qualsiasi dispositivo antisaltellamento sulla frizione e di qualsiasi dispositivo di controllo di trazione; tali dispositivi sono ammessi solo se montati all'origine dal costruttore.

3.6 TELAIO E CICLISTICA

- a) Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo. Sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.
- b) Forcella: originale o storicamente compatibile per le classi TT 250, TT 500 e TT 2T steli di diametro massimo 38 mm. Per le classi TT Mini, TT Sport, TT TWIN e TT TWO STROKES forcella originale o storicamente compatibile, per forma e dimensioni.
- c) Ammortizzatori: sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno, purché solidale con il corpo principale. Nelle classi TT Sport, TT TWIN e TT TWO STROKES sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno separato se montati di serie.

3.7 RUOTE

A raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, originali del modello o altri della stessa misura, se storicamente documentati di diametro minimo 18", sono ammessi diametri inferiori unicamente se trattasi di cerchi originali montati di serie. Per le classi TT Sport e TT TWO STROKES i cerchi ruota

devono essere gli originali del modello o altri della stessa misura, se storicamente documentati, i motocicli con cerchi da 16" o 18", in deroga alla conformità del motociclo al Registro Storico per motivi di sicurezza potranno essere utilizzati cerchi da 17", purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

3.8 FRENI

Dovranno essere a tamburo o a disco, nei tipi originali o storicamente compatibili per tecnica ed estetica. Pompe e pinze originali o del periodo storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. Sono vietati i dischi freno flottanti ed a margherita. Per le classi TT Sport e TT TWO STROKES in deroga al Registro Storico sono ammesse leve freno con regolazione, purché siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

3.9 SISTEMA DI SCARICO

Forma, geometria e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale o altro storicamente documentato. I tubi di scarico debbono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, in particolare i silenziatori debbono essere atti a non superare i 108 dB/A. È vietato l'uso di silenziatori in carbonio se non di serie.

3.10 Serbatoio

Il serbatoio, eccezion fatta per le moto in assetto stradale, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

3.11 PNEUMATICI

È consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain. Per le classi TT Mini, TT 250 la sezione massima al posteriore è di mm 110, per le classi TT 500 e TT 2T la sezione massima al posteriore è di mm 130, per le classi TT Sport e TT TWIN la sezione massima al posteriore è di mm 190, per la classe TT TWO STROKES la sezione massima al posteriore è di mm 165, in questa classe è autorizzato l'utilizzo di pneumatici tipo slick per i motocicli di tipologia GP e Competizione. In tutte le classi è ammesso l'uso di pneumatici di

EPOCA NOVITÀ 2023

tipo rain solo nei casi in cui venga dichiarata gara bagnata dal Direttore di Gara. È vietata qualsiasi modifica al profilo originale a mezzo scolpiture e/o intagli. In caso di controversie farà fede il disegno originale riportato nei listini di vendita reperibili in commercio.

3.12**CARROZZERIA**

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo. Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

REGOLAMENTO TECNICO CRONO CLIMBER - REGOLARITÀ (RTCLR)

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Velocità, i veicoli che partecipano a questo Trofeo, devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.

A deroga di quanto stabilito nel RTGS, i motocicli che concorrono nel Trofeo Crono Climber devono essere conformi unicamente alle prescrizioni di sicurezza illustrate nell'articolo "Normativa di sicurezza Climber".

ART. 1 - CLASSI

1.1 - Al trofeo Crono Climber sono ammessi motocicli suddivisi nelle Classi illustrate nei punti a seguire.

- a) Crono 675
- b) Crono 1350
- c) Crono Special

ART. 2 - REGOLAMENTI DI CLASSE

2.1 - CLASSE CRONO 675

2.1.1 - Sono ammessi alla Classe Crono 675 i motocicli e scooter equipaggiati con motori 2 tempi e 4 tempi, aspirati, con cilindrata fino a 675 cc senza distinzione di numero di cilindri . I motocicli ammessi devono essere conformi alla "Normativa di sicurezza Climber" indicata all'articolo 4 del presente regolamento.

