



TROFEO YAMAHA R125 CUP 2016

REGOLAMENTO TECNICO

Art. 1 - Norme Generali

- I partecipanti, firmando la richiesta d'iscrizione al monomarca promosso ed organizzato da AG MOTORSPORT ITALIA SRLS denominato "Yamaha R125 Cup" (a seguire definito Trofeo) assumono l'impegno di prendere visione del presente Regolamento e del Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS), accettandoli integralmente.
- Salvo quando espressamente autorizzato negli articoli a seguire, è vietato forare, segare, asportare ed aggiungere materiale su qualsiasi elemento del motore e del telaio, elaborare o alterare la centralina originale; a discrezione dell'organizzatore le centraline potranno essere sostituite con altre da lui fornite.
- Tutto ciò che non è espressamente autorizzato è vietato.

Art. 2 - Motocicli

- Sono ammessi unicamente motocicli Yamaha YZF-R125, prodotti a partire dall'anno 2008 e corredati dai documenti di proprietà o concessione in uso.
- Alle operazioni Preliminari (OP) è ammesso punzonare un solo motociclo. Solo a seguito di una caduta o di un guasto tecnico grave, tali da rendere il motociclo punzonato inutilizzabile, il Responsabile Tecnico del Trofeo, sentito il parere del commissario tecnico, può autorizzare la punzonatura di un motociclo sostitutivo, anche successivamente al secondo turno di prove ufficiali.
- I documenti relativi al motociclo devono essere esibiti durante le OP ai Commissari FMI o al Servizio Tecnico del Trofeo.
- I motocicli partecipanti al Trofeo non sono coperti dalla garanzia del costruttore, perché impiegati in competizioni sportive e sottoposte ad un utilizzo che annulla ogni diritto di garanzia. La garanzia non può essere ripristinata neppure in caso di immatricolazione al termine del Trofeo.
- I numeri di telaio devono essere conformi alla scheda d'omologazione europea chiaramente leggibili e non manomessi.

Art. 3 - Controlli

- Le verifiche tecniche per accertare la conformità al presente Regolamento, vengono eseguite dal Servizio Tecnico del Trofeo in collaborazione con i Commissari FMI.
- Il Servizio Tecnico del Trofeo ed i Commissari FMI hanno la facoltà di disporre la verifica di un qualsiasi componente del motociclo, in qualsiasi momento della manifestazione.
- La verifica può interessare componenti diversi da un motociclo all'altro. La verifica viene effettuata secondo le procedure ritenute più adatte dai tecnici addetti alle verifiche.
- Al termine delle prove ufficiali e delle gare tutti i motocicli, inclusi quelli incidentati, devono obbligatoriamente essere portati nel "parco chiuso" e sistemati sugli appositi cavalletti.
- Le verifiche dei motocicli nel parco chiuso hanno inizio immediatamente dopo le prove ufficiali o le gare, i piloti (o i meccanici per loro) che non inizino ad eseguire le operazioni richieste dallo staff del Trofeo entro il termine massimo di 20 (venti) minuti vengono sanzionati con la squalifica.
- In fase di verifica i motori devono essere smontati a cura del Pilota e/o del proprio meccanico. Alle verifiche tecniche, è ammessa la presenza di un massimo 2 persone (incluso il Pilota), muniti di attrezzatura propria atta allo





scopo e di recipienti atti a contenere liquidi e parti smontate. L'Organizzatore non riconoscerà nessun rimborso per il ripristino del motociclo soggetto a verifica.

- g) L'accertata irregolarità tecnica comporta l'applicazione delle sanzioni previste dal Regolamento del Trofeo e dalle Norme FMI, il giudizio dei tecnici addetti alle verifiche e dei Commissari Tecnici è inappellabile in prima istanza, eventuali ricorsi successivi sono regolamentati dalle Norme della FMI.
- h) Al fine di monitorare eventuali sostituzioni tra le prove ufficiali e la gara, il Servizio Tecnico del Trofeo si riserva la facoltà di punzonare (o sigillare) il motore e/o i componenti elettronici o della ciclistica, mediante l'applicazione di vernici o di etichette monouso applicate nei punti ritenuti più opportuni.
- i) La sostituzione di componenti punzonati e/o la rimozione di punzoni dopo le prove ufficiali, è ammessa unicamente al fine di effettuare eventuali interventi di manutenzione, e deve essere preventivamente autorizzata dal Servizio Tecnico del Trofeo una volta sentito il parere dei Commissari FMI. Lo smontaggio deve essere effettuato alla presenza del Personale Tecnico del Trofeo o del Commissario Tecnico FMI.
- j) Il rifiuto a fare punzonare o verificare il motociclo comporta l'esclusione dalla manifestazione (prove ufficiali e gara) nonché l'applicazione delle sanzioni previste dalle norme FMI.

