



# **IDC ITALIAN DRAGSTER CUP 2018**

## **REGOLAMENTO TECNICO/SPORTIVO**

### **1. PREMESSE**

**1.1** Tutti i piloti devono essere in possesso della licenza AICS MOTOCICLISMO.

La licenza AICS MOTOCICLISMO ha validità annuale e ha un costo di € 65 se richiesta attraverso il sito ufficiale Italian Dragster Cup (Motoclub Scooter Racing Italy). La licenza deve essere richiesta almeno 10 giorni lavorativi prima della gara. L'emissione sul campo di gara non è possibile.

Per l'emissione della licenza AICS MOTOCICLISMO è richiesto un certificato medico sportivo agonistico del tipo B1. La validità della licenza è subordinata alla validità della visita medica che non deve essere scaduta il giorno della gara.

La visita medica ha validità di 1 anno dalla data di emissione e, in caso di necessità, deve essere rinnovata durante l'anno. I piloti con visite mediche scadute non verranno ammessi alle gare.

I piloti che non richiedono la licenza AICS MOTOCICLISMO attraverso il Motoclub Scooter Racing Italy ASD, devono necessariamente esibire la licenza con il certificato medico originale, a prova della validità della visita medica.

**1.2** I costi di partecipazione alle singole gare sono i seguenti:

- Categorie non moto: € 50
- Categorie moto: € 90

Ogni mezzo può essere iscritto in una sola categoria (non può quindi essere iscritto con piloti diversi nella stessa categoria o, comunque, in altre categorie). Ogni pilota può essere iscritto una sola volta per ogni categoria (non può quindi pilotare più di 1 mezzo nella stessa categoria).

Ogni pilota può avere un solo assistente per categoria, il quale sarà autorizzato ad accompagnarlo in pre-griglia e alla partenza per assisterlo nella fase preparativa. L'assistente, per poter accedere al campo di gara, deve essere in possesso del PASS MECCANICO (costo € 10, validità annuale) e deve essere nominato dal pilota all'atto dell'iscrizione.



**1.3** L'organizzatore si impegnerà ad individuare date sostitutive per i casi di ampia probabilità di pioggia. Si impegnerà inoltre a dare tempestiva comunicazione dell'annullamento di una gara per maltempo, attraverso i canali di comunicazione ufficiali (sito web e pagina Facebook).

Ancora, in caso di impossibilità di terminare una gara in corso, per sopravvenuta pioggia o altri motivi che possono portare all'annullamento della gara, la gara è da considerarsi classificabile per tutte le categorie che hanno completato almeno una prova.

#### **1.4** Lunghezza corsia di accelerazione:

Le gare si svolgeranno, dove la pista lo permette, su 201,16 metri:

- Per gare aperte a motocicli con cilindrata massima di 250cc, il tracciato di gara avrà uno sviluppo di 411,16 metri complessivi di cui 201,16 metri dedicati all'accelerazione, i restanti 200 alla frenata. Spazio aggiuntivo di sicurezza, privo di ostacoli (erba, ghiaia, asfalto), almeno 10 metri.
- Per gare aperte a motocicli con cilindrata superiore a 250cc, il tracciato di gara sarà uno sviluppo di 451,16 metri complessivi di cui 201,16 metri dedicati all'accelerazione, i restanti 240 alla frenata. Spazio aggiuntivo di sicurezza, privo di ostacoli (erba, ghiaia, asfalto), almeno 10 metri.

Le gare si potranno svolgere anche su 150 metri con le seguenti indicazioni:

- Per gare aperte a motocicli con cilindrata massima di 250cc, il tracciato di gara avrà uno sviluppo di 310 metri complessivi di cui 150 metri dedicati all'accelerazione, i restanti 150 alla frenata. Spazio aggiuntivo di sicurezza, privo di ostacoli (erba, ghiaia, asfalto), almeno 10 metri.
- Per gare aperte a motocicli con cilindrata superiore a 250cc, il tracciato di gara avrà uno sviluppo di 350 metri complessivi di cui 150 metri dedicati all'accelerazione, i restanti 190 alla frenata. Spazio aggiuntivo di sicurezza, privo di ostacoli (erba, ghiaia, asfalto), almeno 10 metri.

**1.5** Il programma standard delle gare prevede prove libere cronometrate e 4 prove cronometrate ufficiali, valide ai fini della classifica di giornata. Il direttore di gara avrà la possibilità di variare il numero di prove in base alle esigenze che si presentano nelle singole giornate di gara.