2.2 - CLASSE CRONO 1350

2.2.1 - Sono ammessi alla Classe Crono 1350 i motocicli e scooter equipaggiati con motori 2 tempi e 4 tempi, aspirati, con cilindrata oltre 675 cc fino a 1350 cc senza distinzione di numero di cilindri. I motocicli ammessi devono essere conformi alla "Normativa di sicurezza Climber" indicata all'articolo 4 del presente regolamento.

2.3 - CLASSE CRONO SPECIAL

2.3.1 - Sono ammessi alla Classe Crono Special le tipologie di veicolo indicate nei punti a seguire.

- a) Motocicli conformi al Regolamento Tecnico Sidecar (RTSDE). Per questi motocicli l'articolo 4 del presente Regolamento deve consi-

derarsi derogato. L'unica normativa di riferimento è quella inclusa nel RTSDE.

- b) **Quadricicli conformi al Regolamento Tecnico QUAD (RTQUAD). Per questi quadricicli l'articolo 4 del presente Regolamento deve considerarsi derogato. L'unica normativa di riferimento è quella inclusa nel RTQUAD.**
- c) **Motocicli equipaggiati con motore elettrico conformi al vigente RTGS-MEL. Per questi motocicli l'articolo 4 del presente Regolamento deve considerarsi derogato. L'unica normativa di riferimento è quella inclusa nel RTGSMEEL.**
- d) **Motocicli a tre ruote simmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, omologati per il trasporto persone, con singola ruota al posteriore e doppia ruota all'anteriore, equipaggiati con motori 4 tempi, aspirati, con cilindrata fino a 850 cc senza distinzione di numero di cilindri. I motocicli ammessi devono essere conformi alla "Normativa di sicurezza Climber" indicata all'articolo 4 del presente regolamento.**

ART. 3 - SISTEMI DI CONTROLLO DELLA VELOCITÀ E DI RILEVAZIONE CRONOMETRICA

- 3.1 - In tutte le Classi è vietato l'utilizzo di sistemi di controllo della velocità (cruise control) di qualsiasi genere (inclusi i sistemi meccanici).
- 3.2 - Qualora il motociclo sia equipaggiato con un sistema di controllo della velocità il pilota ha l'obbligo di rimuovere completamente il sistema o, in alternativa, di inibirne il funzionamento per tutta la durata della manifestazione mediante: la rimozione di uno o più dei suoi componenti e/o la disconnessione dei collegamenti elettrici o meccanici degli attuatori del sistema e/o lo spostamento del blocchetto dei comandi del sistema in posizione inaccessibile al pilota e/o mediante la schermatura dei comandi del sistema.
- 3.3 - Il pilota ha altresì l'obbligo di dichiarare al 1° CT la presenza sul motociclo del sistema per il controllo della velocità nonché il metodo utilizzato per inibirne il funzionamento.
- 3.4 - Il 1° CT ha la facoltà di rifiutare motocicli con sistemi di controllo della velocità il cui metodo di inibizione sia giudicato insufficiente o pericoloso ed applicare punzoni o sigilli sui componenti del suddetto sistema.

- 3.5 - Sistemi per la rilevazione e/o visualizzazione dei tempi (differenti da quelli eventualmente forniti dall'organizzazione) sono vietati. Qualora il motociclo sia equipaggiato con un sistema per la rilevazione e/o visualizzazione dei tempi il pilota ha l'obbligo di rimuovere completamente il sistema o, in alternativa, di inibirne il funzionamento per tutta la durata della manifestazione mediante la disconnessione dei collegamenti elettrici e/o mediante la schermatura del display.
- 3.6 - Il mancato rispetto del presente articolo viene sanzionato come una irregolarità tecnica.

