



REGOLAMENTO KTM DUKE 200 TROPHY 2014

ARTICOLO 1 - ORGANIZZAZIONE

Il trofeo Il Moto Club Ducale organizza il 20° trofeo Motoestate, all'interno del quale è prevista la categoria KTM DUKE 200 TROPHY con una propria partenza dedicata.

5 gare sui principali tracciati del nord Italia e calendario in via di definizione.

Eventuali variazioni al regolamento e al calendario saranno immediatamente comunicate a tutti i partecipanti che accettano incondizionatamente le modifiche apportate. Le comunicazioni saranno inviate per e-mail all'indirizzo indicato nel modulo d'iscrizione al trofeo.

ARTICOLO 2 - PARTECIPAZIONE

Possono partecipare tutti i piloti in possesso di licenza (Junior o Senior Velocità) F.M.I. valida per l'anno in corso ed i piloti dell' UEM con licenza nazionale e nulla osta della Federazione di appartenenza.

NON POTRANNO PARTECIPARE I PILOTI CHE:

- negli ultimi tre anni hanno concluso nei primi 3 del campionato italiano PreGp 125 e 250
- nella loro carriera hanno conseguito punti nei campionati del mondo SBK e GP
- hanno partecipato al campionato europeo velocità negli ultimi 3 anni
- I primi 5 della classifica finale nelle categorie del campionato italiano negli ultimi 3 anni
- I primi 3 dei Trofei Nazionali (negli ultimi tre anni) e dei Monomarca: Motoestate, Premier, National Trophy, Honda CBR 600 Cup, Ninja Trophy 600, Yamaha R1 e R6 Cup, Ducati. Amatori Pro.

ARTICOLO 3 - FASCE D'ETÀ Possono prendere parte al trofeo i piloti di ambo i sessi con età minima di 14 anni.

ARTICOLO 4- SORTEGGIO MOTO

Nel test pre-campionato e giornata di scuola con DSR by Luca Pedersoli, verranno sorteggiate le moto dei partecipanti e rimarranno quelle per tutta la stagione. Le moto a seconda delle esigenze dei piloti verranno messe a punto per quanto riguarda la ciclistica e le prestazioni motore.

Per le prestazioni del motore, sono previsti due step in base al peso:

fino a 60 kg di peso del pilota con tuta motore con potenza step 1

oltre i 60 kg di peso i piloti avranno un motore con una potenza superiore di 2 cavalli rispetto allo step 1

Le moto verranno trasportate in pista dall'organizzatore del trofeo che si occuperà della parte logistica e della fornitura dei mezzi ai piloti già in configurazione gara.

ARTICOLO 5 - SVOLGIMENTO DELLE GARE: Il weekend di gara si apre ufficialmente alle ore 13 del sabato. Nella mattinata di sabato sarà possibile disputare turni di prove libere a pagamento. Le moto in configurazione gara saranno a disposizione gratuita dei piloti. Ogni concorrente avrà a disposizione tre turni di prove e gara la domenica pomeriggio, secondo il seguente programma:

Sabato pomeriggio: 1 turno di prove libere

Sabato pomeriggio: 1° turno di prove ufficiali

Domenica mattina: 2° turno di prove ufficiali.

Domenica pomeriggio: gara

Gli orari delle prove e delle gare verranno esposti in bacheca ad ogni singola manifestazione.

ARTICOLO 6 OPERAZIONI PRELIMINARI

Si svolgeranno a partire dalle ore 9.00 del sabato mattina fino al turno di prove libere del sabato pomeriggio.

Sarà obbligatorio entrare in pista per l'inizio del weekend di gara con moto e licenza verificate.

ARTICOLO 7 - PUNTEGGI E CLASSIFICHE

Per ogni gara del Campionato le classifiche, suddivise per tutte le classi, saranno redatte in base all'ordine di

arrivo di ciascuna prova, secondo quanto stabilito da risultato ufficiale omologato dalla FMI.

Per le classifiche finali saranno valide tutte le prove senza scarto.

Il sistema di punteggio sarà quello tradizionale utilizzato nel campionato italiano.

