



Federazione
Motociclistica
Italiana

FMI **2025**

Trofeo Moto Guzzi Fast Endurance

Moto Guzzi



TROFEO MOTO GUZZI FAST ENDURANCE 2025

REGOLAMENTO SPORTIVO

Art. 1 - Principi generali

- 1.1 Il presente Regolamento si applica alle prove del TROFEO MOTO GUZZI FAST ENDURANCE 2025 (da qui in avanti definito "Trofeo").
- 1.2 Ogni pilota, con la propria iscrizione al Trofeo ad una o più prove dello stesso, si impegna a rispettare questo e gli altri Regolamenti della FMI, per quanto applicabili.

Art. 2 - Calendario

- 2.1 Il Trofeo si svolge su 5 prove, secondo il calendario pubblicato sul sito della FMI. Il Trofeo sarà comunque considerato valido se verranno disputate almeno tre prove.

Art. 3 - Svolgimento della gara

- 3.1 Ogni gara prevede la partecipazione di un motociclo condotto da una coppia di piloti. Non è previsto un numero minimo di equipaggi verificati, per lo svolgimento della gara.

Art. 4 - Durata della gara

- 4.1 Le gare si svolgeranno su una durata di 60 minuti, nel fine settimana in cui è previsto lo svolgimento della gara doppia di Vallelunga (gara 1 il sabato e gara 2 la domenica).
- 4.2 La gara di Misano abbinata all'Aprilia Day avrà una durata di 90 minuti.
- 4.3 Nello special event di Varano saranno disputate due gare sprint, una per ciascun membro dell'equipaggio, sulla distanza di 12 giri ciascuna.
- 4.4 La gara in notturna di Misano avrà una durata di 90 minuti.
- 4.5 La fine della gara è sancita dalla bandiera a scacchi, sventolata su indicazione del Direttore di Gara allo scadere del tempo di gara davanti al pilota in quel momento in testa.
Nello special event di Varano valgono le norme previste per le gare di Gruppo 5.
- 4.6 È facoltà del CME, in caso di necessità e comunque a suo insindacabile giudizio, derogare al tempo di svolgimento della gara. Tale deroga si applica a tutti i concorrenti che abbiano effettuato la partenza.

Art. 5 - Iscrizioni

- 5.1 Le iscrizioni Trofeo vanno presentate **entro il 20 Aprile 2025** secondo le modalità indicate sul sito internet www.federmoto.it.
- 5.2 Nel caso ci fosse ancora disponibilità è possibile presentare iscrizioni alle singole gare. Le iscrizioni alle singole gare del Trofeo vanno effettuate sotto la denominazione di "Team", a mezzo di apposito sistema informatico federale, secondo le modalità indicate nel sito internet www.federmoto.it, almeno 15 giorni prima dell'evento a cui si riferiscono, e devono obbligatoriamente essere accompagnate dal versamento della prevista quota di iscrizione.

- 5.3 Tutte le iscrizioni pervenute dopo il termine indicato e/o non accompagnate dal versamento della tassa d'iscrizione, non danno diritto al posto in griglia. Si procederà direttamente in Autodromo ad inserire i Team comunque presenti al momento, fino ad eventuale riempimento delle griglie.

Art. 6 – Quota Tassa di iscrizione

- 6.1 La quota di iscrizione al Campionato è di 1.750,00, da versare entro il 13 Aprile (contestualmente alla presentazione dell'iscrizione); nel caso in cui si volesse partecipare alle singole gare la quota d'iscrizione prevista per la gara doppia nel circuito di Varelungia e per le gare sul circuito di Misano è di € 650,00. La quota prevista per l'iscrizione allo special event di Varano è di € 500,00.

Art. 7 - Numeri di gara

- 7.1 Ogni Team deve indicare il Numero di Gara richiesto, con il diritto di mantenerlo per l'intera stagione. Ogni Team che ha partecipato all'edizione 2024 del Trofeo ha diritto di mantenere il numero già utilizzato. Questo diritto decade il 14 aprile 2025, se a questa data il Team predetto non ha effettuato l'iscrizione all'edizione 2025 del Trofeo.
In caso di richiesta dello stesso numero da parte di più Team, il numero viene assegnato al Team che ha perfezionato per primo l'iscrizione.
- 7.2 Ogni Team deve applicare sul proprio motociclo il numero di gara che gli viene assegnato dal Comitato Epoca FMI.

Art. 8 - Licenza

- 8.1 Per partecipare alle gare del Trofeo i piloti devono essere in possesso di: LICENZA VELOCITA' (o Licenza Velocità ONE EVENT), LICENZA ELITE oppure di LICENZA FUORISTRADA CON ESTENSIONE VELOCITA'.
- 8.2 Ai Team nei quali sia schierato anche un solo pilota con Licenza Elite non saranno assegnati punti per la classifica del Trofeo, limitatamente alle gare nelle quali sia stato schierato un pilota con tale licenza.

Art. 9 - "Wild Card"

- 9.1 Il Comitato Moto Epoca FMI si riserva il diritto, a suo insindacabile giudizio, di ammettere alle gare di Trofeo anche Equipaggi definiti come "Wild Card". Questi Team saranno elencati nella Classifica Finale di gara, ma non prenderanno punti nella Classifica del Trofeo.

Art. 10 - Piloti ammessi

- 10.1 Al Trofeo sono ammessi piloti italiani e piloti provenienti da FMN (Federazioni Motociclistiche Nazionali) aderenti alla FIM Europe ed in possesso della propria Licenza Nazionale e di Nulla Osta della FMN di appartenenza. Al Trofeo NON possono partecipare piloti che abbiano compiuto i 75 anni di età al 01.01.2025, anche se licenziati con una Federazione estera.

- 10.2 Per l'acquisizione dei punti per il Trofeo sono sufficienti 18 anni compiuti.

Art. 11 - Bracciali di riconoscimento

- 11.1 Al momento del ritiro dei documenti di accredito alla gara, gli Organizzatori consegnano a ciascun pilota un "Bracciale di Riconoscimento".
- 11.2 Il Bracciale è di colore diverso per ognuno dei due piloti. Il colore assegnato a ciascun pilota deve rimanere abbinato allo stesso fino al termine della Manifestazione.
- 11.3 Durante le Operazioni Preliminari, ogni pilota deve dichiarare ai Commissari Tecnici con quale colore di bracciale partecipa alle Prove Ufficiali e alla Gara (alle gare nel caso dello Special Event di Varano).

Art. 12 - Punzonatura

- 12.1 Alle gare del Trofeo possono partecipare esclusivamente i motocicli indicati nel Regolamento Tecnico del Trofeo. Ogni motociclo di ogni Team, prima dell'ingresso in pista, deve essere sottoposto alle operazioni di Punzonatura da parte dei Commissari Tecnici FMI.

Art. 13 - Prove e qualificazioni

- 13.1 Ogni pilota deve obbligatoriamente partecipare ad almeno una delle sessioni elencate nell'Orario Ufficiale della manifestazione. Sono previste due sessioni di prove cronometrate, della durata di 20 minuti ciascuna (15 per la gara finale di Misano), per ognuno dei due piloti iscritti da ogni Team. Non è previsto un tempo minimo di qualificazione, ma ciascun pilota dovrà aver percorso almeno tre giri ed avere ottenuto almeno 1 rilevamento cronometrico.