Art. 4 - Materiali del KIT

- a) I motocicli devono essere equipaggiati con tutti i componenti inclusi nel KIT fornito dall'Organizzatore
- b) In pista, i piloti hanno l'obbligo di indossare il vestiario fornito assieme al suddetto KIT, eventuali deroghe dovranno essere approvate ed autorizzate dall'Organizzatore.
- c) Gli unici ricambi ammessi sono i ricambi originali Yamaha a catalogo per il modello YZF-R125 dal 2008 o, in alternativa, quelli forniti dalle Aziende sponsor del Trofeo facenti parte del KIT.
- d) I componenti del KIT possono essere acquistati presso AG Motorsport Italia a condizioni riservate.
- e) I ricambi originali Yamaha possono essere acquistati presso i Concessionari Ufficiali Yamaha o direttamente sui campi di gara presso AG Motorsport Italia. Quest'ultimo applicherà uno sconto del 30% sul prezzo di listino ufficiale Yamaha.
- f) La disponibilità dei ricambi in pista, è limitata alle sole parti di sostituzione più frequente e deve essere considerata come un servizio di cortesia. AG Motorsport Italia non accetta reclami per i ritardi o la mancata partecipazione a turni di prova o gara dovuta alla mancanza di ricambi.
- g) Gli pneumatici utilizzati nel trofeo, devono essere ordinati almeno venti giorni prima della gara ed acquistati unicamente presso AG Motorsport Italia.

Art. 5 - Motore

- a) Salvo quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire, tutte le altre parti che compongono il motore devono rimanere completamente originali. Non è ammessa alcun tipo di lavorazione per aggiunta o asportazione di materiale inclusa la lucidatura dei componenti.
- b) È obbligatorio montare il gruppo cilindro-pistone Malossi Ø 63mm compreso nel KIT (cod. 31 13789) e l'albero Camme Malossi (codice 59 13877). Sono ammesse unicamente le guarnizioni del KIT Malossi.
- c) In caso di revisione del motore devono essere rispettate le misure e le tolleranze di montaggio previste per il motore di serie.
- d) Non è consentita nessuna modifica al sistema di lubrificazione del motore, non si possono montare coppe, radiatori e pompe dell'olio non presenti in origine sul modello omologato.
- e) Nel caso di sostituzione del motore, il Pilota deve comunicare ai Tecnici del Trofeo il numero del nuovo motore, presentando i documenti che ne attestino la regolare provenienza. L'utilizzo di un motore diverso da quello abbinato al telaio senza tempestiva comunicazione comporta l'esclusione dalle classifiche di prove ufficiali o gara.



- f) È consentito invertire il leveraggio del cambio per consentire l'utilizzo del cambio rovesciato. In questo caso è permesso rimuovere il carter pignone.

Art. 6 - Impianto di Raffreddamento

- a) L'unico liquido ammesso nel circuito di raffreddamento è l'acqua pura eventualmente miscelata con alcool etilico. L'utilizzo di un altro tipo di liquido per il raffreddamento, anche se in quantitativo ridotto è vietato. Si raccomanda quindi di procedere con ripetuti cicli di lavaggio.
- b) Installare il radiatore supplementare, rimuovere il termostato o la ventola di raffreddamento, è consentito.

Art. 7 - Carburante & Lubrificanti

- a) L'unico carburante ammesso è quello di tipo "verde" conforme alle Norme F.M.I. in vigore. È vietato l'uso di qualsiasi tipo di additivo per carburanti.
- b) È obbligatorio l'utilizzo di lubrificanti YAMALUBE.