**1.6** Sulla linea di partenza verranno collocate fotocellule e semaforo di ultima generazione per il corretto allineamento dei concorrenti, per il cronometraggio al millesimo di secondo, per il rilevamento del tempo di reazione del pilota e per il rilevamento di false partenze. In prossimità della partenza verrà inoltre collocato, per ciascuna corsia, un tabellone che fornirà le seguenti informazioni:

- Numero di gara del pilota allineato;
- Nominativo del pilota allineato;
- Tempo di reazione;
- Tempo totale;
- Velocità di uscita.

La zona di arrivo è situata a 201,16 metri dalla partenza e verrà equipaggiata con fotocellule per rilevare la velocità e il tempo. Le fotocellule che rilevano la velocità verranno collocate a 5 metri dall'arrivo.

**1.7** Per qualsiasi controversia che dovesse sorgere in merito a tempi e velocità d'uscita, farà fede esclusivamente lo scontrino rilasciato dal cronometro, debitamente archiviato dai cronometristi.

## **2. PREPARATIVI**

**2.1** Il pilota è obbligato a rispettare gli orari di iscrizione indicati sul programma di giornata, regolarmente pubblicato prima della gara sui canali di comunicazione ufficiali (sito web e pagina Facebook). Il pilota che si presenterà



all'iscrizione successivamente all'orario di chiusura (indipendentemente dalla motivazione), incorre nelle seguenti penalità:

- Ritardo fino a 1 ora: 1 prova in meno rispetto al numero stabilito per la gara
- Ritardo oltre 1 ora: 2 prove in meno rispetto al numero stabilito per la gara

Esempio: se la chiusura dell'iscrizione è prevista per le ore 09:00 e il pilota si presenta all'iscrizione alle 10:15, esso potrà effettuare solo 2 prove di gara delle 4 previste.

**2.2** Successivamente all'iscrizione, il pilota dovrà presentarsi con il proprio mezzo alle verifiche tecniche pre-gara. Tali verifiche hanno il solo scopo di esaminare le caratteristiche di sicurezza del mezzo. Ogni responsabilità per danni e lesioni derivanti dal mezzo rimane comunque ad esclusivo carico del pilota che è responsabile dello stesso in ogni momento.

**2.3** Tutte le categorie (ad eccezione di dragster e outlaw) devono prevedere 3 spazi orizzontali, di dimensioni minime di 13x6 cm, per l'applicazione dei numeri di gara consegnati dall'organizzazione. Sono richiesti quindi 1 spazio libero posto sulla parte frontale del mezzo e 2 spazi laterali (uno per lato).

Per le categorie dragster e outlaw invece è obbligatoria una tabella porta numero unica, nella zona frontale del mezzo.

**2.4** La prima serie di numeri di gara è gratuita. Laddove il pilota dovesse presentarsi alle gare successive senza numero di gara, gli verrà chiesto un contributo di € 2 a numero.

### 3. SVOLGIMENTO GARE

**3.1** Al termine dell'iscrizione, in occasione del briefing obbligatorio per tutti i concorrenti, l'organizzazione distribuirà il programma con le prove previste per ogni categoria. È assoluta responsabilità del pilota, conoscere i propri orari di gara.

I piloti dovranno presentarsi in pre-griglia, unitamente all'eventuale assistente, tassativamente entro l'orario indicato sul programma. I piloti che si presentano in pre-griglia dopo l'orario indicato sul programma, non saranno ammessi alla prova.

Eventuali modifiche al programma saranno comunicate dal Direttore di Gara mediante affissione in bacheca o mediante comunicazione audio dello speaker. Ai fini dell'orario farà fede l'orologio presente nella zona di pre-griglia.

**3.2** La partenza avverrà da fermo, ed il via verrà dato tramite la luce verde del semaforo. L'allineamento dei due concorrenti avverrà attraverso le fotocellule di allineamento.

**3.3** La partenza avverrà, laddove le caratteristiche del tracciato lo permettano, a coppie (due corsie) a scontro non diretto. Il tempo registrato dal pilota verrà inserito nella classifica della categoria di appartenenza e determinerà la posizione del pilota. Laddove il numero di iscritti lo permetta, le partenze avverranno categoria per categoria.

**3.4** I piloti in coda per la prova, devono necessariamente fermarsi in prossimità della tenda di cronometraggio, fino a quando il cronometrista non darà il segno di via invitando il pilota ad avvicinarsi allo start per iniziare l'allineamento. Per la categorie MOTO, è previsto un tempo di preparazione massimo, stabilito dall'organizzazione e visualizzato tramite apposito tabellone con conto alla rovescia. Il cronometrista farà partire il conto alla rovescia una volta che le moto sono nella posizione di riscaldamento pneumatici. Allo scadere del tempo, la ruota della moto deve coprire almeno la prima fotocellula di allineamento (accensione prima luce bianca sul semaforo). In caso di mancato rispetto di questa tempistica, per qualsiasi ragione, la prova è da ritenersi consumata a tutti gli effetti e verrà segnata in classifica come squalificata.