Art. 14 - Griglia di partenza

- 14.1 Al termine dell'ultima sessione di prove cronometrate verrà redatta la griglia di partenza, che sarà composta dai Team qualificati per la gara, sulla base della media del miglior tempo sul giro realizzato dai due piloti del Team durante le prove di qualificazione.
- 14.2 Solo per lo special event di Varano la griglia sarà redatta in base al riepilogo dei tempi dei due turni di prove di ciascuno dei due piloti, in base al bracciale assegnato e secondo le regole valide per il Gruppo 5.

Art. 15 - Cambi di pilota nei Team

- 15.1 I cambi di pilota nei Team, sempre comunque fra piloti qualificati, saranno permessi fino ad un'ora prima della partenza della gara. Dopo questo momento, non saranno ammessi cambi di alcun genere. Ogni infrazione a questa regola comporterà l'esclusione dalla manifestazione dei Team coinvolti.
- 15.2 Nello Special Event di Varano il cambio di piloti tra i Team non è consentito.

Art. 16 - Briefing

- 16.1 È previsto un briefing obbligatorio per tutti i piloti. Il giorno, l'orario ed il luogo di tale briefing verranno indicati nel Regolamento Particolare o con apposita comunicazione della Direzione di Gara. Dovrà comunque tenersi almeno due ore prima della partenza della gara ed il Direttore di Gara o un suo incaricato rileverà le presenze.
- 16.2 Al termine del briefing, ogni Team dovrà comunicare al Direttore di Gara il nominativo del pilota che prenderà la partenza della gara. La mancata partecipazione al briefing verrà sanzionata con un'ammonda ai piloti e un minuto di penalità al Team.
- 16.3 Nel caso di mancata comunicazione del nominativo, l'ordine di partenza sarà quello delle prove cronometrate.

Art. 17 - Procedura di partenza

- 17.1 La procedura di partenza e del tipo "Le Mans". In caso di gare che si svolgono in più parti, questa procedura deve essere rispettata in ogni parte della gara. La procedura di partenza e la seguente:
- I piloti indicati da ciascun Team come coloro che prendono la partenza per primi, devono lasciare i box ed allineare ad angolo il proprio motociclo in pista dietro la linea di partenza, 20 minuti prima dell'orario di partenza previsto. Hanno 3 minuti per lasciare la pit lane, dopo di che la pit lane verrà chiusa. Se un pilota si presenta all'uscita della pit lane in ritardo, partirà per il giro di warm-up da lì senza ulteriori penalità.
 - Sulla griglia di partenza i motocicli dovranno essere disposti con un angolo di 30° dietro la linea di partenza ed a ridosso del muretto dei box. I motocicli dovranno essere alla distanza di cinque metri uno dall'altro, con il primo distanziato 1 metro dalla linea di partenza. Ogni motociclo sarà sostenuto da un assistente. In griglia di partenza potranno essere presenti solo due assistenti, al massimo, per ciascun pilota.
 - Dieci minuti prima dell'inizio della gara, sulla linea di partenza verrà esibito il segnale "5 minuti" e i piloti dovranno obbligatoriamente salire in sella al proprio motociclo. Otto minuti prima dell'inizio della gara, verrà esibito il segnale "3 minuti". Da questo momento, ogni intervento tecnico sui motocicli è proibito ed uno dei due assistenti dovrà abbandonare la griglia. Sei minuti prima della partenza, sarà permesso sostare sulla griglia di partenza solo all'assistente che sorregge il motociclo. Cinque minuti prima della partenza i piloti inizieranno il giro di riscaldamento, ivi compresi quelli in attesa in pit lane dopodiché tutti si riposizioneranno sulla griglia di partenza.
 - Al centro della pista, sulla linea di partenza, un Addetto al percorso con una bandiera rossa attenderà i piloti alla griglia di partenza e non se ne andrà finché il Direttore di Gara darà inizio alla procedura di partenza, non prima che la bandiera verde venga agitata dall'Addetto al percorso posizionato alla fine della griglia di partenza per segnalare che la griglia di partenza è ok. Un secondo Addetto al percorso con una bandiera verde e una rossa sarà posizionato in fondo alla griglia di partenza:
 - con la bandiera verde, segnalerà che la griglia di partenza è ok;
 - con la bandiera rossa, arresterà un pilota che arrivi in ritardo, dietro la

vettura del Direttore di Gara e gli indicherà il punto alla fine della griglia da cui potrà partire. Un minuto prima della partenza, i piloti dovranno posizionarsi sull'altro lato della pista di fronte ai loro motocicli. La pista verrà completamente evacuata ad eccezione dei piloti, degli Addetti al percorso e di un "Assistente" per ogni motociclo. All'orario previsto per la partenza, il Direttore di Gara situato sulla griglia di partenza darà lo start per mezzo della bandiera nazionale. I piloti dovranno attraversare a piedi la pista, posizionarsi sul proprio motociclo e partire.

- I piloti non possono avvalersi dell'aiuto del loro "Assistente" per avviare il motociclo. Se un pilota non è riuscito a far partire il suo motociclo, potrà essere assistito dal suo "Assistente" solo quando tutti gli altri concorrenti saranno partiti, dopo apposita segnalazione del Direttore di Gara. Il non rispetto di questa disposizione comporterà l'esclusione dalla manifestazione. Ogni altra infrazione alla procedura di partenza verrà sanzionata con un minuto di penalizzazione.

- 17.2 Nel caso dello special event di Varano valgono le regole previste per le gare di Gruppo 5.

Art. 18 - Pit Stop

- 18.1 I piloti possono entrare nella pit lane durante la gara per effettuare riparazioni ai loro motocicli. Le riparazioni dovranno essere effettuate all'interno del/i box di servizio assegnati al Trofeo. Durante i pit stop i motori dovranno sempre essere spenti. Durante tutto l'evento sarà in vigore un limite di velocità di 60 km/h nella pit lane. Verranno effettuati controlli e saranno applicate delle penalità a tutti coloro che non rispettano il limite di velocità. Ogni pilota che risulti aver superato il limite di velocità durante le prove, sarà soggetto ad un'ammonda secondo quanto previsto dal RMM (Regolamento Manifestazioni Motociclistiche FMI). Durante la gara, ogni eccesso di velocità verrà sanzionato inoltre con un minuto di penalità all'equipaggio. Se per qualsiasi motivo un pilota non riesce a fermarsi di fronte al suo box, può tornare indietro nella direzione opposta, con il motore spento, dopo aver superato l'ultimo box.
- 18.2 Nel caso dello special event di Varano valgono le regole previste per le gare di Gruppo 5.

Art. 19 - Prove e gara**19.1 - Arresto sulla pista**

In caso di arresto sulla pista, un pilota dovrà rigorosamente seguire le indicazioni impartite dagli Assistenti di pista, pena l'esclusione dalla gara. Nel caso voglia riportare il motociclo al box e qualora il circuito lo permetta, sarà applicato quanto previsto dal presente Regolamento Sportivo, o potrà procedere alla riparazione con i mezzi a sua disposizione senza alcun aiuto esterno. In nessun caso potrà spingere il mezzo lungo la pista. In caso di guasto sul rettilineo di partenza in corrispondenza della zona antistante i box, il pilota può, sotto la sorveglianza di un assistente di pista, rientrare dall'uscita della pit lane, con il motore spento. Dovrà spingere il motociclo nella direzione opposta finché non raggiungerà il box di servizio. Una volta che sarà entrato nella pit lane, potrà ricevere l'assistenza di due meccanici.