Art. 8 - Filtro Aria

- a) È obbligatorio utilizzare il filtro aria Malossi E14 (cod. 04 11451, incluso nel KIT).
- b) La scatola filtro originale deve essere completamente eliminata

Art. 9 - Impianto di Scarico

- a) È obbligatorio montare l'impianto di scarico prodotto da Malossi codice. 32 13844, incluso nel KIT. L'utilizzo del db killer è facoltativo.
- b) L'impianto di scarico di cui al punto a) deve essere mantenuto originale in ogni suo componente, qualsiasi modifica è vietata.
- c) Il massimo limite fonometrico ammesso ad un regime di 7000RPM è di 100dB/A con una tolleranza di 3dB/A a fine turno/gara. L'inosservanza della norma comporta le sanzioni previste dalla FMI.

Art. 10 - Iniezione

- a) Ad eccezione di quanto specificato nell'articolo a seguire, il sistema di iniezione ed i relativi componenti devono rimanere completamente originali.
- b) È obbligatorio l'uso della centralina Malossi "Force Master One" fornita nel KIT. Tale centralina deve essere montata sotto la sella del pilota, essere connessa e configurata come previsto nelle istruzioni di montaggio.
- c) I Tecnici del Trofeo hanno la facoltà di richiedere la sostituzione delle centraline e/o di altre parti elettroniche (con altre da loro fornite), in qualsiasi momento della manifestazione.
- d) Al fine di bilanciare le prestazioni dei diversi modelli (2008-2013/ 2014-2016), l'Organizzatore si riserva la facoltà di fornire una configurazione dedicata per centraline utilizzati su motocicli prodotti fino all'anno 2013.

Art. 11 - Accensione

- a) Non sono ammesse modifiche che possano alterare gli anticipi di accensione di serie.



Art. 12 - Impianto Elettrico

- a) L'impianto elettrico deve rimanere originale, completo e funzionante. La batteria è libera ma deve essere obbligatoriamente alloggiata nello scomparto originale.
- b) I comandi elettrici devono essere quelli di serie. È ammessa unicamente la rimozione del devio luci SX.



- c) Il sistema di spegnimento del motore in caso di caduta, deve rimanere originale ed essere mantenuto connesso e operativo in ogni momento della manifestazione.
- d) Il generatore (alternatore) deve essere mantenuto in funzione e rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato, non sono ammesse modifiche.

Art. 13 - Carrozzeria

- a) La carenatura originale deve essere obbligatoriamente sostituita con quella (Plastic Bike) inclusa nel KIT nella colorazione prevista per il 2016 e senza modifica alcuna.
- b) Il parafango anteriore deve essere mantenuto originale ed avere la colorazione (blu Yamaha) prevista per il 2016.
- c) Il plexiglass del cupolino deve essere esclusivamente quello di marca F.Ili Fabbri Accessori fornito nel KIT.
- d) È consentita l'installazione di tamponi paratelaio purchè in regola con quanto previsto nel RTGS.

Art. 14 - Ciclistica

- a) È consentito forare il forcellone per applicare i nottolini per il cavalletto posteriore in corrispondenza delle apposite predisposizioni.
- b) La pinna para-catena prevista nelle norme generali di sicurezza (RTGS) è ordinabile ed acquistabile anche presso AG Motorsport Italia con buono sconto fornito nel KIT.
- c) È consentito sostituire le pedane originali con quelle Valter Moto, acquistabili presso AG Motorsport Italia, utilizzando il buono sconto fornito nel KIT.
- d) Ogni ulteriore modifica alla ciclistica intesa come telaio, forcellone, leveraggio sospensione posteriore, telaietto reggisella e telaietto porta strumenti, è vietata.

Art. 15 - Bulloneria

- a) La bulloneria del motociclo deve essere esclusivamente quella originale.



