



REGOLAMENTO GENERALE ENDURANCE SU PISTA ASFALTATA

Il presente regolamento riguarda le manifestazioni sportive organizzate dall'associazione sportiva dilettantistica Italian Scooter Challenge e sotto l'egida dell'ente A.I.C.S., secondo le specifiche contenute nel Regolamento Particolare per ogni manifestazione.

1 - Natura delle manifestazioni

Le manifestazioni sportive consistono nel raduno di scooter d'epoca in circuito, allo scopo di permettere la pratica dell'attività sportiva del motociclismo, sotto forma di semplice giro in pista o di competizione amichevole.

Sono ammessi a partecipare gli scooter "d'epoca" o riproduzione fedele di essi (LML, Bajaj, etc.) con cambio manuale azionato tramite la rotazione della manopola al manubrio, aventi una carrozzeria metallica "monotrave", "monotubo", "monoscocca" o "semi-monoscocca" purché rientranti nelle norme del presente regolamento.

Gli scooter a cui ci si riferisce, sono principalmente di marca Piaggio (modelli Vespa) e Innocenti (modelli Lambretta) ma l'organizzazione potrà valutare anche l'eventuale partecipazione di scooter di altri produttori.

2 - Registrazione e controlli

La registrazione avviene tramite la modulistica presente sulla pagina internet dell'associazione (www.italianscooterchallenge.it) secondo i tempi e le modalità indicati.

L'organizzatore ammetterà le squadre iscritte alla manifestazione solo dopo il controllo amministrativo, mediante il quale saranno verificati:

- Modulo di richiesta iscrizione (completezza e coerenza dei dati indicati);
- Licenza agonistica (nominativa ed in corso di validità) dell'ente prescelto per l'evento;
- Certificato medico sportivo per attività agonistica (nominativo ed in corso di validità);
- Tesseramento (nominativo ed in corso di validità);
- Pagamento (importo e ricezione).

3 - Verifiche tecniche

Prima della gara e secondo gli orari indicati nel programma, lo scooter verrà sottoposto alle verifiche tecniche tramite personale designato dall'organizzazione.

Il controllo tecnico preventivo permette di verificare che lo scooter e l'attrezzatura tecnica dei piloti, rispondano ai principi di sicurezza del presente regolamento e che l'equipaggio sia conforme alla categoria indicata nella domanda di iscrizione.

Lo scooter dovrà essere presentato alle verifiche tecniche, anche da un rappresentante della squadra, completo di tutti gli elementi della carrozzeria; le scocche smontabili, possono eventualmente essere sollevate al fine di facilitare i controlli.

Potranno accedere alla pista solo gli scooter che abbiano superato le verifiche tecniche. I mezzi non conformi potranno essere di nuovamente verificati dopo l'adeguamento alla categoria d'iscrizione e/o al regolamento tecnico.

In caso di esito positivo delle verifiche verrà apposto un contrassegno (adesivo o sigla con pennarello indelebile) sulla parte anteriore dello scooter. I concorrenti sono invitati a prendersi cura del contrassegno per evitarne il deterioramento e all'occorrenza richiedere all'organizzazione l'apposizione di un nuovo contrassegno.

Se durante la manifestazione un mezzo presenta evidenti problemi tecnici, compromette la sicurezza del conducente e/o degli altri piloti o diviene eccessivamente rumoroso, verrà esposta al conducente del mezzo

la bandiera nera e questi dovrà abbandonare la pista nel minor tempo possibile. Una volta riparato lo scooter potrà accedere nuovamente alla pista.

In ogni caso il pilota è sempre responsabile della sicurezza del proprio scooter. L'organizzazione non potrà essere ritenuta responsabile per eventuali incidenti causati da difetti o guasti non rilevati durante il controllo tecnico.

Al termine della competizione un tecnico, nominato ad insindacabile giudizio dell'organizzazione, sotto la supervisione del direttore di gara, eseguirà le verifiche meccaniche. Gli elementi oggetto della verifica saranno meglio illustrati al punto 3.2., ma si precisa sin da ora che il tecnico incaricato potrà eseguire sui motori oggetto di verifica, TUTTE le misure che ritenga utili.

3.1 - Principali punti di ispezione soggetti a verifica tecnica

- Carrozzeria;
- Bordi taglienti;
- Serbatoio carburante;
- Elementi allentati o pericolosi;
- Sistema di spegnimento del motore;
- Pneumatici anteriori e posteriori;
- Leve freno e frizione;
- Freni anteriori e posteriori;
- Sospensioni;
- Fissaggio motore e scarico;
- Sistema e supporto per rifornimento ai box;
- Motore e scooter di ricambio (vedere la sezione penalità);
- Luci anteriori e posteriori se presenti;
- Abbigliamento;

3.2 - Elementi di verifica meccanica

- Carter motore;
- Gruppo termico;
- Cambio;
- Albero motore;
- Impianto di alimentazione;
- Impianto di accensione;
- Impianto di scarico.

3.3 - Composizione delle squadre

Ogni squadra è composta da uno scooter, dai piloti (nel numero previsto dal regolamento particolare della manifestazione) e dagli accompagnatori (capo squadra, meccanico, aiutante, ecc.). Il personale della squadra deve impegnarsi a mantenere una condotta consona ai luoghi e alle circostanze, evitando di causare di situazioni di potenziale pericolo con il proprio comportamento.

Non è permesso sostituire i piloti e/o lo scooter durante lo svolgimento della manifestazione. Potranno accedere alla pista solo gli scooter che avranno superato le verifiche tecniche e i piloti iscritti alla manifestazione tramite il modulo di registrazione.

3.4 - Numero di gara

I numeri di gara sono composti da un massimo di 2 cifre da 0 a 99 secondo le preferenze espresse in sede di iscrizione, a condizione che il numero prescelto non sia già occupato da altri iscritti. In caso di bisogno l'organizzazione si riserva il diritto di assegnare un numero di gara diverso da quello prescelto.

Il numero di gara, di colore nero su fondo bianco o bianco su fondo nero, dovrà avere altezza minima 12 cm e larghezza minima 6 cm, dovrà essere chiaramente visibile, verniciato o incollato saldamente. Nel caso di numeri gara adesivi è obbligatorio dotarsi di numeri di scorta per rimpiazzarli in caso di caduta. L'organizzazione non fornisce nessun tipo di numero, pertanto ciascuna squadra dovrà provvedere autonomamente a tale riguardo.

3.5 - Assegnazione dei box

Lo spazio dei box è delimitato e l'organizzazione assegnerà ad ogni squadra uno spazio, tenendo conto di eventuali preferenze espresse nella richiesta di iscrizione prima della manifestazione.

Qualora gli spazi siano ridotti, saranno privilegiate le squadre straniere e coloro che provengono da maggiore distanza.

I box saranno disposti in modo ordinato e lineare ed ogni squadra si impegna a mantenere ordine e pulizia negli ambienti dedicati alla manifestazione.

4 - Svolgimento della manifestazione

4.1 - Briefing

Ogni capo squadra dovrà presenziare per tutta la durata del briefing; in alternativa sarà ammessa la presenza di un solo membro della squadra in caso di validi motivi e previa informazione all'organizzazione. L'assenza al briefing comporta l'irrogazione di una penalità alla squadra.

Durante il briefing saranno riassunte le principali norme di comportamento da osservare nel corso della manifestazione nonché gli orari e la cadenza delle sessioni di pista.

4.2 - Procedura e griglia di partenza

La partenza sarà in stile Le Mans, pertanto gli scooter saranno schierati su un lato della pista, sostenuti da un pilota in abbigliamento da gara, che non ha obbligo di indossare casco e guanti, mentre il relativo compagno, ossia il pilota in partenza, in abbigliamento da gara completo di casco e guanti, si troverà sul lato opposto della pista, pronto a raggiungere lo scooter al segnale di partenza.

A discrezione dell'organizzazione ma sempre rispettando i criteri di sicurezza, in accordo con i piloti ed i capi squadra, potranno essere adottate differenti procedure di partenza in funzione del numero di partecipanti e delle condizioni generali della manifestazione.