1° posto 25 punti

2° posto 20 punti

3° posto 16 punti

4° posto 13 punti

5° posto 11 punti

6° posto 10 punti

7° posto 9 punti

8° posto 8 punti

9° posto 7 punti

10° posto 6 punti

11° posto 5 punti

12° posto 4 punti

13° posto 3 punti

14° posto 2 punti

15° posto 1 punto

ARTICOLO 8 PREMI E PREMIAZIONI

Ad ogni gara:

coppa ai primi 3 classificati assoluti

coppa ai primi 3 della classifica under 17

coppa ai primi 3 della classifica over 17

Premiazione finale:

CLASSIFICA ASSOLUTA

Trofeo al primo classificato + gara nel campionato IDM DUKE 390

Trofeo al secondo classificato + moto DUKE 200

Trofeo al terzo classificato + tuta in pelle, casco e stivali

N.B. Se nella classifica assoluta dovesse rientrare il primo della under 17, questi si aggiudicherebbe il posto per le selezioni della Red Bull Rookies Cup 2015.

Per partecipare alle selezioni Red Bull Rookies Cup 2105, il primo under 17 deve però essere nato nel range indicato dagli organizzatori della serie, ovvero dal 1° gennaio 1998 al 31 marzo 2002.

In base al piazzamento dell'under 17 i premi della classifica assoluta andrebbero a scalare.

(esempio: se il primo Under vincesses l'assoluta, al secondo andrebbe la gara nell'IDM con la Duke 390, al terzo assoluto la moto e al quarto tuta, casco e stivali)

CLASSIFICA UNDER 17 Trofei e premi in materiale ai primi 3 under 17

N.B Se il primo della classifica under 17 dovesse finire nei primi tre dell'assoluta vincerebbe le selezioni della Rookies Cup 2015. In caso contrario, non rientri nei primi tre assoluti avrà quanto sopra specificato per la classifica under.

CLASSIFICA OVER 17

Trofei e premi in materiale ai primi 3 over 17

ARTICOLO 9 - ISCRIZIONI.

Il modulo di iscrizione, scaricabile dai siti www.duketrophy.it; www.trofeimoto.it dovrà essere compilato in ogni sua parte, firmato dal pilota e spedito via fax allo 0521/983744 oppure via mail: indirizzo duke visibile a tutti

Le iscrizioni al Trofeo saranno chiuse al raggiungimento dei 30 piloti iscritti

La quota d'iscrizione al KTM DUKE 200 TROPHY di serie è fissata in 7450,00 Euro Iva compresa (oltre a un effetto a garanzia di eventuali danni derivanti da caduta fissato in Euro 2000) secondo il seguente schema di pagamento:

1490 Euro al momento dell'iscrizione

2980 Euro rata da pagare entro il 15 aprile 2014

2980 Euro 2° rata da pagare entro il 15 giugno 2014

Il costo d'iscrizione per le wild card è fissato in 2000 Euro a gara

Per i pagamenti: Vaglia postale a Moto Club Ducale casella postale 359 43121 Parma, oppure bonifico bancario a:

Moto club Ducale Banca Popolare dell'Emilia Romagna agenzia 4 Parma

Iban: IT51Y0538712701000000687679

Copia del vaglia o del bonifico va inviata obbligatoriamente a mezzo e- mail o fax agli indirizzi sopra riportati.

La mancata partecipazione alle gare previste in calendario da addebitare a problemi del pilota, di qualsiasi natura essi siano, non comporterà la restituzione della tassa d'iscrizione al Trofeo o della tassa d'iscrizione alla gara.

L'iscritto si assume ogni responsabilità sulla veridicità dei dati forniti e dichiara di osservare il regolamento

della Trofeo, i regolamenti F.MI e la polizza assicurativa F.M.I. con relativi risarcimenti in caso di infortunio e decesso.

Con l'iscrizione il pilota autorizza il moto club Ducale all'utilizzo, in via esclusiva, dei dati personali ai fini logistici e fiscali relativi all'organizzazione del Trofeo Motoestate nel rispetto del D.L. nr. 196/03. Il pilota cede in via esclusiva al moto club organizzatore delle gare, al Moto Club Ducale, agli sponsor ufficiali del trofeo il diritto all'utilizzo della sua immagine da sola, o con altri piloti, in foto e video o con i suoi dati anagrafici, senza limite di luogo, di tempo e di mezzi in via puramente gratuita.