19.2 - Comportamento dopo una caduta

Nel caso in cui un pilota debba essere portato al centro medico, gli potrà essere consentito di ritornare al suo motociclo solo dietro autorizzazione del Medico di Gara. Dovrà comunque in ogni momento essere accompagnato da un assistente di pista.

19.3 - Comportamento durante la gara

19.3.1 Ciascun pilota non potrà guidare per più di 15 minuti + 5 e in ogni caso non potrà restare sulla pista per un tempo complessivo superiore ai 2/3 della durata della gara (40 minuti per le gare di un'ora e 60 minuti per le gare di un'ora e mezza), pena l'esclusione. Ogni 15 minuti di gara il Direttore di Gara espone sulla linea del traguardo il cartello "CAMBIO". Tale cartello rimane esposto per 5 minuti. Il cambio del pilota, per ogni Equipaggio, deve avvenire ENTRO i 5 minuti di esposizione del cartello; vengono comunque considerati validi l'avvicendamento del pilota dopo l'esposizione del cartello "CAMBIO" per un Team già in pit-lane e l'ingresso del motociclo di un Team in corsia box prima del ritiro del cartello "CAMBIO", anche se l'avvicendamento effettivo del pilota avviene a cartello già ritirato. Se un pilota rimane in pista fino a 5 minuti dopo il ritiro del cartello "CAMBIO", subisce 1 minuto di penalità. Se rimane in pista più di 5 minuti dopo il ritiro del cartello "CAMBIO", subisce 5 minuti di penalità. In ogni caso vige la regola del tempo di guida massimo. I piloti devono sempre e comunque rispettare le segnalazioni impartite tramite bandiere, segnali luminosi e istruzioni scritte su cartelli.

19.3.2 Nel caso dello special event di Varano valgono le regole previste per le gare di Gruppo 5.

19.4 - Cambio di guida tra i piloti di ogni Team

19.4.1 Fermo restando tutto quanto indicato nell'articolo 20.19 comma 3, il Cambio di Guida tra i due piloti di ogni Team deve avvenire in Pit Lane, nel tratto indicato per ogni Team, a MOTORE SPENTO o, in caso di avaria, terminata la riparazione di fronte al box di servizio assegnato al Trofeo. Durante la gara del Trofeo i box nei quali sono allocati i piloti partecipanti alla Coppa devono obbligatoriamente avere la serranda chiusa o alzata fino ad un massimo di un metro da terra. Durante l'esposizione del cartello "CAMBIO":

- a) l'area di cambio deve essere occupata esclusivamente dai piloti che dovranno avvicinarsi alla guida; non è consentita la presenza di nessun'altra persona, anche se appartenente allo stesso Team e non è consentito ad alcuno di attraversare la pit lane; i trasgressori saranno allontanati dalla pit lane e sarà loro ritirato il pass;
- b) eventuali interventi di assistenza tecnica dovranno, indipendentemente dalla loro entità, essere eseguiti esclusivamente all'interno del/i box di servizio assegnato/i al Trofeo;
- c) i piloti dovranno attendere il turno di cambio in prossimità della parete del box in corrispondenza del quale è prevista l'area di cambio e potranno spostarsi in avanti solamente all'arrivo del pilota al quale devono avvicinarsi. Gli Assistenti di Pista e i Commissari FMI incaricati verificano l'osservanza di questa norma. Nel caso la norma non venga rispettata, al Team inadempiente viene applicata una sanzione di 5 minuti di penalità.

19.4.2 Nel caso dello special event di Varano valgono le regole previste per le gare di Gruppo 5.

19.5 - Penalizzazioni durante la gara

19.5.1 Qualora vengano imposte delle penalizzazioni al pilota durante la gara, queste verranno comunicate il più rapidamente possibile al Team.

19.6 - Neutralizzazione della gara

19.6.1 Se durante la gara un incidente, condizioni climatiche o qualsiasi altra causa, mettono a rischio la sicurezza e rendono impossibile il normale procedere della gara, il Direttore di Gara può neutralizzarla distribuendo una safety car (o più, se disponibili) lungo la pista. Da questo momento verranno esposte le bandiere rosse con una croce bianca diagonale (o altra apposita segnalazione comunque comunicata nel briefing) alle postazioni dei segnalatori. In questo caso i piloti dovranno disporsi in una fila singola, senza sorpassarsi l'uno con l'altro. Si ricorda che è severamente proibito sorpassare una safety car. Un pilota che sorpassi durante la procedura di sicurezza riceverà una penalizzazione di un minuto.

19.6.2 Durante la neutralizzazione della gara i piloti potranno fermarsi ai box. Dopo essersi fermati ai box, i piloti dovranno disporsi in una fila singola all'uscita della pit lane e potranno ritornare sulla pista solo quando si accenderà la luce verde lì situata, che verrà accesa per una durata di 10 secondi, 10 secondi dopo che la safety car avrà oltrepassato l'uscita della pit lane, dopodiché l'uscita della pit lane verrà di nuovo chiusa (luce rossa). I piloti che non avranno lasciato la pit lane dovranno aspettare il successivo passaggio.

19.6.3 La safety car ritornerà al suo posto una volta che il Direttore di Gara avrà deciso che le condizioni di sicurezza sono tornate alla normalità. Il tempo trascorso durante la procedura safety car verrà considerato tempo di gara. In caso di assenza di safety car si procederà secondo quanto previsto dall'art. 19 comma 7 - Interruzione della gara.

19.7 - Interruzione della gara

19.7.1 In caso di interruzione della gara mediante la bandiera rossa, tutti i motocicli dovranno essere condotti al parco chiuso; nessun intervento tecnico sarà consentito sui motocicli all'interno del parco chiuso. Il luogo di tale parco chiuso verrà definito durante il briefing.

Nel caso debba essere presa la decisione di far ripartire la gara, il Direttore di Gara dovrà comunicare il prima possibile il nuovo orario di partenza.

19.7.2 Il Direttore di Gara può decidere se la gara può essere ripresa dietro la safety car o se deve essere rifatta la procedura di partenza (giro di ricognizione, giro di riscaldamento, griglia di partenza ecc.). Se la gara viene interrotta a meno di tre giri dopo la partenza, tutti i Team possono partecipare alla ripartenza, inclusi i motocicli danneggiati, previa approvazione del Commissario Tecnico.

19.7.3 Se la gara viene interrotta dopo più di tre giri dopo la partenza, ma prima dei due terzi del tempo o della distanza prevista, tutti i motocicli che hanno preso la partenza e non si sono ritirati saranno autorizzati a partecipare alla ripartenza. Dopo uno stop al parco chiuso (fatta eccezione per i motocicli che siano in condizioni tali da non permetterne il trasporto), il Direttore di Gara informerà i partecipanti sulla procedura da seguire. Se non sarà possibile dare una nuova partenza, verranno considerati i risultati conseguiti.

- 19.7.4 Se saranno già trascorsi più di due terzi del tempo o della distanza totale della gara, questa verrà considerata completata. Nel caso non fosse possibile avere una seconda partenza e fossero stati percorsi più di tre giri ma meno dei due terzi, verranno considerati i risultati conseguiti, con l'assegnazione di metà del punteggio di Campionato.