Prima di ogni partenza sarà effettuato non meno di un giro di ricognizione e riscaldamento. L'organizzazione si riserva il diritto di stabilire un maggior numero di giri al fine di rispettare le principali norme di sicurezza. I piloti devono prepararsi all'ingresso in pista almeno 10 minuti prima dell'inizio della manche, nella zona indicata dall'organizzazione per formare la pre-griglia, ove prevista. Nel caso di formazione della pre-griglia ogni pilota assente o in ritardo al momento dell'apertura pista per il giro di ricognizione e riscaldamento, dovrà restare nel punto indicato allo scopo dall'organizzatore. Il pilota sarà autorizzato a partire per il giro di ricognizione e riscaldamento solo al segnale fornитogli dal direttore di gara e comunque dopo che l'ultimo pilota sarà entrato in pista ed avrà raggiunto la sua posizione nello schieramento.

Al termine del giro di ricognizione e riscaldamento, i piloti prenderanno posto in griglia nell'ordine di classifica stilato in base al criterio specifico della manifestazione (miglior giro, sorteggio, etc.).

Mezzi e piloti saranno posizionati sui rispettivi lati della pista ordinatamente e a debita distanza l'uno dall'altro nel rispetto dei segnali e/o delle indicazioni fornite dall'organizzazione.

Qualora al momento dello schieramento in griglia o in pre-griglia una o più squadre fossero impossibilitate a schierarsi, il relativo posto sarà lasciato libero.

Nel momento della composizione della griglia di partenza nessun meccanico potrà intervenire. In caso di necessità il pilota dovrà raggiungere immediatamente ed il più velocemente possibile i box per gli opportuni interventi al fine di non causare ritardo alla partenza della gara. Il pilota ripartirà dai box dopo le riparazioni come se fosse stato assente o in ritardo.

Se durante il giro di ricognizione e riscaldamento uno scooter dovesse avere problemi che ne impediscano lo schieramento in griglia, il conducente dovrà raggiungere immediatamente e il più velocemente possibile i

box per gli interventi tecnici senza causare ritardo all'avvio della gara; potrà schierare lo scooter al suo posto in griglia solo se autorizzato dall'organizzatore e solo se la gara non è ancora iniziata, seguendo in ogni caso le indicazioni impartite dal personale di pista.

Qualora per qualunque motivo non fosse possibile accedere alla pista per lo schieramento di partenza lo scooter partirà dalla pit-lane, nel punto indicato dall'organizzazione (la zona della pre-griglia ove prevista) e solo dopo che tutti gli altri scooter avranno superato il punto di uscita dalla pit-lane (ossia si metterà in coda a tutti i partenti).

La partenza della gara avverrà tramite segnalazione con la bandiera nazionale o, alternativamente, tramite lo spegnimento delle luci e comunque secondo le indicazioni fornite durante il briefing. Al segnale convenuto (bandiera o luci) i piloti dovranno correre verso il proprio scooter, montare in sella ed avviarsi sul tracciato. In ogni caso il pilota che sostiene lo scooter non può agevolare il pilota partente innestando una marcia.

Al pilota che non sia schierato di fronte al proprio scooter al momento della partenza sarà applicata una penalità. La medesima penalità è prevista anche nel caso in cui il pilota che sostiene lo scooter entri in pista per spingere il compagno al fine di agevolarne la partenza.

4.3 - Comportamento in pista (bandiera GIALLA bandiera NERA)

Ai fini della sicurezza generale dei piloti e delle persone presenti sul tracciato è obbligatorio osservare le basilari norme comportamentali illustrate durante il briefing e, più in generale, evitare qualsiasi attività che pregiudichi lo svolgimento ordinato e composto della manifestazione.

Si rammenta che la manifestazione ha lo scopo di consentire a tutti i concorrenti di gareggiare in un contesto amichevole, pertanto, è assolutamente proibito ogni comportamento che si opponga alla realizzazione di tale intento.

Insultarsi, colpirsi, ostacolare volontariamente gli altri concorrenti o qualunque altro comportamento ritenuto inaccettabile in quanto antisportivo e/o pericoloso sarà rilevato ed eventualmente sanzionato con applicazione di penalità.

L'organizzatore si riserva il diritto di escludere o limitare la partecipazione di concorrenti e/o squadre, indipendentemente dalla regolarità dell'iscrizione.

Per segnalare eventuali cadute o concorrenti fermi sul tracciato i commissari di percorso espongono all'inizio e lungo il tratto interessato una bandiera gialla. È vietato sorpassare nel tratto compreso tra le bandiere oggetto di segnalazione: i piloti, pur continuando la competizione, dovranno moderare la velocità procedendo con cautela. L'infrazione comporta l'applicazione di una penalità.

È vietato percorrere in qualunque modo la pista e la corsia dei box in direzione opposta al senso di marcia. L'infrazione comporta l'applicazione di una penalità.

In caso di perdita di carburante o di olio in pista, il pilota dovrà raggiungere immediatamente la zona prevista per le riparazioni.

Analogamente, in caso di rottura o perdita dello scarico o del silenziatore, il pilota dovrà raggiungere immediatamente la zona prevista per le riparazioni.

Secondo le indicazioni fornite durante il briefing, il pilota che dovesse incorrere in un incidente, guasto o problema tecnico che gli impedisca di proseguire la corsa, dovrà spostarsi a bordo pista raggiungendo la zona più esterna del tracciato e prestando attenzione al sopralluogo degli altri concorrenti.

Nel caso in cui sia necessario attraversare la pista è obbligatorio seguire le indicazioni dei commissari di percorso evitando qualunque situazione di potenziale pericolo.

In mancanza del servizio di recupero degli scooter il pilota dovrà spingere lo scooter verso le uscite predefinite.

In ogni caso è vietato spingere lo scooter sulla pista per raggiungere a piedi i box a meno che lo stesso si trovi a distanza minima dall'ingresso della pit-lane.

In qualunque evenienza il pilota dovrà indossare l'abbigliamento di sicurezza completo fino a quando non avrà abbandonato completamente il tracciato di gara. La squadra che contravvenga a questa norma subirà una penalità pari a 5 giri.

Al pilota che abbia commesso infrazioni gravi e/o ripetute verrà sventolata la bandiera nera unitamente ad un pannello riportante il numero di gara. In questa evenienza il conducente dovrà raggiungere i box al giro seguente.

Le motivazioni della segnalazione saranno comunicate tempestivamente al responsabile della squadra o, in sua assenza, a qualunque persona facente parte della squadra.

Nel corso della manifestazione le penalità applicate saranno notificate nel minor tempo possibile al responsabile della squadra e, compatibilmente con le dotazioni presenti sul circuito e le condizioni della prova, ad intervalli di 30 minuti o 1 ora.

Le penalità saranno pubblicate sul tabellone dei tempi ove le dotazioni tecniche lo consentiranno.

A sua insindacabile discrezione l'organizzazione si riserva il diritto di rivedere e/o modificare le penalità applicate in presenza di ulteriori informazioni.

4.4 - Comportamento in pit lane

Durante lo svolgimento delle prove, libere e cronometrate, la velocità massima nella corsia dei box è di 20 km/h ed ogni concorrente è tenuto a prestare la massima attenzione al fine di evitare incidenti o situazioni di potenziale pericolo.

In ogni caso l'accesso alla pit lane è consentito al personale della squadra indicato nel modulo di iscrizione limitando, per quanto possibile, l'affollamento e la confusione. Per tutta la durata della competizione il personale della squadra dovrà osservare un comportamento coerente con lo spirito amichevole della manifestazione.

È fortemente consigliato mantenere il carburante in luogo fresco ed ombreggiato e dotarsi di un estintore a polvere da alloggiare all'interno della propria area.

È vietato effettuare ogni tipo di riparazione. Sono consentiti solo interventi minimi quali ad esempio: regolazione vite minimo, registrazione cavo frizione, ecc. di durata inferiore a 1 minuto di tempo.

È severamente vietato fumare, tranne che nella zona del circuito adibita a tale scopo.

Gli spazi della pit-lane devono essere sempre sgombri da tutti gli elementi e materiali che possano ostacolare il regolare passaggio dei piloti, degli scooter e del personale autorizzato.

È severamente vietato accendere fuochi, usare fiamme libere o depositare taniche di carburante in zone diverse da quelle indicate.

In caso di perdite di olio, carburante o altri liquidi lo scooter potrà lasciare la pit-lane solo quando l'area interessata risulterà pulita. Si invitano le squadre a dotarsi del materiale minimo per tali pulizie quali stracci, scope e segatura.

Il rifornimento e il cambio di pilota sono permessi solo nelle zone indicate dall'organizzazione e/o tramite apposita segnaletica.

Ogni intervento sullo scooter deve essere effettuato nelle aree indicate dall'organizzazione ed in ogni caso è vietato svolgere attività al di fuori di tali spazi.