**3.5** L'impianto di cronometraggio darà il via alla prova, non appena i due concorrenti in griglia rimangono correttamente allineati per circa 3 secondi. Il via verrà segnalato attraverso l'attivazione della sequenza di start ovvero



con l'accensione della prima luce arancione. Da questo momento in poi la prova si ritiene valida a tutti gli effetti e non potrà più essere fermata.

**3.6** Qualora un pilota dovesse muoversi durante la sequenza di start (dall'attivazione della luce arancione fino allo scattare del verde), la prova del pilota è da ritenersi irregolare e verrà segnata in classifica con la voce "squalificato".

L'impianto di cronometraggio rileverà in autonomia ogni movimento da parte del pilota e comunicherà ogni irregolarità attraverso l'accensione della luce rossa, visualizzando sul tabellone l'entità di anticipo. Le prove irregolari sono da ritenersi consumate a tutti gli effetti e non sarà in alcun caso possibile ripetere la prova.

**3.7** Nelle categorie che prevedono un peso minimo, il pilota avrà l'obbligo di presentarsi al termine di ogni prova alla bilancia, per la verifica del peso prescritto. Il mancato passaggio sulla bilancia determinerà la squalifica della prova.

**3.8** Se la prova di un pilota viene compromessa dal comportamento di una persona addetta all'organizzazione o da un malfunzionamento del sistema di cronometraggio, il direttore di gara può consentire la ripetizione della prova.

**3.9** È severamente vietato provare i mezzi nel paddock o in qualsiasi zona che non sia il tracciato di gara. Il direttore di gara potrà squalificare dalla gara i piloti che violano questa norma, senza necessità di richiamo preventivo. Se il conducente non dovesse essere il pilota del mezzo, il pilota potrà comunque essere squalificato in quanto responsabile per il mezzo da lui pilotato in gara.

## 4. VERIFICHE TECNICHE DI CONFORMITÀ

**4.1** In occasione delle verifiche pre-gara delle categorie scooter, vespa e dragster (no moto), i commissari punzoneranno i seguenti particolari:

- Carter motore
- Gruppo termico

Tali punzonature devono essere presenti ad ogni prova e in fase di verifica tecnica di conformità al regolamento.

**4.2** Al termine della gara, i primi 3 classificati di ogni categoria scooter, vespa e dragster (no moto) devono presentarsi immediatamente al parco chiuso per le verifiche tecniche di conformità al regolamento. Il pilota può essere accompagnato da un solo meccanico e deve portare con sé gli utensili necessari per lo smontaggio richiesto. Allo smontaggio dovrà provvedere il pilota o il suo meccanico in diretta presenza del Direttore di Gara.

**4.3** In ogni fase della gara, il Direttore Di Gara, ove previsto, di sua spontanea iniziativa o su diretto reclamo di un concorrente può eseguire verifiche tecniche di conformità al regolamento su ogni singolo mezzo iscritto alla gara.

**4.4** La verifica tecnica su reclamo di un concorrente diventa obbligatoria per il Direttore di Gara, nel momento in cui questa venga formulata e depositata per iscritto dietro deposito di somma cauzionale di € 50. Laddove l'esito della verifica dovesse essere positivo, la somma cauzionale verrà restituita al reclamante.

## 5. PUNTEGGIO E CLASSIFICHE

Ad ogni gara verranno attribuiti i seguenti punteggi:

1° posto = 20 punti	2° posto = 17 punti	3° posto = 15 punti	4° posto = 13 punti	5° posto = 11 punti
6° posto = 10 punti	7° posto = 9 punti	8° posto = 8 punti	9° posto = 7 punti	10° posto = 6 punti
11° posto = 5 punti	12° posto = 4 punti	13° posto = 3 punti	14° posto = 2 punti	15° posto = 1 punto



ATCS  
MOTOCICLISMO  
NAZIONALE  
motociclismo@atcs.it

dal 15° posto in poi sempre 1 punto

La classifica verrà stilata, tenendo conto della migliore prova realizzata nell'arco della gara.

In caso di parità di tempo, prevale il concorrente il cui tempo di percorrenza (tempo totale di prova - reazione) è minore. La classifica assoluta di fine anno verrà redatta per somma di punti.

Esclusivamente per le categorie non Moto, è prevista 1 gara di scarto. Sono escluse dal diritto di scarto esclusivamente le manche oggetto di squalifica.