19.8 - Termine della gara

- 19.8.1 Quando il tempo previsto sarà trascorso, la bandiera a scacchi verrà mostrata al primo pilota. Tre minuti dopo che la bandiera a scacchi sarà stata esibita, nessun pilota potrà lasciare la pit lane e entrare in pista. Pertanto, verrà accesa la luce rossa alla fine della pit lane oppure verrà esposta una bandiera rossa.
- 19.8.2 Nel caso in cui il pilota in testa stia per tagliare il traguardo in prossimità di un doppiato, verranno esposte insieme la bandiera a scacchi e la bandiera blu ed il pilota doppiato dovrà completare il giro fino a "prendere" nuovamente la bandiera a scacchi, per essere classificato.
- 19.8.3 Nel caso dello special event di Varano valgono le regole previste per le gare di Gruppo 5.

19.9 - Risultati di gara

- 19.9.1 I risultati di gara si baseranno sull'ordine nel quale i piloti attraverseranno la linea del traguardo e sul numero dei giri completati. Per essere considerati fra coloro che hanno portato a termine la gara ed essere inclusi nei risultati di gara i Team dovranno:
- avere attraversato la linea di traguardo (non nella pit lane). Il pilota dovrà essere in contatto con il suo motociclo;
 - avere attraversato la linea di traguardo dopo il vincitore entro 6 minuti dal suo arrivo;
 - avere completato almeno il 75% dei giri effettuati dal vincitore.
- 19.9.2 Nel caso dello special event di Varano valgono le regole previste per le gare di Gruppo 5.

10. Fine anticipata della gara

- 10.1 In caso di fine prematura della gara, la classifica verrà stilata come riportato nell'Art.19 comma 7 di questo Regolamento.
- 10.2 Nel caso dello special event di Varano valgono le regole previste per le gare di Gruppo 5.

11. Special Event Varano

- 11.1 La classifica dello Special Event, valida ai fini dell'attribuzione del punteggio per il Trofeo, verrà stilata sommando i tempi di gara dei due piloti di ciascun equipaggio, tenendo ovviamente in considerazione i giri effettuati complessivamente. I tempi risultanti, in ordine crescente ed a parità di giri complessivi effettuati, daranno la classifica finale, in base alla quale saranno attribuiti i punteggi, dal primo equipaggio al quindicesimo.
- 11.2 Riceveranno punti solo i team che vedranno entrambi i piloti classificati nella rispettiva gara: se anche uno solo dei piloti (blu o rosso) non sarà classificato, il team in questione non riceverà punti per la classifica di gara e di Trofeo; nel caso in cui il pilota blu non si classifichi nella prima gara, in ogni caso sarà consentito al pilota rosso di prender parte alla sua gara, anche se il Team non potrà comunque ottenere punti per il Trofeo.

Art. 20 - Riparazione Motociclo dopo avaria in gara

- 20.1 Nel caso in cui il motociclo in gara subisca un'avaria e rimanga immobilizzato lungo il percorso, negli impianti in cui ciò sia possibile ci sarà l'intervento di un mezzo di recupero (la cosiddetta "scopa"), che provvederà a trasportarlo nel box di servizio, dove sarà possibile effettuare le riparazioni dopo i controlli dei Commissari Tecnici; la possibilità di tale intervento sarà comunicata in sede di briefing.

Art. 21 - Parco Chiuso

- 21.1 Al termine delle prove, della gara ed in caso di ritiro, il pilota deve portare il proprio motociclo al Parco Chiuso. Il motociclo si potrà ritirare solo dopo 30 minuti dal termine della gara stessa e solo previo assenso del Commissario FMI delegato all'operazione. In caso di abbandono della gara da parte di un equipaggio, verrà consentito il ritiro del motociclo dal Parco Chiuso 30 minuti dopo l'abbandono della gara da parte dell'equipaggio stesso e non dopo l'arrivo del primo classificato; tale ritiro deve comunque essere autorizzato dal Commissario Tecnico.
- 21.2 Nel caso dello special event di Varano, al termine della prima gara tutti i motocicli dovranno posizionarsi obbligatoriamente nella Pit Lane nel tratto indicato ad ogni Team, senza entrare al Parco Chiuso. Eventuali interventi di riparazione, manutenzione o regolazioni, durante o al termine della prima gara, dovranno essere eseguiti esclusivamente all'interno del box di servizio. Sulla Pit Lane è consentito esclusivamente il controllo della pressione pneumatici. I motocicli che durante la prima gara subiscono un'avaria lungo il percorso, verranno portati al box di servizio per effettuare le riparazioni necessarie, qualora ve ne sia la possibilità. Il Parco Chiuso per i motocicli in avaria durante e al termine della prima gara, sarà allestito all'interno del box di servizio. Il tempo di permanenza dei motocicli in Parco Chiuso "temporaneo" e sulla Pit lane al termine della prima gara, sarà stabilito dai tempi che intercorrono dal termine della prima gara e l'ingresso pista per la seconda gara. Eventuali reclami di carattere tecnico sui motocicli potranno essere presentati al termine della seconda gara seguendo le regole valide per il Gruppo 5; eventuali irregolarità tecniche rilevate nei controlli di fine gara 2 comporteranno l'esclusione anche dai risultati di gara 1.

21.3 - Verifiche tecniche

Durante il regime di "Parco Chiuso" i Commissari Tecnici effettueranno le verifiche tecniche che riterranno più opportune al motociclo del primo Team classificato, più altri quattro motocicli classificati in posizione estratta a sorte. L'eventuale mancata osservanza del Regolamento Tecnico, riscontrata durante le Operazioni di Verifica in regime di "Parco Chiuso", comporterà l'automatica esclusione dalla Classifica di Gara.

Art. 22 - Cronometraggio

- 22.1. Il cronometraggio verrà effettuato tramite l'uso di "transponder". E' responsabilità del pilota entrare in pista con il motociclo provvisto di transponder, fornito dal servizio di cronometraggio. Il pilota si dovrà accertare che il transponder sia regolarmente posizionato. Lo scambio di transponder fra i piloti e severamente vietato e comporta l'esclusione dalla manifestazione.

Art. 23 - Classifica e punteggi di merito

- 23.1 Al termine di ogni gara sarà fornita ai singoli Team una riepilogativa dei tempi segnati, con successiva emissione di classifica finale redatta sulla base delle penalità. Si specifica che, qualora il numero dei partenti risultasse superiore alla capacità della pista consentita dall'omologazione e si rendesse dunque necessaria più di una partenza, i concorrenti saranno suddivisi in due o più batterie, sulla base dei tempi rilevati, con ricongiungimento delle classifiche parziali ed elaborazione di unica classifica finale. Vengono assegnati punteggi ai primi 15 Team classificati di ogni categoria, con il seguente importo: 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.
- 23.2 **Premiazioni**
Al termine di ogni gara sono previste due Premiazioni sul podio dell'Autodromo, una per i Team che concorrono per la classifica del Trofeo ed una per i Team fuori classifica (incluse le Wild Card). In entrambe vengono premiati i primi tre Team classificati, attraverso la consegna di una Coppa ad ognuno dei due piloti componenti di ogni Team. Il pilota che non si presenta al podio entro 10 minuti dall'orario indicato dagli Organizzatori (e comunque indicato da apposita Comunicazione affissa nella bacheca Ufficiale dell'evento), a meno di giustificazione motivata, perde il diritto a ricevere la Coppa, che non viene consegnata. Viene inoltre consegnata una ulteriore Coppa al pilota autore del Giro più Veloce in Gara.
- 23.3 **Premiazioni aggiuntive**
A totale discrezione degli Organizzatori e/o dei Promotori, è possibile prevedere l'extrapolazione di ulteriori Classifiche Parziali, con relativa eventuale consegna di possibili Premi "Speciali".