Il mancato rispetto di una qualunque delle norme indicate in questo capitolo comporterà l'applicazione di una penalità.

4.5 - Comportamento nei box

Durante la sosta ai box, prima di eseguire qualunque attività, il motore dello scooter deve essere spento. È proibito lasciare il motore acceso nell'area di rifornimento; in caso contrario verrà applicata una penalità. Nella zona dei box è proibito entrare con calzature non adeguate (scarpe con tacco alto, ciabatte, etc.).

È vietata la libera circolazione di animali e bambini negli spazi di gara. In zona box l'organizzazione ammette la visita di amici, parenti ed eventuali animali da compagnia a condizione che questi ultimi siano al guinzaglio e non arrechino danno o creino situazioni di potenziale pericolo. I minori di 18 anni devono essere accompagnati da un adulto.

4.6 - Stoccaggio e rifornimento di carburante

La frequenza di rifornimento è libera e a discrezione della squadra.

Il rifornimento potrà avvenire solo nell'area indicata dall'organizzazione e mai all'interno del box. Qualora siano presenti strutture adeguate, l'organizzazione indicherà un'area in cui stoccare le taniche del carburante.

L'area di stoccaggio dovrà essere sgombra da qualunque materiale diverso dai contenitori e del loro eventuale supporto.

Il carburante deve essere conservato in contenitori omologati, stagni e robusti, quali taniche e fusti, preferendo quelli metallici a quelli di plastica per evitare perdite di combustibile. L'adozione di contenitori plastici è permessa a condizione che gli stessi siano commercializzati espressamente come contenitori per carburante.

È vietato rifornire lo scooter sostituendo il serbatoio vuoto con altro serbatoio pieno.

Il rifornimento può avvenire solo tramite taniche stagne a rifornimento rapido tipo Tuff Jug (si veda immagine) ed è altresì vietato qualsiasi congegno che ne alteri l'ermeticità a riposo. L'utilizzo di qualunque altro tipo di contenitore è vietato.

Il rifornimento può avvenire solo posizionando lo scooter con motore spento su apposito sostegno che ne impedisca la caduta accidentale. Si consiglia l'uso di tappeti assorbenti nella zona del rifornimento così come è consigliato dotarsi di materiale assorbente (carta o stracci) per asciugare rapidamente eventuali perdite di carburante.

Durante il rifornimento è ammessa la presenza di 3 persone e lo stesso può essere effettuato da un pilota o dal restante personale della squadra.

Durante il rifornimento non è possibile eseguire riparazioni sullo scooter ed eventuali interventi vanno svolti nelle aree indicate dall'organizzazione.

Al termine del rifornimento occorre sgomberare l'area dal materiale utilizzato (taniche, stracci, ecc.)

Il tempo minimo necessario per il rifornimento non può essere inferiore a quello del cambio pilota ed è definito nel Regolamento Particolare.

Il mancato rispetto di una qualunque delle norme indicate in questo capitolo comporterà l'applicazione di una penalità.



4.7 - Cambio pilota

Durante tutta la manifestazione il cambio del pilota avverrà nella pit-lane. Le squadre sceglieranno la propria posizione negli spazi indicati dall'organizzatore e non potranno cambiare posto durante la competizione.

Per ogni pilota e per ogni turno il tempo minimo di permanenza in pista è compreso tra un minimo di 10 minuti ed un massimo di 60 minuti, secondo quanto definito nel Regolamento Particolare di gara.

Al termine del proprio turno il pilota dovrà entrare nella corsia della pit-lane, spegnere il motore nel punto indicato dall'organizzazione e, correndo a fianco dello scooter, proseguire verso la sua postazione. È ammesso passare lo scooter ad un compagno di squadra affinché questo raggiunga la postazione.

Il cambio pilota può essere effettuato solo a motore spento.

Il pilota uscente non può rientrare in pista immediatamente dopo aver terminato un turno.

Il capo squadra garantisce il rispetto dell'alternanza tra i piloti durante la competizione affinché ognuno di essi abbia compiuto non meno di un turno di guida.

Il pilota entrante dovrà obbligatoriamente avere il cordino dello spegnimento a strappo saldamente assicurato al braccio prima di rilevare il mezzo dai compagni di squadra.

È permesso aiutare il pilota in partenza spingendo lo scooter.

Il tempo minimo necessario per il cambio pilota è definito nel Regolamento Particolare di gara.

4.8 - Sospensione della gara (bandiera BIANCA)

Qualora si verifichino problemi o incidenti sul circuito che impediscono il regolare svolgimento della manifestazione, il Direttore di Gara potrà sospendere la competizione e far entrare la Safety-Car/Bike. In questo caso verrà esposta una bandiera bianca ed un pannello con l'indicazione SC, tutti i piloti dovranno

accodarsi alla Safety-Car/Bike ponendosi in fila secondo la posizione che occupavano prima dell'interruzione della manifestazione.

Durante l'interruzione i piloti dovranno mantenere la velocità imposta dalla Safety-Car/Bike evitando di sorpassare gli altri concorrenti e circolando con estrema cautela.

L'eventuale sorpasso durante la presenza della Safety-Car/Bike costerà alla squadra una penalità di 5 giri. La corsa riprenderà quando la Safety-Car/Bike abbandonerà il tracciato.

Mentre la Safety-Car/Bike è in pista, è possibile rientrare al box per il rifornimento o per cambiare pilota. Il rientro in pista deve avvenire con cautela ed adottando le necessarie precauzioni senza pregiudicare la sicurezza. Il pilota che rientra dovrà procedere lentamente verso il gruppo accodandosi all'ultimo concorrente e mantenendo la posizione.

Tutti i piloti sono tenuti a mantenere una velocità massima di 30 km/h per consentire il corretto svolgimento delle operazioni di ripristino ed intervento sul tracciato.

Alla squadra che durante il raggiungimento della Safety-Car/Bike percorrerà la pista ad una velocità superiore ai 30 km/h sarà applicata una penalità di 5 giri.

4.9 - Cambio di scooter e/o di motore

Durante l'intero svolgimento della competizione è consentito cambiare il motore e/o lo scooter una sola volta, informando preventivamente la direzione di gara; l'intervento comporta delle penalità, come indicato nella specifica sezione sotto riportata. Motore e/o scooter di ricambio dovranno essere sottoposti alle verifiche tecniche prima della gara informandone l'organizzazione ed il personale preposto alle verifiche poiché durante la gara non sarà possibile sottoporre al controllo motori o scooter.

4.10 - Interruzione della gara (bandiera ROSSA)

Trattandosi di una gara di resistenza, si eviterà di interromperla salvo i casi eccezionali e l'insindacabile giudizio del Direttore di Gara.

Nel caso in cui la competizione venga interrotta per cause di forza maggiore e almeno il 90% della gara sia già stata disputata, la stessa sarà considerata come completata.

Se al momento dell'interruzione non si è ancora svolto il 90% della gara, ove la causa dell'interruzione venisse meno, la competizione riprenderà e ai piloti saranno assegnate le posizioni in griglia in base alla loro ultima posizione durante la gara.

4.11 - Arrivo

Al termine della competizione il Direttore di Gara mostrerà la bandiera a scacchi e, sottratte le eventuali penalità, risulterà vincitrice la squadra che avrà compiuto il maggior numero di giri.

Al termine della gara gli scooter saranno posizionati nell'area del parco chiuso e sugli stessi è fatto divieto ai concorrenti di eseguire autonomamente qualunque tipo di intervento fino alla riapertura del parco chiuso.

4.12 - Classifiche finali

La classifica per categoria terrà conto del numero di giri completati fino all'esposizione della bandiera a scacchi sottraendo le eventuali penalità.

Nel caso in cui, al termine della gara, più scooter della stessa categoria abbiano compiuto lo stesso numero di giri, si terrà conto dell'ordine dell'ultimo passaggio sul traguardo.

4.13 - Sospensione o rinvio dell'evento

Senza obbligo alcuno di indennizzo ai partecipanti, l'organizzazione si riserva il diritto di sospendere, rinviare o abbreviare la gara, qualora si verifichino circostanze eccezionali.

4.14 - Reclami

Qualunque reclamo, sia sportivo che tecnico, dovrà essere presentato per iscritto al Direttore di Gara.

Al termine della gara gli scooter dovranno rimanere nel parco chiuso per venti minuti: solo entro questo arco di tempo sarà consentito avanzare reclami. Dopodiché gli scooter potranno essere ritirati dal parco chiuso. Al momento della presentazione del reclamo dovranno essere allegati 130€ alla lettera, somma che non verrà restituita nel caso in cui il reclamo stesso dovesse rivelarsi infondato.