Il punteggio finale, determinante per la classifica generale, è composto dai punteggi di tutte le gare disputate con la detrazione d'ufficio della gara in cui il pilota ha realizzato il minor punteggio. In caso di parità di punteggio, il vincitore verrà decretato facendo riferimento al miglior tempo realizzato sui 201,16 metri, nell'arco della stagione di gare.

## **6. REGOLAMENTO TECNICO GENERALE**

Ogni mezzo deve rispondere, nel suo complesso, agli standard di sicurezza e deve essere realizzato a regola d'arte. In particolare:

- Nell'impianto di raffreddamento è consentito l'impiego di sola acqua;
- Il mezzo deve essere in buono stato complessivo e privo di fonti di pericolo;
- Le parti potenzialmente pericolose e gli elementi rotanti (campana frizione, accensione, variatore, ecc.) devono essere coperte da idonee protezioni;
- Il mezzo deve essere dotato di impianto frenante indipendente anteriore e posteriore, funzionante ed efficace;
- Il serbatoio del carburante deve essere resistente alla benzina e fissato in posizione e maniera adeguata;
- Eventuali pedane poggiapiedi devono essere interamente ribaltabili;
- Il telaio deve essere strutturalmente idoneo e privo di fori;
- Il mezzo deve essere dotato di interruttore di sicurezza a strappo ancorato al polso del pilota, eccezione fatta per le categorie moto street dove l'interruttore non è necessario;
- In tutte le categorie è possibile zavorrare. L'eventuale zavorra deve essere fissata in maniera adeguata in zone che non costituiscono fonte di pericolo.

## **7. SPECIFICHE MOTO STREET E SUPERSTREET**

### **PEDANE**

Sono ammesse pesane fisse.

### **FORCELLE ANTERIORI**

Devono essere telescopiche, idrauliche o meccaniche. La corsa minima deve essere di 10mm. Nessuna parte alla moto escluse le ruote devono toccare a terra quando le forcelle sono in massima compressione. Vietato l'uso di tiranti, cinghie o qualsiasi altra soluzione esterna alla forcella per modificare il precarico della medesima.

### **CARTER PROTETTIVI**

Tutte le trasmissioni esterne devono avere un carter volto a prevenire una accidentale contatto con parti in rotazione. Le frizioni esterne devono avere un carter protettivo adeguato.

### **COMANDI SOTTO L'ESCLUSIVO CONTROLLO DEL PILOTA**

5



**AICS**  
**MOTOCICLISMO**  
**NAZIONALE**  
motociclismo@aics.it

Le operazioni di accelerazione, frenata e cambio marcia devono essere effettuate unicamente dal pilota.

## FANALI ANTERIORI

I fanali, se presenti, devono essere nastratati.

# 8. CATEGORIE

## SCOOTER CARENATI 70cc

- Scooter con cilindrata fino a 70cc;
- Carter motore libero, nato per l'impiego su scooter. Sono consentite lavorazioni di asportazione e apporto mediante stucco epossidico e saldatura;
- Gruppo termico libero;
- La corsa massima per motori Minarelli braccio corto/Motoforce è di 47 mm;
- Telaietto motore: è consentita la modifica, sostituzione e il bloccaggio dello stesso ma l'interasse dello scooter deve rimanere di serie;
- Telaio: il telaio deve rimanere originale in tutte le sue parti e non è possibile praticare fori di alleggerimento sui tubi e sulle porzioni di telaio portanti (sono esclusi dal divieto fori di fissaggio/ancoraggio). Sono fatte salve operazioni di alleggerimento marginali: eliminazione supporti, guide per cablaggi, ecc. La geometria del telaio deve essere quella originale per scooter equipaggiati con il blocco motore di serie. Per scooter con blocco motore non di serie con cerchi da 10", il passo delle ruote deve essere non superiore a 117 cm;
- Per scooter con blocco motore non di serie con cerchi da 12", il passo delle ruote deve essere non superiore ai 122 cm.
- È ammessa la sostituzione del ponte forcella, del piantone e degli steli, nel pieno rispetto del passo originale dello scooter. Gli steli potranno essere sfilati dalla propria sede per abbassare lo scooter;
- Il manubrio originale può essere sostituito con manubri di altri scooter o aftermarket destinati all'impiego su scooter;
- Gli ammortizzatori devono essere funzionanti e presentare una corsa di 1,5 cm;
- I cerchi possono essere sostituiti con cerchi di altri scooter, purché venga montato lo stesso diametro all'anteriore e al posteriore. I cerchi devono rimanere originali, senza alcuna modifica. Su richiesta il pilota deve essere in grado di dichiarare lo scooter d'origine dei cerchi utilizzati;
- Le carene obbligatorie sono: scudo anteriore, scudo interno, carena posteriore, pedana. Le carene possono essere modificate senza compromettere la rigidità strutturale delle stesse e fissate in maniera adeguata. Non sono quindi ammesse ricostruzioni di carene in pellicola;
- Deve essere mantenuta la struttura originale della sella. Sono ammessi interventi di modifica sulla struttura originale e sul rivestimento che comunque deve essere presente sulla sella. È pertanto vietato l'uso della sola struttura di sella non rivestita. Le modifiche non devono compromettere la rigidità strutturale della sella stessa;
- Non è ammesso alcun tipo di sovralimentazione;
- Non sono ammessi carrelli antiribaltamento;
- L'altezza del manubrio da terra deve essere di almeno 750 mm, misurato nel punto più basso del manubrio;
- Peso complessivo minimo in tenuta di gara con carter motore di derivazione scooter: 130 kg (scooter + pilota).  
Peso complessivo minimo in tenuta di gara con carter motore da competizione 135kg (scooter + pilota).