Art. 24 - Classifica del Trofeo

- 24.1 La classifica del Trofeo è determinata dalla somma dei punti di merito accumulati da ogni singolo Team in tutte le 6 prove previste in calendario, o comunque in tutte le prove disputate. Non è previsto alcuno scarto di punteggio.

Art. 25 - Premiazione finale del Trofeo

- 25.1 Al termine delle cinque prove del Trofeo viene organizzata una Premiazione Finale. Luogo, data e modalità di svolgimento della Premiazione Finale vengono comunicate nel corso della stagione agonistica.

Art. 26 - Norma finale

- 26.1 Per tutto ciò che non è contemplato nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme contenute nel RMM, nel Regolamento Sportivo CIV Classic e nel RTGSE, nonché nel Regolamento di Giustizia della FMI validi per l'anno in corso.

REGOLAMENTO TECNICO**Art. 1 - PREMESSA**

- 1.1 Fermo restando quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGSE della Federazione Motociclistica Italiana in vigore (testi pubblicati nel sito federale, www.federmoto.it), i motocicli che partecipano al Trofeo Moto Guzzi Fast Endurance 2025 (da ora in avanti Trofeo), devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento. Si precisa che al Trofeo potranno partecipare solo i motocicli Moto Guzzi V7 850 tutte le versioni.
- 1.2 È obbligatorio sostituire alcuni componenti originali con altri facenti parte di un kit specifico per il modello di motociclo in oggetto (da ora in avanti: Kit Allestimento Trofeo), fornito dalla società Guareschi Claudio & C Srl a chiunque chiedi di acquistarlo, e destinato esclusivamente all'uso per competizioni in pista. È altresì obbligatorio effettuare modifiche conformemente a quanto indicato in questo Regolamento. Salvo quanto esplicitamente indicato e/o autorizzato dal presente Regolamento, tutti i componenti del motociclo in oggetto devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal Costruttore. Se non altrimenti specificato, le viste anteriore, laterali e posteriore del motociclo utilizzato devono essere conformi all'aspetto del modello originariamente prodotto dal Costruttore. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa norma. È obbligatorio utilizzare tutti gli adesivi contenuti nel Kit Allestimento Trofeo, posizionandoli sul motociclo come da indicazioni contenute nel Kit.
- 1.3 È obbligatorio presentarsi alle Operazioni Preliminari e a tutte le fasi di Prove e Competizione con il motociclo in condizioni di perfetto Decoro Estetico, in special modo riguardo a: Pulizia generale, Vernice intatta, Componenti in stato originale.

Art. 2 - PESO

- 2.1 Il peso del motociclo, in ordine di marcia, senza benzina e con il Kit Allestimento Trofeo completamente montato, non deve essere inferiore a:
- Moto Guzzi V7 850 gara diurna Kg 186
 - Moto Guzzi V7 850 gara notturna Kg 187.5.

Art. 3 - CICLISTICA

- 3.1 **Telaietto portastrumenti**
Il telaietto portastrumenti deve essere mantenuto originale e deve montare tutti gli strumenti originali previsti dal Costruttore.
- 3.2 **Forcellone**
Il forcellone e il perno forcellone devono essere mantenuti originali. Il perno ruota posteriore deve essere mantenuto originale.
- 3.3 **Piastre di sterzo**
È obbligatorio utilizzare le Piastre di Sterzo originali previste dal Costruttore. In caso di rottura dei fermi di fine corsa di sterzo originali, gli stessi possono essere ripristinati, forando la Piastra inferiore di Sterzo in prossimità del fermo di fine corsa rotto, ricostruendo un nuovo fermo di sterzo. La modifica è ammessa solo se realizzata a "regola d'arte".

- 3.4 Inclinazione Cannotto di sterzo
È obbligatorio mantenere l'inclinazione originale prevista dal Costruttore.
- 3.5 Manubrio
Il manubrio originale deve essere sostituito con i semimanubri forniti nel Kit Allestimento Trofeo.
- 3.6 Comandi manuali
- I comandi manuali (comando gas, freno, frizione e blocchetti elettrici) devono essere quelli originali montati dal Costruttore.
 - I manubri ed i comandi manuali possono essere posizionati a scelta del pilota.
 - È obbligatorio montare il dispositivo paraleva a protezione della leva del freno anteriore fornito nel Kit Allestimento Trofeo.
 - I comandi elettrici sul manubrio possono essere riposizionati, ma non sostituiti o rimossi.
 - È obbligatorio mantenere l'interruttore originale di spegnimento del motore, montato sul manubrio.
- 3.7 Pedane e comandi a pedale
- È obbligatorio montare il gruppo pedane poggia piedi anteriori fornito nel Kit Allestimento Trofeo. Il kit è disponibile con gruppo leva cambio standard o di tipo rovesciato a richiesta del pilota.
 - È obbligatorio mantenere gli attacchi originali del gruppo pedane poggia piedi anteriori, sulle semiculle destra e sinistra del telaio.
 - Le pedane poggia piedi anteriori e i comandi a pedale possono essere riposizionati unicamente utilizzando le regolazioni previste nel Kit Allestimento Trofeo. È vietato aggiungere o asportare componenti differenti, rispetto a quanto previsto nel Kit Allestimento Trofeo.
 - È obbligatorio eliminare le pedane poggia piedi passeggero e le piastre pedane passeggero.

Art. 4 - SOSPENSIONI

- 4.1 Sospensione anteriore
- La struttura della forcella (fodero, stelo e attacchi pinza) deve essere mantenuta quella originale definita dal Costruttore.
 - È obbligatorio il montaggio di tutti i componenti inclusi nel Kit Allestimento Trofeo.
 - La posizione (verso l'alto e verso il basso) degli steli forcella rispetto alle piastre di sterzo, è libera.
 - La posizione dei registri idraulici (cioè le varie regolazioni dall'esterno di compressione e ritorno del pompante della forcella), il coefficiente K ed il precarico della molla principale della forcella sono liberi. Il livello e la gradazione dell'olio forcella sono liberi.
- 4.2 Sospensione posteriore
- È obbligatorio il montaggio degli Ammortizzatori posteriori inclusi nel Kit Allestimento Trofeo.
 - Gli attacchi al telaio e al forcellone degli ammortizzatori posteriori devono essere mantenuti originali.
 - La posizione dei registri idraulici (cioè le varie regolazioni dall'esterno di compressione e ritorno del pompante degli ammortizzatori), il coefficiente K ed il precarico della molla principale dell'ammortizzatore sono liberi.

- 4.3 Ammortizzatore di sterzo
- È vietato l'utilizzo di qualsiasi genere di Ammortizzatore di Sterzo.

Art. 5 - IMPIANTO FRENANTE

- 5.1 Dischi freno
- È obbligatorio utilizzare il disco freno anteriore e la piastra supporto pinza forniti nel Kit Allestimento Trofeo.
 - Il disco freno posteriore deve rimanere quello originale utilizzato dal Costruttore.
- 5.2 Pinze freno
- Le pinze freno anteriore e posteriore, così come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio, devono essere mantenute quelle originali utilizzate dal Costruttore.
 - È vietato utilizzare "piastrini" aggiuntivi per la dissipazione del calore.
- 5.3 Pastiglie freno
- È obbligatorio utilizzare le pastiglie freno anteriore fornite nel Kit Allestimento Trofeo e mantenere al freno posteriore quelle originali utilizzate dal costruttore.
- 5.4 Pompe freno
- Le pompe dei freni (anteriore e posteriore) devono essere mantenute quelle originali utilizzate dal Costruttore.
 - È obbligatorio, per l'impianto frenante anteriore, utilizzare la tubazione fornita nel Kit Allestimento Trofeo.
 - È obbligatorio, per l'impianto frenante posteriore, utilizzare la tubazione originale utilizzata dal Costruttore.
- 5.5 Impianto ABS
- È obbligatorio, per il freno posteriore, mantenere montato e funzionante l'impianto ABS originale previsto dal Costruttore.