Art. 16 - Trasmissione Finale

- a) La trasmissione finale (catena, pignone e corona) sono liberi nei limiti quanto stabilito nei punti a seguire.
- b) Il passo della catena deve essere di 428.
- c) Sono ammessi unicamente corone con numero di denti pari a 46, 47 o 48 e pignoni con numero di denti pari a 14, 15 o 16.
- d) Il paracatena superiore deve essere mantenuto originale. È consentito rimuovere il coperchio del pignone.
- e) È obbligatorio, collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il Pilota possa rimanere intrappolato tra il ramo inferiore della catena e la corona. La pinna para-catena è ordinabile ed acquistabile anche presso AG Motorsport Italia con buono sconto fornito nel KIT.

Art. 17 - Sospensioni

- a) La forcella, nella sua struttura (fodero, stelo, piedini), deve rimanere originale. I foderi forcella possono essere traslati rispetto alle piastre di sterzo.
- b) L'ammortizzatore posteriore originale può essere sostituito con l'ammortizzatore Malossi, ordinabile ed acquistabile presso AG Motorsport Italia con buono sconto fornito nel KIT.
- c) Sul forcelle ed ammortizzatore è consentito:
 - Cambiare le molle e/o variarne il precarico.
 - Cambiare tipo di olio e/o variarne il volume.



- d) Unicamente per i modelli prodotti fino all'anno 2013, è consentito variare la taratura idraulica della forcella e dell'ammortizzatore e/o utilizzare cartucce after-market per la forcella.

Art. 18 – Impianto Frenate

- a) Le pompe, le pinze ed dischi freno (anteriori e posteriori) devono rimanere originali.
b) Le pastiglie freno sono libere.
c) I tubi freno (anteriore e posteriore) possono essere sostituiti con altri del tipo rinforzato con treccia esterna.

Art. 19 – Pneumatici

- a) Gli unici pneumatici ammessi sono, indicati di seguito:
- | | |
|------------|--|
| Anteriore | Mitas MC50 100/80R17 mescola Supersoft |
| Posteriore | Mitas MC50 130/70R17 mescola Supersoft |
- b) Nel caso le prove o la gara siano dichiarate bagnate, è obbligatorio montare gli pneumatici rain indicati di seguito:
- | | |
|------------|--|
| Anteriore | Pirelli Diablo Rain 120/70-17 SC1 o Metzeler Rain 120/70-17 K1 |
| Posteriore | Pirelli Diablo Rain 120/70-17 SC1 o Metzeler Rain 120/70-17 K1 |
- c) L'uso di pneumatici Rain è consentito unicamente nel caso il Direttore di Gara dichiari le prove o la gara bagnata.
Nota: è vivamente consigliato ad ogni Pilota di dotarsi di un apposito set di cerchi con pneumatici rain già installati pronto per l'uso, perché in nessun caso sarà possibile invocare eventuali difficoltà per montaggio degli pneumatici rain quale causa dell'impossibilità di schierarsi in griglia nei tempi stabiliti.
- d) Gli pneumatici utilizzati per le prove di qualifica e per la gara devono essere acquistati obbligatoriamente sui campi gara presso l'Organizzatore AG Motorsport Italia ed ordinati via **e-mail almeno 20 giorni prima della gara**, la consegna non è garantita per gli ordini pervenuti oltre tale scadenza.
- e) Gli pneumatici sono soggetti al controllo da parte dei tecnici del Trofeo. L'uso di pneumatici non conformi è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- f) È consentito l'utilizzo di termocoperte. Le termocoperte sono consentite nella corsia box e sulla griglia di partenza durante le prove ufficiali e nel pre-gara, ma senza collegamento elettrico (né generatore).
- g) Durante lo svolgimento dei turni di prove ufficiali è vietato:
- 1) Sostituire gli pneumatici anche nella corsia box, salvo nel caso la prova venga dichiarata bagnata e si renda necessario montare pneumatici rain.
 - 2) Entrare con il motociclo nei box o uscire nel paddock.
 - 3) Eventuali interventi sulla moto sono consentiti **ESCLUSIVAMENTE** se effettuati nella corsia box.