## SCOOTER CARENATI 100cc

- Scooter con cilindrata da 71 a 100cc;
- Carter motore libero, nato per l'impiego su scooter. Sono consentite lavorazioni di asportazione e apporto mediante stucco epossidico e saldatura;
- Gruppo termico libero;
- La corsa massima per motori Minarelli braccio corto/Motoforce è di 47 mm;
- Telaietto motore: è consentita la modifica, sostituzione e il bloccaggio dello stesso ma l'interasse dello scooter deve rimanere di serie;



- Telaio: il telaio deve rimanere originale in tutte le sue parti e non è possibile praticare fori di alleggerimento sui tubi e sulle porzioni di telaio portanti (sono esclusi dal divieto fori di fissaggio/ancoraggio). Sono fatte salve operazioni di alleggerimento marginali: eliminazione supporti, guide per cablaggi, ecc. La geometria del telaio deve essere quella originale per scooter equipaggiati con il blocco motore di serie. Per scooter con blocco motore non di serie con cerchi da 10", il passo delle ruote deve essere non superiore a 117 cm;
- Per scooter con blocco motore non di serie con cerchi da 12", il passo delle ruote deve essere non superiore ai 122 cm;
- È ammessa la sostituzione del ponte forcella, del piantone e degli steli, nel pieno rispetto del passo originale dello scooter. Gli steli potranno essere sfilati dalla propria sede per abbassare lo scooter;
- Il manubrio originale può essere sostituito con manubri di altri scooter o manubri aftermarket destinati all'impiego su scooter;
- Gli ammortizzatori devono essere funzionanti e presentare una corsa di 1,5 cm;
- I cerchi possono essere sostituiti con cerchi di altri scooter, purché venga montato lo stesso diametro all'anteriore e al posteriore. I cerchi devono rimanere originali, senza alcuna modifica. Su richiesta il pilota deve essere in grado di dichiarare lo scooter d'origine dei cerchi utilizzati;
- Le carene obbligatorie sono: Scudo anteriore, Scudo interno, Carena posteriore, Pedana. Le carene possono essere modificate senza compromettere la rigidità strutturale delle stesse e fissate in maniera adeguata. Non sono quindi ammesse ricostruzioni di carene in pellicola;
- Deve essere mantenuta la struttura originale della sella. Sono ammessi interventi di modifica sulla struttura originale e sul rivestimento che comunque deve essere presente sulla sella. È pertanto vietato l'uso della sola struttura di sella non rivestita. Le modifiche non devono compromettere la rigidità strutturale della sella stessa;
- Non è ammesso alcun tipo di sovralimentazione;
- Non sono ammessi carrelli antiribaltamento;
- L'altezza del manubrio da terra deve essere di almeno 750 mm, misurato nel punto più basso del manubrio;
- Peso complessivo minimo in tenuta di gara con carter motore di derivazione scooter: 130 kg (scooter + pilota).  
Peso complessivo minimo in tenuta di gara con carter motore da competizione 135kg (scooter + pilota).

## SCOOTER CARENATI SPECIAL 70cc

- Scooter con cilindrata fino a 70cc;
- Carter motore libero, nato per l'impiego su scooter. Sono consentite lavorazioni di asportazione e apporto mediante stucco epossidico e saldatura;
- Gruppo termico libero;
- Telaietto motore libero;
- Telaio scooter modificabile. La geometria del telaio deve corrispondere a quella di uno scooter. Non è possibile praticare fori di alleggerimento sui tubi e sulle porzioni di telaio portanti (sono esclusi dal divieto fori di fissaggio/ancoraggio);
- Gli ammortizzatori possono essere bloccati o eliminati;
- I cerchi sono liberi;
- Le carene obbligatorie sono: scudo anteriore, scudo interno, carena posteriore, pedana;
- Le carene possono essere modificate senza compromettere la rigidità strutturale delle stesse e fissate in maniera adeguata. Non sono quindi ammesse ricostruzioni di carene in pellicola;
- La sagoma deve essere quella di uno scooter;
- Non è ammesso alcun tipo di sovralimentazione;
- L'altezza del manubrio da terra deve essere di almeno 700 mm, misurato nel punto più basso del manubrio;
- Peso complessivo minimo in tenuta di gara: 105 kg (scooter + pilota).