4.15 – Penalità

Infrazione	Sanzione	Recidiva
Mancata partecipazione al Briefing	50 giri	-----
Presentarsi ubriaco alle verifiche	Trasgressore: divieto di entrare in pista	Squadra: 5 giri
Violazione del regolamento tecnico durante le qualifiche	Annnullamento del tempo	-----
Cambio non autorizzato del numero dello scooter durante le qualifiche	Annnullamento del tempo	Annnullamento del tempo
Sorpasso in regime di bandiera gialla, segnali di pericolo o in presenza della Safety-Car/Bike durante le qualifiche	Annnullamento del tempo	Annnullamento dei 2 migliori tempi
Invadere la pista durante la partenza	3 giri	-----
Circolare in senso inverso nella Pit-Lane	1 giro	3 giri
Mancato rispetto del limite di velocità nella Pit-Lane	1 giro	2 giri
Cambiare il pilota fuori dall'area designata	1 giro	2 giri
Condotta impropria	1 giro	-----
Sorpassare in regime di bandiera gialla, segnali di pericolo o in presenza della Safety-Car/Bike	1 giro	3 giri
Sorpassare in regime di bandiera gialla, segnali di pericolo o in presenza della Safety-Car/Bike, 3 o più volte in un turno	Trasgressore: divieto di entrare in pista	Squadra: 8 giri
Circolare in senso contrario in pista	1 giro e annullamento del giro oggetto di infrazione	-----
Circolare in direzione opposta alla gara per 2 volte nello stesso turno	Espulsione del pilota	-----
Tagliare il circuito	Annnullamento del giro oggetto dell'infrazione	Espulsione del pilota e annullamento del giro oggetto dell'infrazione
Condotta antisportiva	Espulsione del pilota	-----
Eseguire il rifornimento in modo non corretto	2 giri	2 giri
Ricevere aiuto fuori dagli spazi definiti (pit lane o box)	2 giri	4 giri
Non spegnere il motore nella zona rifornimento	2 giri	4 giri
Fumare negli spazi definiti (pit lane o box)	Trasgressore: divieto di entrare in pista	Squadra: 5 giri
Consumo di sostanze stupefacenti	Trasgressore:	Squadra: 5 giri

	divieto di entrare in pista	
Rifornimento cambiando il serbatoio	25 giri	----
Cambio di motore	50 giri	50 giri
Cambio non autorizzato del numero dello scooter durante la gara	Sosta ai box finché non viene risolto il problema	10 giri e sosta ai box finché non viene risolto il problema
Cambio di scooter	Attribuzione dell'ultimo posto in classifica	-----
Rifiuto di sottoporsi ad un controllo antidoping o test alcolemico	Divieto di entrare in pista	-----
Esito positivo al test alcolemico	Espulsione del pilota	-----
Persone non autorizzate nei box	3 giri	10 giri
Spettatori minori di 18 anni non accompagnati	3 giri	10 giri
Violazione del regolamento tecnico durante la gara	1 giro	-----
Violazione del regolamento tecnico riguardo le luci	1 giro	-----
Non lasciare lo scooter al parco chiuso al termine della gara	Squalifica ed esclusione dalla gara	-----
Eseguire burn out sulla pista	Squalifica ed esclusione dalla gara	Squalifica ed esclusione da tutti gli eventi dell'anno in corso

Eventuali sanzioni e penalità sono di competenza del Direttore di Gara.

Le sanzioni e le penalità saranno pubblicate sul tabellone dei tempi.

Qualora una squadra o un membro della squadra voglia impugnare una sanzione o penalità dovrà presentarsi personalmente al Direttore di Gara insieme al rappresentante dell'organizzazione.

Tutte le decisioni saranno di competenza dell'organizzazione che potrà rivedere o annullare qualunque decisione presa dai commissari di pista o dalla Direzione di Gara.

4.16 - Bandiere e segnalazioni

Bandiera Verde = Pista libera, fine del divieto di sorpasso

Bandiera Gialla = pericolo imminente, sorpasso proibito

Semaforo lampeggiante = Pericolo, sorpasso proibito

Bandiera Gialla (o luce gialla lampeggiante) + segnale "Slow" = Safety-Car/Bike in pista

Pannello con indicazione SC = Safety-Car/Bike

Bandiera Gialla con strisce rosse = Perdita di aderenza, attenzione

Bandiera Bianca = Veicolo di servizio in pista, attenzione

Bandiera Bianca con croce diagonale rossa = Inizio gara bagnata

Bandiera Nera + numero scooter = Uscita immediata del numero indicato

Bandiera Nera + cerchio arancione + Numero scooter = Uscita immediata del numero indicato

Bandiera Rossa = Interruzione della gara. Rientro lentamente ai box

Semaforo rosso = Interruzione della gara

5 - Equipaggiamento dei piloti

I piloti possono accedere alla pista a condizione che abbiano un equipaggiamento completo ed in buone condizioni (no tute lacerate, scucite o con tagli aperti).

È fondamentale che tutti i piloti indossino abbigliamento ed equipaggiamento omologati e certificati CE. Nell'immagine è riportato un esempio di equipaggiamento idoneo. Allo scopo di garantire la soddisfazione ed il divertimento di tutti, si sottolinea l'importanza dell'aspetto sicurezza. Per questo motivo non saranno ammessi alla manifestazione concorrenti aventi equipaggiamenti non omologati o non sicuri. E' obbligatorio l'uso di una tuta di pelle intera o in due pezzi uniti tramite cerniera, oltre a paraschiena, guanti, stivali e casco di buona qualità.



5.1 - Tuta

La tuta deve avere adeguati e moderni sistemi di protezione sui gomiti, le spalle e le ginocchia. Non saranno ammesse tute di pelle che non soddisfino i requisiti minimi di sicurezza.

È vietato correre con equipaggiamento differente da tute di pelle o simili.

5.2 - Guanti

Sono caldamente consigliati guanti che garantiscono i requisiti minimi di sicurezza, con protezioni per le nocche di materiale resistente a cadute e strisciate e adeguata protezione dei polsi. Il guanto deve avere lunghezza tale da ricoprire completamente l'articolazione del polso sovrapponendosi alla manica della tuta. Non sono ammessi guanti di materiali delicati, estivi, che non abbiano protezioni per i polsi, da motocross o per uso urbano.

5.3 - Stivali

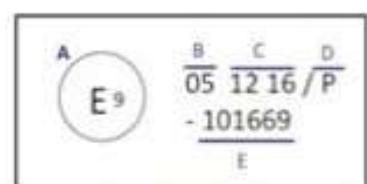
Gli stivali devono soddisfare gli stessi requisiti di sicurezza previsti per il restante equipaggiamento per cui si consiglia vivamente l'utilizzo di stivali per uso pista asfaltata e non stivali da turismo (si veda la foto sovrastante). L'uso di calzature per enduro e cross deve essere preventivamente autorizzato.

5.4 - Casco

E' consentito unicamente l'utilizzo di caschi integrali dotati di visiera; sono vietati i caschi da cross o modulari.

Il requisito minimo del casco deve essere di normativa europea 05 e protezione totale.

Il cinturino deve avere sistema di ritenzione e chiusura a doppio anello (doppia D), non sono ammessi caschi con altri tipi di chiusure.



Schema dell'etichetta di casco ammesso (o omologato USA)

A: La E indica Europa, il numero indica il paese in cui è stata ottenuta l'omologazione (9-Spagna, 1- Germania, 2-Francia, 3-Italia...)

B: Indica la versione ECE della direttiva d'omologazione

C: Numero di omologazione del casco

D: Lettera con la quale si identifica il grado di sicurezza del casco. P= protezione completa. Caschi con sigla N/P = non protettivo, non saranno accettati

E: Numero di serie del casco.

6 - Preparazione dello scooter/sicurezza

Tenendo presente che la natura della manifestazione prevede la partecipazione di tutti gli scooter d'epoca con cambio al manubrio, la preparazione dello scooter deve seguire le indicazioni seguenti.

Ogni parte pericolosa o sporgente deve essere protetta.

Le estremità dei manubri devono essere tappate e lo stesso deve avvenire per qualunque tubo che abbia funzione di supporto.

Ogni parte del motore in movimento che potrebbe costituire un pericolo, deve essere protetta da un carter (ad esempio ventola di raffreddamento).