ART. 4 - NORMATIVA DI SICUREZZA CRONO CLIMBER

4.1 - GENERALITÀ NORMATIVA DI SICUREZZA CRONO CLIMBER

- 4.1.1 - Alle operazioni preliminari (OP) è consentito punzonare un solo motociclo. In caso di provati motivi tecnici è consentito punzonare un secondo motociclo. Lo stesso motociclo può essere punzonato per un massimo di due Classi differenti a condizione che vengano rispettate le norme tecniche di entrambe le Classi ed i tempi di permanenza al parco chiuso.
- 4.1.2 - Alle OP tutti i motocicli devono essere presentati con tutti i componenti integri ed in buono stato di conservazione oltre che conformi ai parametri minimi di sicurezza illustrati negli articoli a seguire.
- 4.1.3 - È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni turno di prove e gara.
- 4.1.4 - Il Commissario Tecnico FMI (CT) ha la facoltà di rifiutare l'ammissione alle prove o alla gara di motocicli giudicati non conformi e/o non sicuri. In caso di controversia, la decisione finale spetta al CT. Il CT ha la facoltà di rimuovere la punzonatura sul telaio di un motociclo ritenuto pericoloso.
- 4.1.5 - In qualunque momento della manifestazione il CT ha la facoltà di effettuare marcature, anche a mezzo di punzoni e sigilli, su un qualsiasi componente del motociclo. La verificata assenza o manomissione di una o più marcature è equiparata ad una irregolarità tecnica.
- 4.2 - **CICLISTICA**
- 4.2.1 - Tutte le leve di comando, i manubri (o i semi-manubri), i comandi e le pedane devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS. È consigliato rimuovere le pedane del passeggero.

- 4.2.2 - Il cavalletto centrale e/o la stampella laterale devono preferibilmente essere rimossi. In alternativa è consentito assicurare i cavalletti mediante una legatura, effettuata a regola d'arte, che ne impedisca l'apertura accidentale.
- 4.2.3 - Borse, bauletti, specchietti, borsa degli attrezzi ed accessori che possano subire distacchi accidentali o rappresentare un pericolo, eventualmente presenti sui motocicli, devono essere rimossi.
- 4.2.4 - La targa di circolazione deve preferibilmente essere rimossa. Qualora venga mantenuta montata sul motociclo, la targa e l'eventuale porta-targa devono essere montati in maniera da impedire distacchi accidentali.
- 4.3 - **SOSPENSIONI**
- 4.3.1 - In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.
- 4.3.2 - 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.
- 4.4 - **IMPIANTO FRENANTE**
- 4.4.1 - Tutti i motocicli, ad eccezione dei sidecar, devono avere almeno un impianto frenante funzionante per asse ruota.
- 4.4.2 - Le piste frenanti dei dischi freno devono essere realizzate in lega di ferro.
- 4.4.3 - L'uso della protezione della leva freno anteriore (para-leva) di paramani è facoltativo.
- 4.4.4 - 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 o, ove ammesso, in titanio di grado 5. La bulloneria in alluminio non è consentita per quest'applicazione. È raccomandato, ma non obbligatorio, assicurare i suddetti bulloni mediante un filo da legatura che ne impedisca lo svitamento accidentale.
- 4.4.5 - I sistemi ABS, se presenti, devono essere conformi a quanto indicato nel RTGS.
- 4.5 - **CERCHI RUOTA**
- 4.5.1 - I cerchi ruota devono essere conformi a quanto indicato nell'articolo 5 del RTGS.

4.6 - PNEUMATICI

4.6.1 - Gli pneumatici sono liberi per marca, modello, misura, mescola e numero, purché conformi a quanto indicato negli articoli a seguire. In tutte le classi l'uso di pneumatici slick o marchiati NHS è ammesso.

4.6.2 - Sui motocicli della tipologia Supermoto (motociclo derivato da moto da Motocross e da Enduro o un motociclo di produzione destinato alla disciplina Supermoto) è ammesso praticare intagli (o scanalature) sul battistrada degli pneumatici slick purché siano effettuati da personale specializzato mediante attrezzatura appositamente costruita per questo scopo. La profondità di tali intagli non deve essere superiore ai fori per il controllo dell'usura presenti in origine sul battistrada dello pneumatico.

4.6.3 - La larghezza degli pneumatici, deve essere conforme a quanto previsto dalla normativa ETRTO. La profondità del battistrada deve essere superiore al valore minimo fissato dal costruttore dello pneumatico. Sui motocicli derivati di serie è ammesso montare pneumatici delle stesse dimensioni di quelli originali (omologati per uso stradale) anche quando non conformi alla normativa ETRTO per quanto concerne l'accoppiamento cerchio/pneumatico.

4.6.4 - Nel montaggio dello pneumatico sul cerchio ruota è obbligatorio rispettare il senso di marcia indicato dal costruttore.