## SCOOTER CARENATI SPECIAL 100cc

- Scooter con cilindrata da 71 a 100cc;
- Carter motore libero, nato per l'impiego su scooter. Sono consentite lavorazioni di asportazione e apporto mediante stucco epossidico e saldatura;
- Gruppo termico libero;
- Telaietto motore libero;

- Telaio scooter modificabile. La geometria del telaio deve corrispondere a quella di uno scooter. Non è possibile praticare fori di alleggerimento sui tubi e sulle porzioni di telaio portanti (sono esclusi dal divieto fori di fissaggio/ancoraggio);
- Gli ammortizzatori possono essere bloccati o eliminati;
- I cerchi sono liberi;
- Le carene obbligatorie sono: scudo anteriore, scudo interno, carena posteriore, pedana;
- Le carene possono essere modificate senza compromettere la rigidità strutturale delle stesse e fissate in maniera adeguata. Non sono quindi ammesse ricostruzioni di carene in pellicola;

La sagoma deve essere quella di uno scooter;

- Non è ammesso alcun tipo di sovralimentazione;
- L'altezza del manubrio da terra deve essere di almeno 700 mm, misurato nel punto più basso del manubrio;
- Peso complessivo minimo in tenuta di gara: 105 kg (scooter + pilota).

## **DRAGSTER 70cc**

- Ciclomotori con cilindrata fino a 70cc;
- Telaio libero;
- Non è ammesso alcun tipo di sovralimentazione.

## **DRAGSTER 100cc**

- Ciclomotori con cilindrata da 71 a 100cc;
- Telaio libero;
- Non è ammesso alcun tipo di sovralimentazione.

## **VESPA C3**

- Cilindrata fino a 135cc;
- Carter motore: originali Piaggio vespa con valvola. Non è ammessa la barenatura del carter pompa fatta eccezione per il carter lato accensione, che potrà subire una barenatura fino a 88,5mm di diametro, senza ammettere barenature in profondità. Non sono ammesse saldature e riporti di nessun materiale tranne nel lato travasi e aspirazione;
- Cilindri: alluminio aspirati al carter nati per vespa e in commercio (non in versione limitata) con scarico libero (concessi traversino e booster). Sono vietati riporti di saldatura di qualsiasi materiale. Il pistone deve essere quello abbinato dalla casa produttrice al kit usato. È obbligatorio mantenere l'interasse dei prigionieri cilindro come da originale così come i prigionieri del collettore d'aspirazione (a 2 o 3 fori);
- Albero: nato per vespa a valvola con spalla lato aspirazione tipo originale per conformazione e misure. Lato accensione a conformazione e misura libera. Anticipo libero;
- Accensione: nata per vespa e libera vendita. Centralina libera;
- Non è ammesso alcun tipo di sovralimentazione.

È obbligatorio:

- Mantenere il cambio a polso;
- Avere entrambi i freni e le gomme efficienti;
- L'uso del carter protezione volano in metallo e ben fissato;
- Mantenere gli attacchi motore come in origine;
- Montare un forcella vespa abbinata al telaio usato;
- Montare carter vespa abbinati al telaio utilizzato (telaio small su carter small, telaio large su carter large);
- Marmitta ben fissata;
- Mantenere la linea originale del telaio apportando lo scudo al massimo come vespa 90ss;
- Mantenere l'interasse originale;

- Assetto libero non rigido;
- Peso pilota minimo in ordine di marcia con motociclo 145 kg;
- Testa, marmitta, carburatore, collettore e rapporti cambio sono liberi.

## VESPA C4

- Cilindrata fino a 135cc;
- Corsa massima albero motore 51 mm;
- Carter motore: Piaggio vespa o aftermarket. È ammessa la barenatura del carter pompa. Sono ammesse saldature nel lato travasi e chiudere la valvola di aspirazione originale con qualsiasi materiale;
- Cilindri: Lamellari aftermarket reperibili in commercio. È obbligatorio mantenere l'interasse dei prigionieri cilindro come da originale;
- Non è ammesso alcun tipo di sovralimentazione.