Tutti gli accessori inutili per la pratica delle 2 ruote su circuito, come ad esempio portabagagli, specchi retrovisori e/o accessori estetici che possano causare un pericolo, devono essere smontati.

Tutti i gruppi ottici (proiettore, fanale posteriore, frecce, ecc.), se presenti, devono essere mascherate con nastro adesivo robusto tipo americano o equivalente per evitare la perdita di schegge in caso di caduta o collisione.

Il cambio di velocità deve avvenire tramite rotazione continua della manopola sinistra avente posizione fissa per ogni scatto e distinta per ogni singola marcia. È vietato qualunque sistema di cambiata che non rispetti tale disposizione.

È vietato l'utilizzo di telai aventi originariamente strutture a traliccio portante (ad esempio LML) fisse o amovibili.

È permesso modificare la carrozzeria con tagli e/o accorgimenti che non compromettano la struttura del telaio ed è consentito sostituire parti non strutturali della carrozzeria (parafango, scudo, fiancate) con elementi realizzati con materiali diversi da quello originale. In ogni caso qualunque modifica dovrà avvenire nel rispetto della silhouette originale affinché venga mantenuto un aspetto il più possibile prossimo al modello di origine.

La dimensione massima delle ruote è di 10 pollici.

Per rispettare le caratteristiche originarie è preferibile l'impiego di forcelle conformi al modello di origine. È tuttavia tollerato l'utilizzo di forcelle monobraccio (sinistro o destro) tipo Piaggio, o riproduzione moderna, in tutte le categorie.

IMPORTANTE: Lo scooter deve essere dotato di un sistema di spegnimento del motore del tipo a strappo, funzionante, in posizione accessibile e rapidamente identificabile. Il sistema di spegnimento deve essere posizionato al manubrio o in prossimità dello stesso e la sua posizione deve essere evidenziata tramite l'apposizione di una freccia visibile di colore contrastante rispetto a quello della carrozzeria.

7 - Parte Ciclistica

7.1 - Telaio

Sia esso a scocca portante o telaio tubolare, non deve mostrare parti sporgenti o taglienti, tracce di usura eccessiva né di corrosione avanzata, in particolare a livello dei punti di fissaggio del motore, degli ammortizzatori nonché della forcella. I punti di ancoraggio del motore devono essere quelli originali.

Vista la struttura del telaio Vespa/Lambretta è consentito aggiungere rinforzi interni o esterni che non devono in nessun modo sostituire l'azione portante del telaio.

La struttura principale del telaio di origine deve essere completa e riconoscibile, dal cannotto di sterzo, all'attacco del motore/forcellone e all'attacco dell'ammortizzatore; deve rimanere struttura a sé e portante anche in mancanza di staffe e rinforzi.

È consentito ridurre la larghezza dello scudo e della pedana fino alla larghezza minima di 35 cm.

Scudi, pedane o scocche laterali possono essere modificati solo se sostituiti da componenti o scocche in vetroresina o carbonio, anteriori o posteriori che riproducano integralmente la forma originaria del mezzo e purché siano ben fissate, fatte a regola d'arte e robuste a sufficienza, in modo da garantire la protezione del pilota in caso di caduta.



Sono ammesse tutte le modifiche sopra citate purché non vadano a compromettere la robustezza strutturale generale del telaio.

Sono consentiti rinforzi, barre perimetrali e tamponi per proteggere la carrozzeria o parti di motore (es. ventole, carburatori, ecc.). È fortemente consigliato l'uso di strisce di teflon in luogo dei tamponi cilindrici; l'utilizzo di tamponi cilindrici è consentito a condizione che non sporgano oltre 2 cm dalla linea dello scooter. Nel caso di scudo metallico è obbligatorio installare un bordo di metallo con profilo tondo o saldare un tondino di acciaio. In alternativa è consentito, ma non consigliato, ripiegare il profilo esterno di scudo, pedana, scocche. In ogni caso il perimetro di scudo e pedana non deve presentare parti taglienti.

È permesso forare i cofani per consentire una adeguata aerazione del motore, purché tra un foro e un altro venga lasciato uno spazio pari o superiore al diametro del foro stesso che, in ogni caso, non deve essere tale da non consentire l'introduzione di un dito. Ogni altro foro dovrà essere protetto da rete metallica che ne impedisca l'attraversamento.

È permesso, ma vivamente sconsigliato, tagliare la parte sulla quale sono stampigliati i numeri di telaio. È invece consigliato lasciarla attaccata al telaio, magari ripiegandola se ritenuto necessario per motivi estetici. È consentito tagliare il supporto batteria PX per ottenere un accesso migliore alla ruota posteriore.

È consentito utilizzare una barra di rinforzo fissata al telaio tramite saldatura o bulloni, con preferenza per questo secondo sistema di fissaggio e per le soluzioni che consentano di mantenere la caratteristica accessibilità "stealththrough". Il rinforzo deve rimanere all'interno del tunnel centrale. Allo scopo di garantire la massima sicurezza in caso di caduta è obbligatorio montare una paratia rigida (fissata in almeno 4 punti) tra la barra di rinforzo ed il telaio. La paratia/barriera deve essere ben fissata e robusta, il materiale da utilizzare è lamiera metallica, plexiglass o policarbonato di adeguato spessore. A tal proposito, si consigliano i seguenti dimensionamenti: per il plexiglass o policarbonato spessore minimo 3 mm, per l'alluminio 1,5 mm. È assolutamente vietato variare il punto d'attacco del motore al telaio e modificare l'interasse allungandolo o accorciandolo.

Il manubrio deve presentare una copertura nella parte superiore ed è obbligatorio tappare gli alloggiamenti del contachilometri e del proiettore con materiali morbidi, non metallici (fibra di vetro, plastica, ecc.) così da evitare pericoli nel caso in cui dovessero disperdersi in marcia, nel corso della gara.

Le leve freno devono essere dotate di palla di sicurezza all'estremità.

In caso di caduta e di rottura dovranno essere sostituite immediatamente se la lunghezza della parte mancante è superiore a 2,0 cm.

È proibito montare il cavalletto centrale o il cavalletto laterale.

Ogni modifica apportata al telaio (saldature o tagli) ricade nella totale responsabilità del pilota per quanto attiene alla struttura del telaio. Ciononostante, qualunque scooter che presenti modifiche strutturali del telaio, giudicate pericolose o inadatte, potrà vedersi rifiutato l'accesso alla pista.

Gli scooter partecipanti alla specialità del cross che riportino l'asportazione parziale della parte posteriore della carrozzeria sono ammessi a condizione che la parte asportata sia ripristinata tramite carena metallica o di vetroresina.

7.2 - Cerchi

Per ragioni di sicurezza è consigliata l'adozione di cerchi tubeless, che limitano il rischio di foratura e i danni agli pneumatici. La misura massima ammessa rimane comunque di 10 pollici.

7.3 - Forcella

La forcella potrà essere dello stesso tipo o diversa dal tipo originariamente presente sullo scooter. Dovrà presentare una rigidezza sufficiente e non dovrà presentare un gioco di funzionamento eccessivo. Il collegamento con il telaio dovrà essere senza gioco e dovranno essere presenti battute che ne limitino la rotazione.

7.4 - Ammortizzatore di sterzo

L'utilizzo di smorzatori allo sterzo è consentito a condizione che il loro posizionamento rispetti la sicurezza del pilota e dei partecipanti alla competizione. Né l'asta, né il corpo dell'ammortizzatore di sterzo devono poter causare pericolo in qualunque condizione di gara.

L'organizzazione si riserva il diritto di chiederne la rimozione nel caso in cui sia ravvisato un pregiudizio per la sicurezza dei piloti.

7.5 - Ammortizzatori

La scelta degli ammortizzatori è libera, ciononostante essi non devono presentare in nessun caso un'usura eccessiva o conferire allo scooter un comportamento che sia incompatibile con la pratica delle due ruote su circuito. I punti di ancoraggio degli stessi al telaio e alla forcella devono essere meccanicamente resistenti.

7.6 - Freni

Lo scooter deve essere munito di due sistemi di frenata, indipendenti e funzionanti, uno sulla ruota anteriore e uno sulla ruota posteriore. Possono essere del tipo a tamburo o a disco. Devono essere sufficientemente efficaci in relazione alla potenza sviluppata dal motore ed al peso del veicolo. Gli organi di comando e gli elementi di frenatura devono essere in perfetto stato di funzionamento. Il sistema frenante, considerato nel suo complesso, potrà essere a tamburo, a disco o misto.