4.6.5 - Gli pneumatici rain (come definiti nel RTGS) possono essere usati unicamente se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal DdG.

4.6.6 - Il cambio degli pneumatici, l'uso di termocoperte e generatori nella zona d'attesa è consentito.

4.7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

4.7.1 - L'uso della spugna ignifuga all'interno del serbatoio è raccomandato ma non obbligatorio.

4.7.2 - Il tappo del serbatoio è libero a condizione che, una volta chiuso, garantisca tenuta perfetta.

4.7.3 - Il circuito carburante deve essere posizionato sul motociclo in modo da essere protetto in caso di caduta.

4.8 - ALIMENTAZIONE

4.8.1 - L'uso di qualunque sistema di sovralimentazione, è vietato.

4.8.2 - L'unico carburante consentito è la benzina "Verde" conforme a quanto prescritto nell'allegato "Carburanti" del presente Regolamento.

- 4.8.3 - Il sistema Ride by Wire deve essere conforme a quanto indicato nel RTGS.
- 4.8.4 - 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.
- 4.10 - **MOTORE**
- 4.10.1 - Tutti i tappi di carico e scarico dell'olio devono essere assicurati mediante legatura al fine di evitarne lo svitamento accidentale.
- 4.11 - **TRASMISSIONE**
- 4.11.1 - È raccomandato ma non obbligatorio l'utilizzo di una pinna para-catena conforme a quanto indicato nel RTGS.
- 4.12 - **IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO**
- 4.12.1 - Su tutti i motocicli è consentito l'uso dei liquidi refrigeranti dedicati agli impianti di raffreddamento dei motocicli, tuttavia è fortemente raccomandato l'utilizzo esclusivamente dell'acqua pura.
- 4.12.2 - 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.
- 4.13 - **CARENATURA, TABELLE E NUMERI DI GARA**
- 4.13.1 - Tutti i bordi esposti della carenatura, devono essere arrotondati.
- 4.13.2 - Tutti i motocicli devono esporre una tabella porta-numero anteriore e due laterali (una per ogni lato del motociclo).
- 4.13.3 - La posizione, le dimensioni ed i colori scelti per la tabella porta-numero e per i numeri di gara, devono essere tali da essere chiaramente visibili dagli Addetti al Percorso presenti su entrambi i lati del percorso. La decisione ultima sulla visibilità dei numeri di gara spetta al Commissario Tecnico.
- 4.14 - **IMPIANTO ELETTRICO**
- 4.14.1 - L'uso della "luce posteriore" come descritta nel RTGS è facoltativo.
- 4.14.2 - I gruppi ottici anteriori, gli indicatori di direzione ed il gruppo ottico posteriore (nel caso non sia usato come luce posteriore) devono preferibilmente essere rimossi o, in alternativa, essere completamente coperti con un nastro adesivo che impedisca la caduta di pezzi in caso di rottura.

4.15 - DISPOSITIVI VIDEO

4.15.1 - Il montaggio di dispositivi (di registrazione e/o trasmissione) video, come ad esempio fotocamere e videocamere deve essere conforme a quanto indicato nell'articolo 12 RTGS.

4.16 - CONTROLLI FONOMETRICI

4.16.1 - Il massimo livello fonometrico ammesso per ogni classe è 105dB/A misurati al regime di rotazione corrispondente ad una velocità media del pistone di 13 m/s (2T) o di 11 m/s (4T). La procedura dei controlli fonometrici è quella prevista nell'allegato "Controlli fonometrici gare di velocità" del vigente Regolamento Velocità.

4.17 - MATERIALI

4.17.1 - I materiali utilizzati per la costruzione dei motocicli e dei loro componenti devono essere conformi a quanto indicato nell'articolo 15 del RTGS.

4.18 - CAPI PROTETTIVI DEL PILOTA

4.18.1 - I capi protettivi del pilota (casco, tuta, stivali, guanti etc.) devono essere conformi a quanto indicato nell'articolo 17 del RTGS.

4.19 - TUTELA AMBIENTALE

4.19.1 - Le norme per la tutela ambientale sono quelle indicate nell'articolo 18 del RTGS.