È obbligatorio:

- Mantenere il cambio a polso;
- Avere entrambi i freni e le gomme efficienti;
- L'uso del carter protezione volano in metallo e ben fissato;
- Mantenere gli attacchi motore come in origine;
- Montare un forcella vespa abbinata al telaio usato;
- Montare carter vespa abbinati al telaio utilizzato (telaio small su carter small, telaio large su carter large);
- Marmitta ben fissata;
- Mantenere la linea originale del telaio apportando lo scudo al massimo come vespa 90ss;
- Mantenere l'interasse originale o più corto;
- Assetto libero non rigido;
- Peso pilota minimo in ordine di marcia con motociclo 145 kg;
- Testa, marmitta, carburatore, collettore e rapporti cambio sono liberi;
- Non è consentito l'uso del carrello antiribaltamento.

## VESPA C5

- Gruppi termici lamellari, cilindrata fino a 150cc;
- Carter motore: Piaggio vespa o aftermarket, saldature libere;
- Non è ammesso alcun tipo di sovralimentazione.

È obbligatorio:

- Mantenere il cambio a polso;
- L'uso del carter protezione volano in metallo e ben fissato;
- Mantenere gli attacchi motore come in origine;
- Montare carter vespa abbinati al telaio utilizzato (telaio small su carter small, telaio large su carter large);
- Forcella originale abbinata al telaio in uso assetto non rigido;
- Mantenere l'interasse originale o più corto;
- Assetto ammortizzato;
- Peso pilota minimo in ordine di marcia con motociclo 145 kg;
- Non è consentito l'uso del carrello antiribaltamento.

## VESPA C5 GP

- Cilindrata fino a 150cc;
- Carter motore: Piaggio vespa o aftermarket, saldature libere;
- Non è ammesso alcun tipo di sovralimentazione.

É obbligatorio:

- Mantenere il cambio a polso;
- L'uso del carter protezione volano in metallo e ben fissato;
- Mantenere gli attacchi motore come in origine;
- Montare carter vespa abbinati al telaio utilizzato (telaio small su carter small, telaio large su carter large);
- Forcella originale abbinata al telaio in uso assetto non rigido;
- Mantenere l'interasse originale o più corto;
- Assetto ammortizzato;
- Peso pilota minimo in ordine di marcia con motociclo 145 kg;
- Non è consentito l'uso del carrello antiribaltamento.

## VESPA C8 CLASSIC

*(Nel caso in cui alla prima gara il numero di partecipanti fosse inferiore a 5, questa categoria verrà assorbita in VESPA C8)*

- Cilindrata fino a 225cc;
- Carter motore Piaggio, LML, Bajaj. Sono consentite saldature esclusivamente nella zona travasi e zona aspirazione, con la possibilità di riportare saldature per alloggiare un pacco lamellare avvitato o saldato al carter;
- Cilindri: lamellari o aspirati con luce di scarico unica (no traversino, no booster), nati per vespa large;
- Sono consentite le seguenti accensioni complete di rispettiva centralina e bobina (senza porta di programmazione sulla centralina): PVL, VESPATRONIC, POLINI, MALOSSO, PINASCO e PARMAKIT SELETTA;
- Peso complessivo minimo in tenuta di gara: 170 kg;
- Non è ammesso alcun tipo di sovralimentazione.

É obbligatorio:

- Mantenere il cambio a polso;
- Mantenere gli attacchi motore come in origine;
- Montare carter Piaggio vespa abbinati al telaio tipo large (PX, Rally, T5, ecc.);
- Non è consentito allungare la forcella anteriore;
- Lo scudo anteriore può essere ridimensionato fino a un minimo di 35 cm di larghezza.

## VESPA C8

- Cilindrata fino a 225cc;
- Carter motore Piaggio Vespa o aftermarket nati per telaio tipo large (PX, Rally, T5, ecc...) consentite saldature esclusivamente nella zona travasi e zona aspirazione, con la possibilità di riportare saldature per alloggiare un pacco lamellare avvitato o saldato al carter;
- Peso complessivo minimo in tenuta di gara: 170 kg;
- Non è ammesso alcun tipo di sovralimentazione.

É obbligatorio:

- Mantenere il cambio a polso;
- Mantenere gli attacchi motore come in origine;

Non è consentito allungare la forcella anteriore;

- Lo scudo anteriore può essere ridimensionato fino a un minimo di 35 cm di larghezza.

10



ATCS  
MOTOCICLISMO  
NAZIONALE  
motociclismo@atcs.it

## CICLOMOTORI A MARCE 80cc

*(Nel caso in cui alla prima gara il numero di partecipanti fosse inferiore a 5, questa categoria verrà assorbita in CICLOMOTORI A MARCE 100cc)*

- Ciclomotori e motocicli con cilindrata fino a 80cc;
- Cambio a marce;
- Carrello antiribaltamento non ammesso.