Sono ammesse modifiche e conversioni per l'adozione del freno a disco anteriore e posteriore con preferenza per i kit commerciali di larga diffusione.

7.7 - Pneumatici

La misura ed il tipo degli pneumatici sono definiti per ogni categoria. Non dovranno presentare alcuna traccia di usura anomala.

L'utilizzo di qualunque prodotto che modifica le caratteristiche tecniche di uno pneumatico è formalmente vietato al pari dell'alterazione delle misure originali dello pneumatico. La pressione di gonfiaggio dovrà essere sufficiente a non causare la deformazione eccessiva degli pneumatici.

L'utilizzo delle termocoperte è vietato.

7.8 - Serbatoio e carburante

Il tipo di serbatoio e la sua capienza sono liberi nel limite definito per ogni categoria ma il materiale deve garantire una resistenza sufficiente in caso di caduta. Deve essere fissato meccanicamente, non deve presentare perdite e, in ogni caso, deve essere protetto in caso di caduta. Il foro di riempimento deve essere chiuso per mezzo di un tappo stagno che deve rimanere bloccato in posizione anche a serbatoio ribaltato. È consigliato l'uso della spugna per serbatoi.

Possono essere posizionati nell'alloggiamento originale o nella zona centrale del telaio tra manubrio e la parte posteriore della scocca, al di sopra del livello delle pedane e/o del trave centrale. La larghezza massima della sezione del serbatoio posizionato tra il manubrio e la scocca posteriore è di 20 cm. Non sono inclusi in questa misura eventuali raccordi o tubazioni esterne per determinare il livello interno di carburante. Per ragioni di sicurezza, nel caso in cui venissero adattati serbatoi motociclistici prefabbricati di materiale

plastico e originariamente destinati ad uso esclusivo su moto da cross, da enduro, da pista o da strada, la misura massima viene elevata a 21 cm ma in questo caso non sarà possibile utilizzare raccordi o tubazioni esterne per determinare il livello interno del carburante.

Il comando del rubinetto di chiusura deve essere accessibile, esterno alla carrozzeria, con chiara indicazione della posizione "chiuso".

Il carburante utilizzato deve essere standard e disponibile alla pompa. Non sono consentiti additivi (Octane booster, Nos, ecc).

7.9 - *Impianto luci*

Le luci anteriori e posteriori sono obbligatorie, salvo che si tratti di eventi il cui svolgimento avvenga nell'arco di tempo compreso tra l'alba ed il tramonto del sole, se non diversamente previsto dalla categoria.

In caso di pioggia o pista bagnata è obbligatorio illuminare il fanale posteriore.

Il proiettore anteriore, di colore bianco e costituito da un singolo corpo tondo o quadrato, dovrà essere fissato saldamente al manubrio, nella sua posizione di origine. Non è ammessa l'installazione di ulteriori proiettori anteriori in posizioni diverse da quella sopra indicata. Il fanale posteriore, di colore rosso con segnale luminoso fisso e corpo singolo o doppio, dovrà esser fissato saldamente in posizione centrale nella parte posteriore della scocca, a filo carrozzeria o incassato, in modo che sia ben visibile e lontano dal bordo inferiore della scocca.

Il proiettore ed il fanale devono essere adeguatamente protetti da un film plastico (nastro adesivo colorato o trasparente) per evitare la dispersione di frammenti in caso di incidente.

L'alimentazione dell'impianto luci può avvenire tramite alimentazione diretta dallo statore, con o senza batteria tampone, oppure direttamente tramite batteria di tipo sigillato, se non diversamente previsto dalla categoria.

Nel caso di utilizzo di una batteria, la stessa dovrà presentarsi in buone condizioni e saldamente fissata al suo supporto per evitare perdite accidentali di elettrolito anche in caso di urto.

Le lampade anteriori dovranno essere di potenza adeguata a rischiarare il tracciato. Il faro anteriore e la luce posteriore non dovranno in alcun modo abbagliare i concorrenti.

Sulla carrozzeria è consentita l'installazione di strisce luminose o di lampade a led di modesta potenza per individuare lo scooter in gara. Le strisce e le lampade dovranno essere fissate saldamente agli elementi di carrozzeria per evitare che possano accidentalmente staccarsi e cadere e non potranno essere posizionate sulla forcella o sul blocco motore.

8 - Motorizzazione

8.1 - Motore

Di tipo 2 tempi monocilindrico, con raffreddamento ad aria

I carter devono essere quelli originari dello specifico tipo di scooter, oppure derivati dalla stessa famiglia di scooter, oppure ancora una riproduzione moderna degli stessi. Le riproduzioni moderne devono mantenere i punti di fissaggio originali (asse motore e attacco della sospensione posteriore), nella stessa posizione e distanza dei carter originali affinché l'altezza dello scooter e l'interasse originario siano inalterati.

La parte termica può essere originale dello specifico scooter o diversa. La cilindrata, la potenza e il tipo di motore sono liberi nei limiti imposti per ogni categoria (si rimanda alla definizione delle categorie).

Per motivi di sicurezza, i carter motore e scatola cambio, oltre al gruppo termico, devono essere stagni e non presentare perdite di liquidi (olio, benzina, o altro).

Le viti di carico e scarico olio del motore devono essere fissate saldamente e munite di ancoraggio di sicurezza al carter motore (per esempio con un filo sottile che passi attraverso la testa delle viti, fissato a sua volta al carter motore).

Ai fini della sicurezza è consigliato montare una pedalina per l'avviamento girevole o retraibile e che comunque non sporga per più di 2,0 cm dalla sagoma del telaio. È consentito piegare la pedalina originale in modo che non sporga dalla sagoma del telaio. L'organizzazione si riserva di escludere scooter con pedalina eccedente la sagoma dello scooter o mancante della battuta poggia-piede.

8.2 - Carburatore

Il numero, il tipo e la dimensione dei carburatori sono liberi nei limiti di ogni categoria (si rimanda alla definizione delle categorie). Non devono presentare perdite di benzina e si consiglia l'adozione di una vaschetta di recupero dei liquidi.

8.3 - Alimentazione

Il tipo di alimentazione può essere originale del tipo del motore o diversa dall'originale, nei limiti imposti per ogni categoria.

8.4 - Accensione

Il tipo di accensione è libero entro i limiti imposti per ogni categoria (si rimanda alla definizione delle categorie).

8.5 - Trasmissione e rapporti

Il tipo di trasmissione deve essere quella originale del motore adottato. I rapporti di trasmissione (primario e secondario) sono liberi nei limiti imposti per ogni categoria (si rimanda alla definizione delle categorie).

8.6 - Scarico

Il tipo ed il numero di scarichi sono liberi nei limiti imposti per ogni categoria (si rimanda alla definizione delle categorie). Il fissaggio del sistema di scarico, al pari dei suoi singoli elementi deve essere meccanicamente resistente. Il sistema di scarico dei motori a 2 tempi deve essere sufficientemente stagno da impedire la perdita di olio sulla pista. Il sistema di scarico non deve oltrepassare il livello sonoro di 105 decibel. La parte silenziante dei sistemi di scappamento che ne sono provvisti deve essere obbligatoriamente munita di materiale assorbente.

Tutti gli scooter il cui sistema di scarico non risponda a queste indicazioni non saranno ammessi in pista.

9 - Categorie

Di seguito vengono specificate le categorie ammesse alla manifestazione.