Comm.9.1 PILOTI PERMANENTI

A fronte dell'iscrizione all'intero campionato i piloti avranno diritto a:

moto Duke 200 pronta trofeo in prestito d'uso per tutta la stagione (a fine anno per chi sarà interessato

all'acquisto della moto utilizzata verrà riservato un prezzo particolare).

Materiale d'usura: gomme, benzina, freni, olio ecc.

Trasporto della moto in pista e manutenzione ordinaria in sede

2 corsi di guida con DSR by Luca Pedersoli effettuati da piloti professionisti

Tutor presente a ogni gara che giudicherà i piloti, migliorandone i difetti nella guida #osto riservato all'interno del villaggio KTM

Iscrizione alle gare comprendenti un turno di prove libere, due turni di prove ufficiali, gara.

1 casco Airoh

1 paio di stivali TCX

Sconto del 50% su tuta Arlen Ness(al prezzo di 450 euro)

Comm.9.2 WILD CARD:

A ogni gara, a seconda dei posti liberi per ogni categoria sarà possibile partecipare come wild card.

La wild card prenderà punti per il trofeo e l'eventuale coppa e premi in materiale.

La wild card a fronte del pagamento dell'iscrizione a singola gara fissato in Euro 2000, avrà diritto a:

moto Duke 200 pronta trofeo in comodato d'uso per la gara

Materiale d'usura: gomme, benzina, freni, olio ecc.

Trasporto della moto in pista e manutenzione ordinaria in sede

Posto riservato all'interno del villaggio KTM

Tutor presente a ogni gara che giudicherà i piloti, migliorandone i difetti nella guida

Iscrizione alla gara

ARTICOLO 10: REGOLAMENTO TECNICO KTM 200 DUKE TROPHY:

La moto ammessa al Trofeo Duke 200 Trophy è la Duke 200 fornita dall'organizzatore del trofeo in assetto gara come descritto di seguito e verrà gestita e portata in pista dallo staff del trofeo che ne curerà la preparazione e la manutenzione ordinaria.

COLORI DELLE TARGHE/NUMERI

Sulla la tabella porta numero frontale si deve apporre possibilmente in posizione centrale fissandola alla forcella, ferme restando tutte le norme che regolano le dimensioni e l'inclinazione della tabella stessa. I numeri devono essere affissi anche sulla parte superiore del codino.

CARBURANTE

Tutti i motori delle categorie KTM DUKE 200 TROPHY devono essere alimentati con carburante normale senza piombo con un tasso di piombo massimo di 0,013 g/l (senzapiombo) ed un MON massimo di 90 e verrà fornito dall'organizzazione.

SPECIFICHE DELLA MOTO

Tutti i pezzi non citati negli articoli seguenti devono restare come originariamente prodotti dal fabbricante per la macchina omologata.

La verniciatura del telaio è libera e la sua lucidatura è vietata.

FORCELLA ANTERIORE

La forcella deve restare come originariamente prodotta dal costruttore per la moto omologata. Le parti interne della forcella come molle, valvole, pistoncini e lamelle possono essere rimosse, modificate o sostituite a seconda del peso del pilota solamente dall'organizzazione

SOSPENSIONE POSTERIORE l'ammortizzatore posteriore originale verrà tarato e con adeguata molla in base al peso del pilota dall'organizzazione.

RUOTE

Le ruote devono essere quelle originali prodotte dal costruttore. Il rinvio del tachimetro/contachilometri può essere tolto e sostituito con un distanziale. Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, quest'ultimo deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per il mezzo omologato. I perni della ruota anteriore e posteriore devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Il diametro della ruota e la larghezza del cerchio devono restare come originariamente omologati.

FRENI

I dischi dei freni vengono sostituiti con altri aftermarket dall'organizzazione.

Le pinze dei freni anteriore e posteriore come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per il mezzo omologato.

PNEUMATICI

Saranno forniti dall'organizzazione . 1 treno di gomme a week end per pilota.

PARA LEVE

Verranno montati sulle Duke 200 para leve aftermarket per salvaguardare il pilota da eventuali contatti accidentali con altri concorrenti

POGGIAPIEDI/COMANDI A PEDALE

Le pedane poggiapiedi e i comandi a pedale originali verranno sostituiti con pedane rialzate.

I poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere spostati (i leveraggi dei comandi a pedale possono essere modificati solo per permettere l'inversione della selezione delle marce), ma i punti di fissaggio al telaio devono rimanere invariati.

I poggiapiedi possono essere montati fissi o in maniera ribaltabile, e in questo caso devono includere un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale. L'estremità di ciascun poggiapiedi deve terminare con un raggio sferico pieno di almeno 8 mm.. I poggiapiedi non ribaltabili in acciaio devono terminare con un puntale (tappo) in plastica, Teflon o altro materiale equivalente, fissato in permanenza e di un raggio minimo di 8 mm.

MANUBRIO E COMANDI MANUALI

Il manubrio ed i comandi manuali saranno quelli della moto omologata per la circolazione stradale. I cablaggi devono rimanere originali. L'interruttore dell'avviamento elettrico e quello di arresto del motore devono essere piazzati sul manubrio.

CARENATURA

Il cupolino può essere sostituito con cupolino aftermarket o con tabella porta numero anche non uguale all'originale.

La vasca, in vetroresina, di recupero inferiore deve essere costruita per contenere, in caso di rottura del motore, almeno la metà del totale dell'olio e del liquido refrigerante usati nel motore (minimo 5 litri). La parte inferiore delle aperture nella carenatura deve essere situata ad almeno 50 mm. al di sopra della carenatura.

La vasca inferiore dovrà incorporare un massimo di due fori di 25 mm. Questi fori devono restare tappati in condizioni di pista asciutta e devono essere aperti unicamente nelle condizioni di corsa su pista bagnata, secondo le dichiarazioni del Direttore di gara.

SERBATOIO CARBURANTE

Il serbatoio del carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la moto omologata. Il rubinetto del serbatoio carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. I Serbatoi di carburante muniti di tubi di sfiato devono essere equipaggiati di valvole anti-ritorno che scarichino in un serbatoio di raccolta di volume minimo pari a 250 cc. costruito in idoneo materiale. E' obbligatorio il riempimento del serbatoio con materiale ignifugo spugnoso di tipo explosafe) a prescindere dal materiale di costruzione del

serbatoio stesso.

SELLA

La sella, struttura ed imbottitura, può essere sostituita con parti di apparenza simile a quelli originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. La parte superiore posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto. La sella monoposto in tal caso deve includere le targhe porta numero posteriori. L'apparenza dal davanti, di dietro e il profilo deve essere conforme alla forma omologata. La modifica della sella e della sua parte posteriore non deve condizionare la visibilità dei numeri. Tutti gli spigoli vivi devono essere arrotondati.

CABLAGGIO ELETTRICO

I cablaggi elettrici devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

Le linee afferenti corrente agli indicatori di direzione, trombe, contatto di accensione etc, se non utilizzati, possono essere isolati o rimossi; ma è proibito il loro taglio.

BATTERIA

Le dimensioni ed il tipo di batteria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

RADIATORE E RADIATORI DELL'OLIO

Il radiatore deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato. Il radiatore dell'olio, se esistente, deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato. Radiatori d'olio e dell'acqua supplementari non sono consentiti. E' consentita la rimozione del termostato.

SCATOLA DELL'ARIA (AIR BOX)

La scatola dell'aria deve restare come prodotta in origine dal costruttore sulla macchina omologata.

L'elemento "filtro dell'aria" non può essere tolto, ma può essere sostituito con un filtro aftermarket. I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).

Tutti i motocicli a 4 tempi devono avere un sistema di riciclaggio chiuso. Lo sfiato dell'olio deve essere connesso e scaricare nella scatola dell'aria. I condotti dell'aria originali (o aftermarket ma uguali agli originali anche nel materiale) che vanno dalla carenatura alla scatola dell'aria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

MOTORE

Qualsiasi modifica all'elettronica non effettuata da parte dell'organizzazione a priori del campionato è vietata. Il motore deve essere totalmente di serie.

KTM al momento del test d'inizio stagione apporterà modifiche in termini di cavalli (attraverso la centralina) per i piloti con peso corporeo superiore a 60 kg. Questi piloti avranno un motore con una potenza di due cavalli superiore ai piloti di peso corporeo inferiore ai 60 kg.