Art. 20 - Peso Minimo

- a) Il peso minimo complessivo del motociclo (in ordine di marcia) e del pilota (in tenuta da gara) ammesso al termine delle prove o della gara è di:
- 185kg per gli uomini.
 - 180kg per le donne.
- Sulla misura del peso è ammessa una tolleranza dell'1%.
- b) L'uso di una zavorra per raggiungere il limite minimo di peso è consentito. Tale utilizzo deve essere dichiarato al C.T. nel corso delle OP.
- c) La zavorra deve rispettare quanto previsto nel RTGS. Il C.T. ha la facoltà di respingere motocicli con zavorre il cui fissaggio non sia ritenuto sicuro.
- d) Il carburante nel serbatoio può essere usato come zavorra.



- e) È vietato aumentare il peso del Pilota mediante l'uso di zavorre ad esso solidali. L'equipaggiamento del Pilota può essere oggetto di verifica al fine di assicurare che questa norma venga rispettata.

Art. 21 – Elementi Vietati

- a) I motocicli devono entrare in pista privi di:
- Specchi retrovisori
 - Pedane passeggero
 - Lampeggiatori
 - Cavalletto laterale
 - Gruppo ottico anteriore
 - Sella passeggero
 - Fanale posteriore (salvo nel caso in cui venga utilizzato come luce posteriore in caso di prove o gara bagnata)
 - Targa e porta targa
 - Avvisatore acustico



Art. 22 – Grafiche e Pubblicità

- a) La grafica del motociclo (colorazione e parte adesiva) deve essere come indicato nell'Allegato 1, ad eccezione del colore dei cerchi che possono essere in alternativa di colore oro, blu, nero o argento. I cerchi devono essere di colore uniforme senza grafiche o colorazioni personalizzate.
- b) I numeri di gara utilizzabili sono esclusivamente quelli forniti dall'Organizzatore e vanno posizionati come indicato nell'Allegato 1 (cupolino e fiancate laterali).
- c) La prima serie di adesivi e numeri è compresa nel KIT, ulteriori numeri o adesivi, inclusi nelle grafiche ufficiali del trofeo, possono essere acquistati presso l'Organizzatore AG Motorsport Italia.
- d) Gli adesivi degli sponsor personali devono essere obbligatoriamente collocati secondo le indicazioni e dimensioni fornite dall'Organizzatore come da schema grafico allegato.
- e) Non possono essere applicati sulla moto i loghi di sponsor in contrasto con quelli del Trofeo.
- f) Durante le prove e le gare è obbligatorio indossare il casco, tuta e stivali forniti nel KIT. Qualora per cause di forza maggiore ciò non fosse possibile, è necessario informare preventivamente l'Organizzatore che può eventualmente concedere una deroga.
- g) I cucisivi sulla tuta, devono essere obbligatoriamente collocati secondo le indicazioni fornite dall'Organizzatore e/o quelli già presenti alla consegna della tuta non dovranno essere tolti o coperti (nemmeno parzialmente).
- h) Non è mai consentito nell'arco della manifestazione, inclusi gli eventi ufficiali (premiazioni, presentazioni, ecc.), al Pilota e ai suoi meccanici esporre sul proprio abbigliamento loghi di aziende o prodotti in concorrenza con gli sponsor del Trofeo.
- i) L'Organizzatore si riserva il diritto di effettuare controlli in qualsiasi momento dell'evento, per verificare il rigoroso rispetto di tutte le disposizioni riguardanti la grafica e la disposizione degli adesivi pubblicitari, l'esposizione di pubblicità varie e lo stato del motociclo.
- j) Al pilota ed al suo staff, presenziando a manifestazioni ufficiali (premiazioni, presentazioni, ecc....) non è consentito riportare sull'abbigliamento loghi di aziende o di prodotti in concorrenza con sponsor del trofeo. L'Organizzazione può effettuare verifiche in qualsiasi momento, per constatare il rigoroso rispetto di tutte le disposizioni previste dal Regolamento, inerenti alla grafica ed alla disposizione degli adesivi pubblicitari, l'esposizione di pubblicità varie e lo stato del motociclo.
- k) È obbligatorio esporre in griglia di partenza l'ombrello fornito nel KIT.
- l) L'inosservanza dei punti a), b), d), e), f), g), h) e i) è equiparata ad una irregolarità tecnica.