9.1 - DERIVATA DALLA SERIE (DDS)

Rientrano in questa categoria tutti gli scooter d'epoca di seguito elencati con telaio di origine Piaggio, Innocenti, LML, Bajaj, Serveta, ecc., cilindro montato nella stessa maniera dell'originale (no girato), carburatore montato nella sede originale o in prossimità (no carburatori esterni alla carrozzeria) serbatoio originale alloggiato nel vano sottosella, le cui caratteristiche rientrano nelle seguenti limitazioni:

Vespa Small Frame (Primavera, Et3, Special, PK, V, FL, ecc.):

- Telaio completamente in ferro non tagliato; è consentito applicare dei rinforzi;
- Manubrio Piaggio Vespa con cover manubrio Piaggio Vespa o similari;
- Obbligo utilizzo luci durante la gara; in caso di malfunzionamento delle stesse, il pilota sarà chiamato ad uscire per ripararle; le luci devono essere alimentate dall'accensione senza batteria tampone;
- Serbatoio originale alloggiato sotto la sella. È consentito modificare il serbatoio sostituendo il tappo basculante con quello di plastica (inclusa la modifica del bocchettone per accoglierlo) impiegato a partire dal PX Arcobaleno e PK XL. È vietato aumentare la capienza o utilizzare il serbatoio della Vespa PK automatica;
- Carter originale o riproduzione con quote identiche a quello di serie, di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, che possa ospitare qualunque organo meccanico installabile nel carter originale (sono pertanto esclusi i carter che necessitano di albero motore specifico); non è consentito barenare la camera di manovella che deve avere diametri come l'originale 88,2/84,2 mm (tolleranza +/-0,2); nei carter aftermarket non è consentito aggiungere materiale tramite stucco o saldatura se non per riparazione;
- Aspirazione al carter (lamellare o regolata dalla spalla dell'albero); è ammessa l'apertura del foro di

- aspirazione solo nel carter lato pignone, non è consentito limare il carter lato volano sull'aspirazione;
- Collettore di aspirazione specifico per Vespa Small Frame di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, avvitato in almeno 2 dei punti di fissaggio originali; è vietato saldare i collettori al carter; non è ammesso avvitare il collettore a punti diversi dall'originale; non è ammesso accorciare o modificare esternamente il collettore;
- Raffreddamento ad aria forzata;
- Cilindro di ghisa, specifico per Vespa, di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, e fissato al carter tramite prigionieri passanti aventi interasse 54 x 56 mm; non è consentita la lavorazione dei travasi del cilindro, né alla base né in canna (consentita solo la pulizia dei condotti da eventuali difetti di fusione); è consentita la lavorazione dello scarico; il pistone deve essere quello dedicato al kit;
- Testata con candela laterale non lavorata;
- Alesaggio massimo 58,3 mm;
- Corsa massima 51 mm; biella 97 mm; diametro massimo spalle 87,5/83,5;
- Carburatore diametro max 24 mm, senza alcuna lavorazione alloggiato sul vano sottosella;
- Marmitta di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzata, composta da due semigusci stampati a camere (no espansione) alloggiata sul lato sinistro del motore in posizione tradizionale (come per il modello ET3), come per esempio Giannelli, Malossi, Promax, Fresco, Polini, Sito, VMC, SIP, ecc.. Il collettore e il corpo silenziante della marmitta non possono essere modificati in alcun modo (per esempio eliminando o alterando le paratie interne, modificando la volumetria, variando il diametro del tubo di ingresso o dello spillo di uscita). È ammessa solamente la modifica dello staffaggio al carter motore;
- Accensione di tipo originale o IDM (ad esempio Vespatronic, Sip, Malossi) purché non programmabile e con mappatura originale del fabbricante. È consentito variare la curva di accensione degli impianti con anticipo fisso tramite impiego di apposita centralina purché questa non sia programmabile (ad esempio Kytronic, CAV, ecc.). Non è consentito l'uso di accensioni a rotore interno (PVL, Seletrra);
- Cambio secondario con rapporti originali (61, 54, 47 oppure 58, 54, 50, 46), multiplo e primaria liberi.

Lambretta Small Frame (Lui, Junior, ecc.):

- Telaio e scocche in ferro non tagliate; è consentito applicare dei rinforzi;
- Serbatoio tipo originale alloggiato sotto la sella avente capienza massima di 5,5 litri a condizione che il bocchettone e relativo tappo di rabbocco siano di derivazione Innocenti (LI, LIS, SX, TV, DL, GP, J ecc) e le forme rispettino quelle originali;
- Obbligo utilizzo luci durante la gara; in caso di malfunzionamento delle stesse, il pilota sarà chiamato ad uscire per ripararle; le luci devono essere alimentate dall'accensione senza batteria tampone;
- Carter originale o riproduzione di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, con quote identiche a quello di serie, che possa ospitare qualunque organo meccanico installabile nel carter originale (sono pertanto esclusi i carter che necessitano di albero motore specifico);
- Aspirazione al cilindro (lamellare o regolata dal pistone);
- Collettore di aspirazione di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, avvitato in almeno 2 punti; è vietato saldare i collettori al cilindro; non è ammesso avvitare il collettore a punti diversi dall'originale;
- Raffreddamento ad aria forzata;
- Cilindro di ghisa o alluminio, specifico per Lambretta, di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, e fissato al carter tramite prigionieri passanti posizionati su diametro di foratura 78 mm;
- Testata con candela laterale;
- Alesaggio massimo 60 mm;
- Corsa massima 48 mm;

- Carburatore diametro max 24 mm, senza alcuna lavorazione;
- Marmitta di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzata, composta da due semigusci stampati, a camere (no espansione) alloggiata in posizione tradizionale sotto il motore (esempio CP Box, Clubman, ecc..) oppure sul lato sinistro (esempio marmitta originale Lui 75). È ammesso sostituire il collettore di scarico con altro di maggiore diametro purché unicamente divergente, ma il corpo silenziante della marmitta non può essere modificato in alcun modo (per esempio eliminando o alterando le paratie interne, modificando la volumetria, variando il diametro del tubo di ingresso o dello spillo di uscita). È ammesso modificare lo staffaggio al carter motore ed accorciare il tubo uscita scarico per la versione sotto il motore.
- Accensione di tipo originale o IDM (ad esempio Varitronic, Casa Performance) purché non programmabile e con mappatura originale del fabbricante. È consentito variare la curva di accensione degli impianti con anticipo fisso tramite impiego di apposita centralina purché questa non sia programmabile (ad esempio Kytronic, CAV, ecc.); Non è consentito l'uso di accensioni a rotore interno (PVL, Selettra);
- Cambio libero nel limite di 4 rapporti.

Vespa Large Frame (PX, LML, Sprint, Cosa, ecc.):

- Telaio e scocche in ferro non tagliate; è consentito applicare dei rinforzi;
- Serbatoio originale alloggiato sotto la sella. È consentito modificare il serbatoio sostituendo il tappo basculante con quello di plastica (inclusa la modifica del bocchettone per accoglierlo) impiegato a partire dal PX Arcobaleno e PK XL;
- Obbligo utilizzo luci durante la gara; in caso di malfunzionamento delle stesse, il pilota sarà chiamato ad uscire per ripararle; le luci devono essere alimentate dall'accensione senza batteria tampone;
- Carter originale o riproduzione di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato e nativo con aspirazione a valvola con quote identiche a quello di serie, che possa ospitare qualunque organo meccanico installabile nel carter originale;
- Ammissione al carter regolata dalla spalla dell'albero;
- Raffreddamento ad aria forzata;
- Cilindro di ghisa, specifico per Vespa, di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato;
- Cilindrata massima 193 cc per gruppi termici non Piaggio oppure 200 cc per gruppi termici Piaggio originali o similari (tipo BGM Original);
- Carburatore diametro massimo 30 mm, senza alcuna lavorazione;
- Collettore di aspirazione avvitato nei 2 punti di fissaggio originali; è vietato saldare i collettori al carter;
- Marmitta di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzata, composta da due semigusci stampati, a camere (no espansione) alloggiata in posizione tradizionale sotto la pedana, ad esempio BGM Big Box, Sip Road, Polini Original, Faco, ecc. È ammessa la modifica dello staffaggio al carter motore;
- Accensione di tipo originale o IDM (ad esempio Vespatronic, Sip, Malossi) purché non programmabile e con mappatura originale del fabbricante. È consentito variare la curva di accensione degli impianti con anticipo fisso tramite impiego di apposita centralina purché questa non sia programmabile (ad esempio Kytronic, CAV, ecc.); Non è consentito l'uso di accensioni a rotore interno (PVL, Selettra);
- Cambio libero nel limite di 4 rapporti.