SCARICO KTM e l'organizzatore potranno sostituire interamente lo scarico originale con uno scarico after market sia completo che solamente slip on

FRIZIONE

Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il suo comando (vi cavo o idraulico) devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

GENERATORE (ALTERNATORE)

Il generatore (alternatore) deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. L'avviamento elettrico deve funzionare

normalmente ai controlli pre e post gara. Il motore deve avviarsi e girare regolarmente quando l'avviamento elettrico ha ultimato il suo funzionamento.

SISTEMA DI SCARICO Il limite fonometrico per la classe Duke 200 Trophy è 107 dB/A.

POSSONO ESSERE TOLTI

gli elementi seguenti - Luci e catarifrangenti. - Strumenti, relativi supporti e cavi associati. - Avvisatore acustico. - Supporto della targa di immatricolazione. - Scatola degli attrezzi. - Contagiri. - Contachilometri. - Ventilatore del radiatore e cavi di alimentazione. - Poggiapiedi del passeggero. - Maniglia/e per il passeggero. Bulloni degli accessori rimossi dalla parte posteriore del telaio. - Eventuali ganci o supporti portapacchi che possono costituire un pericolo in caso di cadute. - Valvola termostatica.

DEVONO ESSERE MODIFICATI O ELIMINATI I SEGUENTI ELEMENTI

I motocicli devono essere muniti di un interruttore o bottone di spegnimento montato su un lato del manubrio (a portata di mano quando si impugna la manopola) che sia capace di arrestare il funzionamento del motore.

La valvola del gas deve richiudersi automaticamente, quando il conduttore rilascia la manopola del gas. Le barre di protezione, il cavalletto centrale e la stampella laterale devono essere tolti (i supporti fissi debbono rimanere).

Tutti i tappi di scarico devono essere fermati con un filo di sicurezza. Le viti ed i bulloni del/i filtro/i esterno/i dell'olio che fanno parte del circuito di lubrificazione devono essere bloccati con un filo di sicurezza. Quando una moto è munita di tubi di sfiato o di troppo pieno, questi dovranno scaricare per mezzo delle uscite esistenti. Il sistema chiuso originale dovrà essere mantenuto; non è consentita alcuna emissione atmosferica diretta.

Quando una moto è munita di sfiati dell'olio, l'uscita di questi ultimi deve farsi in un recipiente che deve essere facilmente accessibile e che deve essere svuotato prima della partenza di una gara. La capacità minima di un recipiente di recupero dovrà essere di 250 cc. per gli sfiati della scatola del cambio e di 500 cc. per gli sfiati del motore.

Tutti i motocicli a 4 tempi devono essere muniti di un sistema di riciclaggio chiuso. Gli sfiati dell'olio devono essere collegati e devono riversarsi nella scatola del filtro dell'aria. Il faro anteriore, la luce posteriore e gli indicatori di direzione devono essere tolti, ma l'aspetto frontale ed il profilo, inclusa la forma degli indicatori di direzione, devono essere mantenuti. Se non si monta una carena equivalente after market, le aperture sulle plastiche originali devono essere ricoperte con un materiale adeguato. Sulla testata, sul coperchio e sui cilindri, devono essere predisposti dei fori per il passaggio di un'eventuale piombatura.

PROTEZIONI TRASMISSIONE

In tutti i motocicli, se la trasmissione primaria è aperta, questa, deve essere munita di una protezione di sicurezza atta ad evitare eventuali lesioni al pilota in caso di eventuale contatto.

Per la trasmissione finale è obbligatorio, per motivi di sicurezza, collocare nella parte inferiore del forcellone una protezione "pinna" tra il ramo inferiore della catena e la corona, allo scopo di evitare il contatto con la pinna paracatena può essere realizzata in materiale metallico, plastico o in materiale composito, purché di spessore sufficiente a garantirne la funzione protettiva.

PROTEZIONI MOTORE

Anche in presenza di tamponi paratelaio, tutti i coperchi laterali del carter motore contenenti olio, che in caso

di caduta possono entrare in contatto con il terreno, devono essere protetti da un coperchio supplementare.

Le protezioni dei coperchi laterali possono essere realizzate in materiale metallico, plastico o composito

purché di spessore sufficiente a garantire la funzione protettiva.