Art. 23 - Riepilogo Norme Generali Di Sicurezza

Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nell'Annesso Velocità 2016, si invitano pertanto i piloti ed i team a prenderne visione. A titolo esemplificativo ma non esaustivo si ricordano alcune delle norme fondamentali per assicurare la sicurezza dei motocicli durante l'uso in pista:

- a) Alle operazioni preliminari (O.P.) il commissario tecnico (C.T.) preposto ha la facoltà di respingere i motocicli giudicati non conformi al RTGS, al regolamento di trofeo ed ai regolamenti di classe in esso citati. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al 1° C.T., tale decisione è inappellabile.
- b) La punzonatura del motociclo consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio del motociclo in una zona ben visibile ed accessibile vicino al canotto di sterzo, a discrezione del C.T. preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata, priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. L'uso in pista di motocicli non punzonati o con punzoni in cattive condizioni è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- c) Il C.T. ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del motociclo ritenuti non sicuri, al fine simulare gli effetti di contatti violenti, cadute o altre possibili sollecitazioni derivanti dall'uso sui campi di gara. In nessun caso il pilota potrà rivalersi sul C.T. o sulla F.M.I. per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.
- d) È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista.
- e) È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino uno spazio libero minimo di mm 30 tra il serbatoio ed i manubri comprensivi degli eventuali accessori ad esso fissati.
- f) Le estremità esposte dei manubri, tutte le leve di comando sui manubri e le pedane devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica.
- g) Sul semi-manubrio destro o sul lato destro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante di colore rosso (kill-switch) che consenta di spegnere il motore. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.
- h) È obbligatorio l'uso di un dispositivo (para-leva) che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli.
- i) Il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe").
- j) I tubi di sfiato del carter motore, della testa o del cambio, devono terminare in un serbatoio di raccolta posto in posizione facilmente accessibile e ben fissato al motociclo. La capacità minima di detto serbatoio deve essere di 250cc per il recupero degli sfiati cambio e di 500cc per il recupero degli sfiati motore. I motocicli con motori 4T equipaggiati di air-box, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, ossia gli sfiati motore devono terminare e scaricare tutti nell'air-box, in tal caso quest'ultimo è considerato serbatoio di raccolta.
- k) Anche in presenza di tamponi para-telaio e carenatura integrale, tutti i coperchi laterali dei carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possano entrare in contatto con il terreno, devono essere protetti da un coperchio supplementare avente funzione protettiva. Tali coperchi devono essere fissati ai carter motore mediante almeno 3 bulloni in acciaio, l'uso di viti in alluminio o titanio per quest'applicazione è vietato.
- l) È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra il ramo inferiore della catena e la corona. Nel caso non sia parte integrante del forcellone, la pinna para-catena deve essere saldamente fissata ad esso, mediante saldatura o mediante l'uso di viti.



- m) Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, i tubi di mandata e ritorno al radiatore olio, i filtri dell'olio e gli scambiatori (acqua olio) esterni al motore, devono avere una tenuta perfetta ed essere assicurati con un filo da legatura in modo tale da impedirne l'apertura accidentale.
- n) Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.
- o) Sui motocicli è obbligatorio montare saldamente sotto o sopra il codino, nella parte posteriore una luce (con involucro stagno) con un fascio luminoso continuo di colore rosso con una potenza di 10-15Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8Watt, per le lampade a led. Tale luce deve essere attivabile mediante un interruttore posizionato in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella alla moto.
- p) Il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente ed incolore (non sono ammessi plexi fumé).
- q) Tutti i motocicli con motori 4T devono montare una vasca, posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore. La capienza minima della vasca di contenimento deve essere di 2,5lt. Nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato un foro con diametro minimo di 25mm che deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il D.d.G. dichiari la gara o la prova bagnata.
- r) Il casco deve riportare al suo interno un'etichetta che ne certifichi l'omologazione secondo lo standard europeo (ECE 22-05 'P'), giapponese (JIS T 8133 2007 e successivi) o statunitense (SNELL M 2010 e successivi).
- s) L'uso del para-schiena è obbligatorio in tutte le classi.

Art. 24 - Norma Transitoria

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Velocità 2016, le Norme Sportive Supplementari, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

Art. 25 - Variazioni Regolamentari

Previa autorizzazione da parte della C.S.N. della F.M.I., l'Organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico, anche durante la stagione, dandone tempestiva comunicazione agli iscritti.