Art. 6 - CERCHI RUOTA

- 6.1 I cerchi ruota devono essere mantenuti quelli originali utilizzati dal Costruttore, è obbligatorio montare su tutti i modelli i cerchi ruota della versione Stone.
- 6.2 Il perno ruota anteriore e posteriore devono essere quelli originali utilizzati dal Costruttore del motociclo.

Art. 7 - PNEUMATICI

- 7.1 Gli unici pneumatici ammessi al Trofeo sono:
Pirelli Sportscomp RS, anteriore 110/80R18M/CTL 58V PHRS-F, posteriore 150/70R17M/CTL 69H PhantR, liberamente acquistabili sul mercato nazionale italiano.
- 7.2 Durante l'intera durata di ogni appuntamento di svolgimento del Trofeo (prove libere, prove ufficiali, gara) è consentito l'utilizzo di una sola coppia di pneumatici (1 pneumatico anteriore, 1 posteriore). Per gli eventi con doppia gara è consentito l'utilizzo di una seconda coppia di pneumatici da utilizzare per la Gara 2. Nel caso dello Special Event di Varano per entrambe le gare dovrà essere utilizzata la medesima coppia di pneumatici punzonati utilizzati per le prove cronometrate.

- 7.3 Gli pneumatici utilizzabili sono resi riconoscibili dalla presenza di un adesivo ("sticker"), apposto sulla spalla dello pneumatico, in modo univoco sul motociclo dal Team che lo utilizza.
- 7.4 Lo scambio di pneumatici già punzonati tra piloti, anche se appartenenti al medesimo team, è vietato.
- 7.5 Il pilota, o il suo incaricato per lui, ha il compito di accertare la presenza e la conformità dell'adesivo ("sticker") sugli pneumatici, prima di entrare in pista.
- 7.6 In caso di assenza o non conformità di uno o di entrambi gli adesivi ("stickers"), il pilota del motociclo coinvolto è escluso dalla manifestazione.
- 7.7 Lo scambio tra piloti, di pneumatici già abbinati ai piloti stessi, o la manomissione del sistema di abbinamento pilota/pneumatico, comporta l'esclusione dalla manifestazione dei piloti coinvolti.
- 7.8 Nel caso in cui uno pneumatico già abbinato al pilota presenti difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso, il Team può richiederne la sostituzione al 1° Commissario Tecnico, cui spetta la decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico.
- 7.9 L'uso di pneumatici "rain" è vietato.
- 7.10 L'uso delle termocoperte è vietato.

Art. 8 - SERBATOIO

- 8.1 Il serbatoio deve rimanere quello originale utilizzato dal Costruttore per il motociclo in oggetto.
- 8.2 Il tappo del serbatoio deve essere quello originale utilizzato dal Costruttore.
- 8.3 Circuito carburante
Il circuito del carburante, inteso come insieme di condotti e dispositivi compresi tra il serbatoio e i corpi farfallati, deve essere mantenuto quello originale utilizzato dal Costruttore.
- È vietato l'uso di filtri benzina aggiuntivi.
 - È vietato l'uso di connettori rapidi con sistema di chiusura automatica non originali.
- 8.4 Carburante
L'unico carburante ammesso è quello senza piombo, conforme a quanto specificato nel RTGSE.
- 8.5 Nello Special Event di Varano NON è consentito il rifornimento tra gara 1 e gara 2: ogni infrazione comporterà l'esclusione dalla manifestazione e la perdita del punteggio eventualmente acquisito nella prima gara.

Art. 9 - ALIMENTAZIONE

- 9.1 Generalità
L'impianto di alimentazione deve essere mantenuto quello originale utilizzato dal Costruttore.
- È vietato modificare il diametro massimo del diffusore del corpo farfallato, rispetto a quanto previsto dal Costruttore.
 - La pompa del carburante ed il relativo regolatore di pressione devono essere mantenuti originali, come previsto dal Costruttore.
 - Gli iniettori devono rimanere quelli originali utilizzati dal Costruttore.
 - I cornetti di aspirazione ed i condotti di collegamento del corpo farfallato con la cassa filtro, devono rimanere quelli originali utilizzati dal Costruttore.

9.2. Filtro aria

- Il filtro dell'aria deve essere sostituito con quello fornito nel Kit Allestimento Trofeo.
- La cassa filtro ed i condotti di collegamento con il corpo farfallato devono essere mantenuti quelli originali.
- Il coperchio della cassa filtro deve essere sostituito con quello fornito nel Kit Allestimento Trofeo.
- Tutti gli sfiati del motore devono convergere all'interno della cassa filtro ed i tubi di spurgo devono essere sigillati.
- Per quanto riguarda gli sfiati del cambio e del cardano, è obbligatorio usare i componenti forniti nel Kit Allestimento Trofeo.

Art. 10 - MOTORE

10.1 Generalità

Salvo per quanto ammesso negli articoli a seguire, il motore deve rimanere quello originale utilizzato dal Costruttore per il motociclo oggetto del Trofeo Moto Guzzi Fast Endurance 2025.

- La corsa e l'alesaggio devono rimanere quelli originali previsti dal Costruttore.
- Tutte le guarnizioni motore devono essere originali, come previste dal Costruttore.
- Sul motore è ammessa la normale manutenzione prevista dal Manuale di Officina.

10.2 Testa

- Salvo quanto ammesso negli articoli a seguire, è vietato compiere qualsiasi tipo di lavorazione per asportazione di materiale (incluso lucidatura) e/o riporto di materiale (incluso trattamento superficiale).
- È consentito rettificare il piano della testa per ripristinare le superfici, conformemente a quanto indicato nella normale manutenzione eventualmente prevista dal Manuale di Officina del Costruttore.
- I condotti di aspirazione e scarico devono rimanere originali, come definiti dal Costruttore.
- Le sedi valvola, le guide valvola, i paraoli, le molle valvole delle valvole di aspirazione e scarico devono rimanere quelle originali definite dal Costruttore. Le valvole di scarico, i piattelli e i semi-coni delle valvole di scarico, devono rimanere quelle originali definite dal Costruttore. È ammessa solo la normale manutenzione eventualmente prevista dal Manuale di Officina.
- I semi-coni delle valvole di aspirazione, i piattelli delle valvole di aspirazione e le valvole di aspirazione montati originariamente sul motociclo di serie, devono obbligatoriamente essere sostituite con quelle inserite nel Kit Allestimento/Aggiornamento Trofeo.
- È vietato lo spessoramento delle molle delle valvole.

10.3 Distribuzione

- È vietato effettuare qualsiasi modifica agli alberi a camme.
- La catena di distribuzione e il relativo tenditore devono essere mantenuti quelli originali previsti dal Costruttore.
- I rocchetti della distribuzione devono rimanere quelli originali previsti dal Costruttore. Non è ammesso modificare le viti o asolare i fori di fissaggio del rocchetto all'albero a camme, al fine di variarne la fasatura.

10.4 Cilindri

- I cilindri devono rimanere quelli originali definiti dal Costruttore.