## CICLOMOTORI A MARCE 100cc

- Ciclomotori e motocicli con cilindrata fino a 100cc;
- Cambio a marce;
- Carrello antiribaltamento non ammesso.

## MOPED 80 SPORT

- Cilindrata massimo 80cc;
- Carter moped reperibili in commercio, solo 3 prigionieri;
- Ammesse stuccature o riporti esterni;
- Alimentazione libera;
- Albero motore libero;
- Accensione libera;
- Telaio originale Piaggio (Ciao, Si, Boxer, Grillo, Bravo), ammessi rinforzi al telaio e culle rinforzate;

interasse ruote libero;

- Sella, manubrio, pedali, pedivelle liberi;
- Ammessi cilindri moped (3 prigionieri) reperibili in commercio;
- Consentita trasmissione automatica moped con o senza variatore;
- Gomme e cerchi liberi;
- Carburatore libero;
- Espansione libera;
- Ammessi freni a disco;
- Vietata la sovralimentazione NOS;
- Carrello antiribaltamento non ammesso.

## MOPED 100 PRO

- Cilindrata massimo 100cc;
- Carter liberi;
- Alimentazione libera (valvola, lamellare, disco rotante);
- Albero motore libero;
- Accensione libera;
- Telaio originale Piaggio (Ciao, Si, Boxer, Grillo, Bravo), ammessi rinforzi al telaio e culle rinforzate;

interasse ruote libero

- Sella, manubrio, pedali, pedivelle liberi;
- Cilindri liberi;
- Trasmissione a variatore libera (no marce);
- Gomme e cerchi liberi;
- Carburatore libero;



AICS  
MOTOCICLISMO  
NAZIONALE  
motociclismo@aics.it

- Espansione libera;
- Ammessi freni a disco;
- Vietata la sovralimentazione NOS;
- Carrello antiribaltamento non ammesso.

## OUTLAW

- Ciclomotori, motocicli, vespe o lambrette con cilindrata fino a 250cc 2-tempi;
- Ciclomotori, motocicli, vespe o lambrette con cilindrata fino a 500cc 4-tempi;
- Ammesso carrello antiribaltamento.

## MOTO STREET

- Ammesso ogni tipo di motore con ogni tipo di modifica;
- Sovralimentazione consentita;
- Deve essere rispettato l'interasse originale della moto;
- Consentita la sostituzione dell'ammortizzatore posteriore con una soluzione rigida per il forcellone;
- Non è ammesso il carrello antiribaltamento;
- Interruttore stacca corrente non obbligatorio;
- Slick ammesse, no gomma quadra.

## MOTO SUPERSTREET

- Ammesso ogni tipo di motore e ogni tipo di modifica;
- Ogni tipo di carburatore o impianto di iniezione ammesso;
- Turbine e compressori sono permessi;
- Protossido d'azoto permesso;
- Pneumatici di derivazione stradale (no slick, no gomma quadra);
- Interasse massimo 1730 mm;
- Carrello antiribaltamento non ammesso;
- Interruttore stacca corrente obbligatorio.

## MOTO COMPETITION

- Prototipi, aspirati e sovralimentati, carrellati;
- Gomma quadra ammessa.

# 9. ABBIGLIAMENTO TECNICO

Per le categorie non moto è obbligatorio l'uso di:

- Casco integrale omologato
- Paraschiena
- Giacca da moto in pelle o goretex
- Pantaloni da moto in pelle o goretex
- Guanti
- Stivali

Per le categorie moto invece è obbligatorio l'uso di:

- Casco integrale omologato
- Paraschiena

12



AICS  
MOTOCICLISMO  
NAZIONALE  
motociclismo@aics.it

- Tuta integrale da moto in pelle
- Guanti
- Stivali

I piloti che non saranno muniti dell'abbigliamento tecnico necessario, non verranno ammessi tassativamente alla gara.

**L'organizzazione si riserva la facoltà di modificare il regolamento in corso di stagione, dandone tempestivamente comunicazione attraverso i canali ufficiali (sito web e pagina Facebook).**

## 10 . NORME GENERALI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento si fa riferimento alle Norme generali Aics Motociclismo 2018.

Roma, 20/03/2018

**Dario Lamura**  
**Responsabile Nazionale Aics Motociclismo**

### **AICS SETTORE NAZIONALE MOTOCICLISMO**

Via Barberini 68 - 00187 - Roma  
 Uffici Operativi : Via Monte Fatto 5/c -20844-Triuggio (Monza)  
 Tel. 0362.99.78.09 Mail : motociclismo@aics.it



13