VISTO COMITATO TECNICO

VISTO SI APPROVA
Il Presidente della C.S.N.
Paolo Sesti



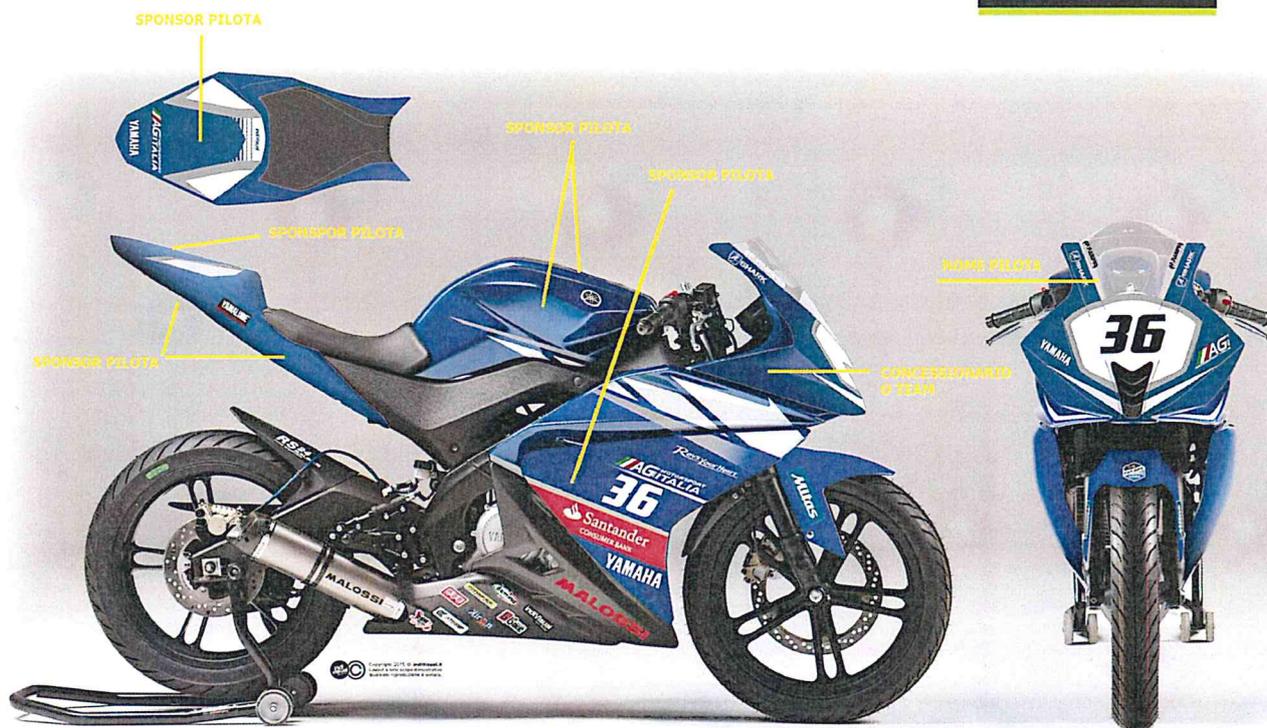
11 APRILE 2016



ALLEGATO 1

POSIZIONAMENTO OBBLIGATORIO KIT ADESIVI YAMAHA R125 CUP

© all rights reserved



SONO VIETATI I PROFILI ADESIVI NEI CERCHI
FATTA ECCEZIONE PER LA VERSIONE PRODOTTA DALLA CASA COSTRUTTRICE

La presente immagine è provvisoria e potrebbe subire variazioni in corso d'opera a discrezione dell'organizzatore AG Motorsport Italia senza obbligo di preavviso.

indiVisual
race design

E SPAZI/DIMENSIONI DISPONIBILI PER ADESIVI SPONSOR DEL PILOTA

Gli sponsor del pilota devono essere di proporzioni adeguate allo spazio concesso, non dovranno fuoriuscire dagli spazi delineati e dalle curvature che ne delimitano le linee estetiche della moto.