- 10.5 Pistoni
- È vietata qualsiasi modifica ai pistoni, inclusi lucidatura e alleggerimento.
 - È vietata qualsiasi modifica a fasce di tenuta, spinotto e relativi fermi.
- 10.6 Biella
- È vietata qualsiasi modifica alle bielle, inclusi alleggerimento e lucidatura.
- 10.7 Albero motore
- L'albero motore deve rimanere originale, così come definito dal Costruttore. È vietata qualsiasi modifica, inclusi alleggerimento, bilanciatura e lucidatura.
- 10.8 Carter motore
- I carter motore ed i coperchi laterali dei carter motore devono rimanere quelli originali definiti dal Costruttore, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.
 - È vietato riparare i carter ed i coperchi motore mediante riporto di materiale.
 - È obbligatorio il montaggio dei 2 para cilindri forniti nel Kit Allestimento Trofeo.
 - È obbligatorio il montaggio, sotto il carter motore, del sottocoppa fornito nel Kit Allestimento Trofeo.

Art. 11 - TRASMISSIONE

- 11.1 Frizione
- Il volano, il disco frizione, il complessivo frizione, la molla a tazza, il piattello spingidisco ed il comando frizione devono rimanere quelli originali previsti dal Costruttore. È vietata qualsiasi modifica, incluso l'alleggerimento dei componenti.
- 11.2 Cambio
- Il numero delle marce, la disposizione degli ingranaggi, il numero dei denti degli ingranaggi, il sistema di selezione delle marce e di azionamento delle forchette del cambio devono rimanere quelli originali definiti dal Costruttore. È vietato qualsiasi tipo di trattamento superficiale per la riduzione degli attriti (incluso lucidatura e super finishing).
- 11.3 Trasmissione finale
- È vietata qualsiasi modifica rispetto alla conformazione originale definita dal Costruttore. È vietato disattivare la pompa dell'olio di lubrificazione dei componenti interni del cambio.

Art. 12 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 12.1 Circuito olio
- È vietata qualsiasi modifica alla pompa dell'olio originale definita dal Costruttore.
 - Tutti gli sfiati del motore, come specificato in precedenza, devono confluire nella cassa filtro.
 - È vietato il montaggio di un eventuale radiatore per il raffreddamento dell'olio motore.
 - È vietato qualsiasi modifica dei passaggi dell'olio all'interno del motore, che devono rimanere quelli originali del costruttore.

Art. 13 - IMPIANTO ELETTRICO

- 13.1 Cablaggio e comandi elettrici
- Il cablaggio principale deve rimanere quello originale definito dal Costruttore.
 - È consentito riposizionare, ma non rimuovere, i comandi elettrici sul manubrio. L'alternatore e il regolatore di tensione devono rimanere quelli originali, montati, collegati e funzionanti.

- La batteria originale può essere sostituita con un'altra avente le stesse caratteristiche (capacità nominale e potenza istantanea), ma non può essere riposizionata.
- In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.
- La strumentazione (contachilometri / tachimetro) deve essere quella originale definita dal Costruttore.

- 13.2 Accensione elettronica e controllo motore
- È sempre e comunque obbligatorio l'utilizzo della centralina elettronica di accensione (ECU) originale che dovrà obbligatoriamente essere mantenuta inalterata e mappata con la mappatura fornita dalla Ditta Guareschi Claudio & C Srl come segue: a tutti i Team iscritti verrà fornito nel Kit Allestimento Trofeo il seguente "modulo di interfaccia" - Modello UpMapp by GC Corse avente disegno mappa codice 8716MGC6.

- È responsabilità del Team mappare la centralina utilizzando il dispositivo in dotazione.
- 13.3 Mappatura e sensori controllo motore

- I Moduli di interfaccia permettono di inserire in centralina il disegno 8716MGC6.
- I moduli di interfaccia, una volta collegati alla centralina del motociclo, possono dialogare attraverso la App dedicata, in collegamento Bluetooth con dispositivi di telefonia mobile per permettere di scaricare in centralina la mappatura richiesta, descritta nei punti precedenti. Tutti i Team dovranno obbligatoriamente inserire nella centralina dei propri motocicli, la mappa richiesta nel presente regolamento.
- È vietato l'uso di mappature diverse da quelle fornite dalla Ditta Guareschi Claudio & C Srl.
- È vietata la sostituzione della centralina elettronica (ECU) di funzionamento del motore, con altre non fornite dalla Ditta Guareschi Claudio & C Srl se non montate di primo equipaggiamento sul motociclo.
- I sensori delle sonde lambda possono essere rimossi, ma non sostituiti con altri non originali. Il sensore di caduta può essere scollegato o rimosso ma non sostituito con altri non originali. Tutti gli altri sensori di comando del motore devono rimanere originali.
- Nessun componente elettrico od elettronico (sensore, centralina o sistema di acquisizione) può essere aggiunto sul motociclo, salvo quelli specificati nel successivo Art. 13.4.
- In qualsiasi momento della manifestazione, il 1° CT ha il diritto di richiedere il controllo della mappatura installata in centralina.

Il controllo della mappatura verrà eseguito con il modulo di interfaccia fornito ad ogni pilota nel Kit Allestimento Trofeo od in alternativa dal dispositivo di controllo disegno mappa Modello UpMapp by GC Corse codice "Control Maps" fornito al 1 CT della Ditta Guareschi Claudio & C Srl. La verifica verrà eseguita attraverso la App dedicata al controllo mappe fornita ai Commissari Tecnici dalla Ditta Guareschi Claudio & C Srl, in collegamento Bluetooth con i propri dispositivi di telefonia mobile.

- In caso di non conformità della mappatura, riscontrato in fase di verifica da parte dei Commissari Tecnici, il Team verrà sanzionato con l'esclusione per irregolarità tecnica nella sessione (prova ufficiale cronometrata o gara) in cui è stata rilevata l'irregolarità tecnica.
- Il Modulo di comunicazione e controllo oltre alla mappatura fornirà i dati del motociclo e il VIN.

13.4 Equipaggiamento aggiuntivo

- Salvo per quanto espressamente autorizzato negli articoli a seguire, e vietato utilizzare qualsiasi sistema aggiuntivo o strumento di rilevazione, di acquisizione dati e di telemetria.
- È ammesso montare uno o più sistemi per la visualizzazione dei seguenti parametri: giri motore, tempo sul giro, ore motore, anche con tecnologia IR (a infrarossi), GPS o rilevazione dei tempi.
- Tutti i motocicli devono montare la luce posteriore originale. Il funzionamento è obbligatorio. L'impianto della luce di arresto (stop) deve essere disattivato. La luce posteriore può rimanere accesa anche in caso di "gara asciutta".
- È vietato l'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shifter".

La presenza di cavi o componenti elettronici non ammessi, o di natura indeterminata, è equiparata ad una irregolarità tecnica.

- È obbligatorio, in caso di gara notturna, utilizzare il cupolino anteriore con foro per alloggiamento faro, fornito nel Kit Allestimento Trofeo.
- È obbligatorio, in caso di gara notturna, utilizzare il faro anteriore originale previsto dal Costruttore per i modelli ammessi al Trofeo.
- È obbligatorio, in caso di gara notturna, utilizzare il kit per la seconda luce posteriore fornito nel Kit Allestimento Trofeo.
- Per la doppia gara di Misano il motociclo dovrà essere verificato in configurazione "gara notturna" e l'allestimento rimarrà il medesimo sia per le prove cronometrate in diurna che per la gara diurna della domenica; in entrambi questi casi di utilizzo diurna il faro anteriore dovrà essere nastrato.
- Per la doppia gara di Misano è ammesso applicare sugli steli della forcella del motociclo i led di identificazione. I led sono limitati ai colori verde, blu o bianco e dovranno essere collegati direttamente alla batteria del motociclo. È severamente vietato collegarli all'impianto di illuminazione del motociclo. È vietato utilizzare led di identificazione a luce intermittente.