Le protezioni devono essere progettate e fissate al motore in modo da resistere ad urti ed abrasioni, proteggendo efficacemente il motore in caso di caduta, allo scopo di evitare versamenti di olio in pista.

La bontà progettuale e applicativa delle protezioni e il loro fissaggio al motore sarà oggetto di verifica

durante le Operazioni Preliminari.

Qualsiasi sfiato non deve scaricare in atmosfera, si veda art. 22 per maggiori dettagli.

ELETTRONICA vietato l'uso di acquisizione dati e telemetria e dunque anche sensori e cablaggi della stessa. E' vietato l'uso di centraline differenti da quella di primo equipaggiamento del motoveicolo.

ARTICOLO 11 - SANZIONI E MODALITÀ DI ACCERTAMENTO.

11.1- SANZIONI SPORTIVE.

Qualunque violazione all'articolo nr. 8,8.1 e 8.2 (Dell'annesso velocità FMI) comporterà l'esclusione dalla gara, dalla classifica di gara o l'annullamento dei tempi se la violazione dovesse essere rilevata durante il primo turno di prove cronometrate, nonché l'annullamento dei tempi (anche del primo turno) e dunque l'impossibilità di partecipare alla gara se la violazione dovesse essere rilevata durante il secondo turno di prove cronometrate.

11.2- MODALITÀ DI ACCERTAMENTO.

L'accertamento di eventuali modifiche di parti che da regolamento non possono essere modificate (tutto ciò che non è espressamente consentito è vietato) che non possa essere effettuato sul campo di gara dal Commissario Tecnico Federale sarà eseguito su indicazione di quest'ultimo in base alle disposizioni vigenti.

11.3 - VERIFICHE PRE-GARA.

I veicoli saranno sottoposti a verifiche tecniche pre-gara (negli orari indicati nei regolamenti particolari delle singole manifestazioni) per verificare l'idoneità del mezzo. Tale verifica verrà effettuata dal Commissario Tecnico F.M.I.

11.4 VERIFICHE POST- GARA.

Al termine di ogni gara i mezzi giunti al traguardo dovranno fermarsi in parco chiuso per 30 minuti.

11.5 SANZIONI PECUNIARIE E COSTI DI VERIFICA.

Come da regolamento della Federazione Motociclistica Italiana.

ARTICOLO 12 - SVOLGIMENTO DELLE GARE

Il pilota riceverà una busta contenente il cartellino delle verifiche, un pass pilota, 2 pass meccanico, un pass auto.

Nella giornata di sabato verranno svolti due turni di prove ufficiali di 20 minuti ciascuno. Non verrà applicata la regola del 15% sul tempo della pole position e dunque tutti i piloti iscritti parteciperanno alla gara indipendentemente dal tempo fatto segnare in prove crono. I piloti che prenderanno parte alle prove ufficiali correranno la gara, senza esclusione di nessuno.

Il programma di gara riporterà il numero di turni di prove libere ed ufficiali e la loro durata per ogni singolo evento.

Il numero dei giri per la gara sarà quello riportato nel regolamento particolare della manifestazione (affisso in bacheca e pubblicato sul sito www.duketrophy.it)

ARTICOLO 13 - NUMERI DI GARA

Saranno assegnati dal Moto Club Ducale al momento dell'iscrizione. I piloti potranno indicare una preferenza di numero e verranno accontentati se nessuno prima di loro avrà richiesto il numero preferito. Possibilmente i numeri dovranno essere al massimo a doppia cifra. I colori delle targhe porta numero sono arancioni ed i numeri bianchi.

ARTICOLO 14 - PUBBLICITÀ

La moto e' completamente a disposizione del pilota per il posizionamento di loghi pubblicitari. I piloti dovranno a richiesta del promotore apporre sulla carena del proprio mezzo gli adesivi consegnati.

ARTICOLO 15- NORMA GENERALE

Per quanto non previsto e riportato nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme regolamentari generali della F.M.I. ed i suoi annessi (Norme sportive, Regolamento Manifestazioni Motociclistiche e Annesso Velocità). L'organizzatore si riserva il diritto di modificare, anche durante la stagione agonistica, il presente regolamento che i partecipanti saranno obbligati a rispettare. Le eventuali variazioni saranno comunicate per iscritto agli interessati.