Lambretta Large Frame (LI, SX, Special, DL, ecc.):

- Telaio e scocche in ferro non tagliate; è consentito applicare dei rinforzi;
- Serbatoio originale alloggiato sotto la sella;
- Obbligo utilizzo luci durante la gara; in caso di malfunzionamento delle stesse, il pilota sarà chiamato ad uscire per ripararle; le luci devono essere alimentate dall'accensione senza batteria tampone;
- Carter originale o riproduzione con quote identiche a quello di serie di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, che possa ospitare qualunque organo meccanico installabile nel carter originale (sono pertanto esclusi i carter che

- necessitano di albero motore specifico) avente diametro massimo dell'imbocco del cilindro di 70 mm e prigionieri posizionati su diametro di foratura 83 mm;
- Ammissione al cilindro regolata dal pistone o lamellare; è consentito l'utilizzo solamente di cilindri nativi piston ported e poi eventualmente convertiti in lamellari; non è ammesso l'uso di cilindri nativi con ammissione lamellare;
 - Collettore di aspirazione di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, avvitato in 2 punti; è vietato saldare i collettori al cilindro; non è ammesso avvitare il collettore a punti diversi dall'originale;
 - Raffreddamento ad aria forzata;
 - Cilindro di ghisa o alluminio, specifico per Lambretta, di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, e fissato al carter tramite prigionieri passanti;
 - Cilindrata massima 202 cc;
 - Carburatore diametro max 30 mm, senza alcuna lavorazione;
 - Marmitta libera;
 - Accensione di tipo originale o IDM (ad esempio Varitronic, Casa Performance) purché non programmabile e con mappatura originale del fabbricante. È consentito variare la curva di accensione degli impianti con anticipo fisso tramite impiego di apposita centralina purché questa non sia programmabile (ad esempio Kytronic, CAV, ecc.); Non è consentito l'uso di accensioni a rotore interno (PVL, Selettra);
 - Cambio libero nel limite di 4 rapporti.

9.2 – SPORT (CATEGORIA DI TRANSIZIONE, VALIDA AL MASSIMO FINO A FINE 2027)

Rientrano in questa categoria tutte le Vespa Small Frame con telaio di origine Piaggio, cilindro montato nella stessa maniera dell'originale (no girato), carburatore montato nella sede originale (nel pozzetto), serbatoio originale alloggiato nel vano sottosella, le cui caratteristiche rientrano nelle seguenti limitazioni:

Vespa Small Frame (Primavera, Et3, Special, PK, V, FL, ecc.):

- Serbatoio originale alloggiato sotto la sella. È consentito modificare il serbatoio sostituendo il tappo basculante con quello di plastica (inclusa la modifica del bocchettone per accoglierlo) impiegato a partire dal PX Arcobaleno e PK XL. È vietato l'utilizzo del serbatoio della Vespa PK automatica;
- Carter originale o riproduzione di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, con quote identiche a quello di serie, che possa ospitare qualunque organo meccanico installabile nel carter originale (sono pertanto esclusi i carter che necessitano di albero motore specifico);
- Aspirazione al carter (lamellare o regolata dalla spalla dell'albero);
- Collettore di aspirazione avvitato in almeno 2 dei punti di fissaggio originali; è vietato saldare i collettori al carter; non è ammesso avvitare il collettore a punti diversi dall'originale;
- Raffreddamento ad aria forzata;
- Cilindro di ghisa, specifico per Vespa, di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, e fissato al carter tramite prigionieri passanti aventi interasse 54 x 56 mm;
- Testata con candela laterale;
- Alesaggio massimo 58,3 mm;
- Corsa massima 54 mm; biella libera;
- Carburatore diametro max 24 mm, senza alcuna lavorazione;
- Marmitta di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzata, composta da due semigusci stampati a camere (no espansione) alloggiata sul lato sinistro del motore in posizione tradizionale (come per il modello ET3), come per esempio Giannelli, Malossi, Promax, Fresco, Polini, Sito, VMC, SIP, ecc.. È ammesso sostituire il collettore

- di scarico con altro di maggiore diametro purché unicamente divergente, ma il corpo silenziante della marmitta non può essere modificato in alcun modo (per esempio eliminando o alterando le paratie interne, modificando la volumetria, variando il diametro del tubo di ingresso o dello spillo di uscita). È ammessa la modifica dello staffaggio al carter motore;
- Accensione di tipo libero (ad esempio Vespatronic, Sip, Malossi, PVL) purché non programmabile e con mappatura originale del fabbricante. È consentito variare la curva di accensione degli impianti con anticipo fisso tramite impiego di apposita centralina purché questa non sia programmabile (ad esempio Kytronic, CAV, ecc.);
 - Cambio libero nel limite di 4 rapporti.

9.3 - SUPERSPORT

Rientrano in questa categoria tutti gli scooter d'epoca di seguito elencati con telaio di origine Piaggio, Innocenti, LML, Bajaj, Serveta, ecc., serbatoio alloggiato nel vano sottosella, di capienza libera, le cui caratteristiche rientrano nelle seguenti limitazioni:

Vespa Small Frame (Primavera, Et3, Special, PK, V, FL, ecc.):

- Serbatoio alloggiato sotto la sella;
- Carter originale o riproduzione con quote identiche a quello di serie, di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, e che possa ospitare qualunque organo meccanico installabile nel carter originale (ad eccezione dell'albero motore);
- Aspirazione libera, al carter o al cilindro;
- Raffreddamento ad aria forzata;
- Cilindro di ghisa o alluminio, specifico per Vespa, di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, e fissato al carter tramite prigionieri passanti aventi interasse 54 x 56 mm;
- Cilindrata massima 155 cc;
- Carburatore libero;
- Marmitta libera;
- Accensione di tipo libero (ad esempio Vespatronic, Sip, Malossi, PVL);
- Cambio libero nel limite di 4 rapporti.

Lambretta Small Frame (Lui, Junior, ecc.):

- Serbatoio alloggiato sotto la sella;
- Carter originale o riproduzione (ad esempio Super Lui) con fissaggi al telaio identici a quelli di serie, di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, che possa ospitare qualunque organo meccanico installabile nel carter originale Lambretta small/large (ad eccezione dell'albero motore);
- Aspirazione al cilindro regolata dal pistone o lamellare;
- Raffreddamento ad aria;
- Cilindro di ghisa o alluminio, specifico per Lambretta, di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, e fissato al carter tramite prigionieri passanti posizionati su diametro di foratura 88 mm;
- Cilindrata massima 225 cc;
- Carburatore libero;
- Marmitta libera;
- Accensione di tipo libero (ad esempio Varitronic, Casa Performance, PVL);
- Cambio libero nel limite di 4 rapporti.

Vespa Large Frame (PX, LML, Sprint, Cosa, ecc.):

- Serbatoio alloggiato sotto la sella;
- Carter originale o riproduzione con quote identiche a quello di serie di libera vendita sul mercato, in

- commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, che possa ospitare qualunque organo meccanico installabile nel carter originale (ad eccezione dell'albero motore);
- Raffreddamento ad aria forzata;
 - Aspirazione libera, al carter o al cilindro;
 - Cilindro di ghisa o alluminio, specifico per Vespa, di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, e fissato al carter tramite prigionieri passanti con interasse 64 x 56 o 64 x 68 mm o con prigionieri aventi identica disposizione al carter originale Vespa 200 (Rally, PX, ecc.);
 - Cilindrata massima 245 cc;
 - Carburatore libero;
 - Marmitta: libera;
 - Accensione: di tipo libero (ad esempio Vespatronic, Sip, Malossi, PVL);
 - Cambio libero nel limite di 4 rapporti.

Lambretta Large Frame (LI, SX, Special, DL, etc.):

- Serbatoio alloggiato sotto la sella;
- Carter originale o riproduzione con quote identiche a quello di serie, di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, e che possa ospitare qualunque organo meccanico installabile nel carter originale (ad eccezione dell'albero motore) avente diametro massimo dell'imbocco del cilindro di 75 mm e prigionieri posizionati su diametro di foratura 88 mm;
- Aspirazione al cilindro, lamellare o regolata dal pistone;
- Raffreddamento ad aria forzata;
- Cilindro di ghisa o alluminio, specifico per Lambretta, di libera vendita sul mercato, in commercio e disponibile per l'acquisto da almeno tre mesi prima dell'evento in cui è utilizzato, fissato al carter tramite prigionieri passanti;
- Cilindrata massima 245 cc;
- Carburatore libero;
- Marmitta libera;
- Accensione di tipo libero (ad esempio Varitronic, Casa Performance, PVL);
- Cambio libero nel limite di 4 rapporti.

9.4 - PROTO

Rientrano in questa categoria unica tutti gli scooter d'epoca con telaio di origine Piaggio, Innocenti, LML, Bajaj, Serveta, ecc., che non rientrano nelle categorie precedenti e con le seguenti limitazioni:

- Serbatoio libero di capienza massima 12 litri;
- Carter originale o riproduzione con quote identiche a quello di serie e che possa ospitare qualunque organo meccanico installabile nel carter originale (ad eccezione dell'albero motore e del cilindro);
- Aspirazione al carter o al cilindro;
- Raffreddamento ad aria forzata;
- Cilindro di ghisa o alluminio;
- Cilindrata libera;
- Carburatore libero;
- Marmitta libera;
- Accensione libera;
- Cambio libero.

In caso di controversia, il regolamento prevalente è quello in italiano