Art. 14 - CARROZZERIA

14.1 Generalità

Salvo per quanto ammesso negli articoli a seguire, tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono essere mantenute originali. Il colore e la grafica sono liberi.

È vietato l'uso di componenti in fibra di carbonio.

14.2 Carenatura

È obbligatorio il montaggio del cupolino anteriore fornito nel Kit Allestimento Trofeo seguendo le seguenti disposizioni:

- in caso di gara diurna dovrà essere installato il cupolino privo di alloggiamento faro, e comunque privo del faro anteriore e del relativo impianto elettrico collegato.
- in caso di gara notturna dovrà essere installato il cupolino con alloggiamento faro e con faro anteriore originale montato e funzionante.

I fianchetti laterali dovranno essere mantenuti originali come previsto dal Costruttore del motociclo per il modello in uso.

14.3 Parafanghi

- Il parafango anteriore deve rimanere quello originale come previsto dal Costruttore del motociclo per il modello in uso.

- La distanza tra parafango anteriore e pneumatico può essere aumentata.
- Il parafango posteriore deve essere sostituito con quello fornito nel Kit Allestimento Trofeo.

14.4 Sella

La sella originale deve essere sostituita, montando la sella monoposto fornita nel Kit Allestimento Trofeo. L'altezza della seduta può essere modificata aggiungendo o asportando parte dell'imbottitura interna della sella ma il rivestimento esterno dovrà rimanere originale.

14.5 Tabelle porta-numero e numeri di gara

Ogni motociclo deve montare tutte le tabelle porta numero laterali fornite nel Kit Allestimento Trofeo, compresi gli attacchi delle tabelle stesse. Il colore di fondo della tabella porta numero deve essere bianco ed il colore dei numeri nero.

Art. 15 - IMPIANTO DI SCARICO

- 15.1 L'impianto di scarico utilizzato deve essere quello fornito nel Kit Allestimento Trofeo. Il massimo livello fonometrico ammesso, per entrambe le categorie, è di 108 dB/A a 5.000 giri/minuto.

Art. 16 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 16.1 È vietato l'uso di bulloneria in titanio o alluminio e di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar, se non presenti in origine sul motociclo o facenti parte del Kit Allestimento Trofeo.
- 16.2 La bulloneria del motore non può essere oggetto di alcuna lavorazione o variazione di misura rispetto alla bulloneria originale. È consentito il ripristino delle filettature a mezzo helicoil.

Art. 17 - DISPOSIZIONI TECNICHE DI SICUREZZA

- 17.1 È obbligatorio rispettare il senso di rotazione indicato dal Costruttore, nel montaggio degli pneumatici sul cerchio ruota.
- 17.2 Il serbatoio deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (fornito nel Kit Allestimento Trofeo).
- 17.3 Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, e il filtro dell'olio, devono essere assicurati con un filo d'acciaio da legatura, in modo tale da impedirne l'apertura accidentale (un set di tappi d'ammissione e scarico olio forati viene fornito nel Kit Allestimento Trofeo).
- 17.4 Il motociclo dovrà avere la luce posteriore sempre operativa anche in caso di condizioni di pista asciutta (Vedi anche Art.13.4 punto 3).
- 17.5 È obbligatorio montare sempre il paraleva fornito nel Kit di Allestimento Trofeo (vedi anche Art. 3.6 punto 3), che dovrà essere sostituito nel caso in cui presenti evidenti segni di abrasione o principi di rottura.
- 17.6 Le estremità esposte dei manubri devono avere un terminale solido di forma sferica, fornito nel Kit Allestimento Trofeo.
- 17.7 Le estremità delle pedane, fornite nel Kit Allestimento Trofeo, devono avere i terminali solidi di forma sferica.
- 17.8 È obbligatorio eliminare la stampella laterale di stazionamento fornita nel modello in vendita per uso stradale.

Art. 18 - TERMOCOPERTE

- 18.1 È vietato l'uso di termocoperte per gli pneumatici, all'interno del Circuito di Gara e comunque sulla Linea di Partenza.

Art. 19 - RIPRESE FOTO E VIDEO

- 19.1 È vietato il montaggio sul motociclo e/o sul pilota e/o l'utilizzo in gara e durante le prove ufficiali, di qualunque dispositivo di ripresa video e/o fotografico.
- 19.2 La mancata osservanza di questa norma comporta l'automatica eliminazione del Team dalla Manifestazione e dall'eventuale presenza nelle classifiche delle prove e/o della gara.

Art. 20 - NORMA TRANSITORIA

- 20.1 Per quanto non espressamente previsto nel presente Regolamento, valgono in quanto applicabili le norme previste per il Gruppo 5 Velocità e nel RTGSE.

Allegato 1

1. Lista Componenti del KIT Allestimento Trofeo V7 850:
- Nr. 1 cupolino anteriore con attacchi;
 - Nr. 1 cupolino anteriore con foro per alloggiamento faro;
 - Nr. 1 kit allestimento seconda luce posteriore con relativo cablaggio;
 - Nr. 1 sottocoppa con attacchi;
 - Nr. 1 parafango posteriore;
 - Nr. 2 tabelle porta numero con attacchi;
 - Nr. 1 sella;
 - Nr. 1 impianto scarico completo;
 - Nr. 1 filtro aria con flangia air box;
 - Nr. 1 disco freno anteriore, con distanziale per alloggiamento pinza;
 - Nr. 1 tubo freno in treccia metallica, per impianto frenante anteriore;
 - Nr. 1 coppia di pastiglie freno anteriori;
 - Nr. 1 spugna serbatoio;
 - Nr. 1 paraleva freno anteriore;
 - Nr. 1 kit tappi carico/scarico olio (forati per legatura);
 - Nr. 1 kit pedane pilota (con leva del cambio di tipo standard o rovesciato in base alla richiesta dei piloti);
 - Nr. 1 kit semimanubri;
 - Nr. 2 protezioni cilindri;
 - Nr. 1 corpo riflettente (catarifrangente) inserito nel kit adesivi Trofeo;
 - Nr. 1 Kit sospensioni (ammortizzatori Ohlins regolabili + kit cartuccia forcella anteriore);
 - Nr. 1 Cavalletto posteriore con attacchi;
 - Nr. 1 Dispositivo di interfaccia UpMap con mappatura dedicata;
 - Nr. 1 kit adesivi Trofeo;
 - Nr. 1 kit valvole aspirazione in titanio.

N.B.: I componenti di carrozzeria sono da intendersi GREZZI

Allegato 2

1. Lista Componenti del KIT Aggiornamento Motore Trofeo V7 850:
- Nr. 1 kit valvole aspirazione in titanio che comprende i seguenti particolari:
 - Nr. 2 valvole di aspirazione in titanio;
 - Nr. 2 piattelli molla valvole di aspirazione;
 - Nr. 2 pastiglie valvole di aspirazione;
 - Nr. 4 semi-coni valvole di aspirazione.
- N.B.: i componenti elencati qui sopra dovranno essere obbligatoriamente installati in sostituzione ai componenti montati originariamente sul motociclo di serie fornito dal Costruttore.