

OTTOPUNTO UNO ELITE CUP - REGOLAMENTO TECNICO 2026

CATEGORIE ENDURANCE

Indice

- 1- Generalità
- 2- Alimentazione
- 3- Motore
- 4- Impianto di raffreddamento
- 5- Impianto di scarico
- 6- Trasmissione e avviamento
- 7- Ciclistica
- 8- Sospensioni
- 9- Impianto frenante
- 10- Cerchi ruota
- 11- Pneumatici
- 12- Serbatoio carburante
- 13- Accensione e strumentazione
- 14- Carrozzeria
- 15- Peso minimo
- 16- Specifiche di categoria
- 17- Riepilogo norme generali di sicurezza

Art. 1 - GENERALITÀ

1.1 Sono ammessi alle classi ENDURANCE i modelli di scooter d'epoca a due ruote Vespa Piaggio e Lambretta Innocenti originariamente equipaggiati con motori 2T monocilindrici con cambio manuale a manopola sul manubrio e diametro massimo dei cerchi ruota di 10", omologati con Verbale del Ministero dei Trasporti o Certificato di Conformità dei paesi del MEC.

1.2 Ad eccezione di quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire gli scooter devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore, inclusi eventuali richiami successivi.

1.3 È obbligatorio rimuovere dagli scooter i seguenti elementi:

- cavalletto (sia laterale che centrale)
- portapacchi, bauletto posteriore e borse laterali)
- specchietti
- porta targa e luce targa
- poggia schiena e maniglie laterali posteriori
- pedane poggia piedi del passeggero (anche se richiudibili)
- indicatori di direzione (qualora non inclusi nella carrozzeria degli scooter)
- avvisatore acustico

Art. 2 - ALIMENTAZIONE

2.1 Il tipo di ammissione può variare da quello originale, nei limiti imposti dalle specifiche di categoria (**Art.16**), ma rimane vietata la sovralimentazione, è altresì vietato qualsiasi sistema elettronico di attuazione o controllo della carburazione come iniezione elettronica o powerjet. Sono vietati anche sistemi powerjet attuati manualmente dal cavo del gas o dal pilota in altro modo.

2.2 I carburatori installati devono avere il diffusore a sezione circolare.

I diametri massimi ammessi per il diffusore del carburatore devono essere come indicati nelle specifiche di categoria **(Art.16)**.

2.3 Per i carburatori, il diametro del diffusore viene rilevato a valle della valvola del carburatore. La tolleranza ammessa sulla misura del diffusore è di 0,1mm in diametro e 0,2mm in ovalità.

Nel caso di ovalità, la misura che sarà presa come riferimento per il diametro sarà quella maggiore.

L'uso di boccole al fine di ridurre il diametro del diffusore del carburatore non è ammesso.

2.4 È consentito eseguire qualsiasi modifica nel sistema di ammissione e cambiarne la tipologia. È vietata la sovralimentazione.

2.5 Tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare attraverso un singolo carburatore e un elemento filtrante (filtro/i) che impedisca l'ingresso di corpi estranei all'interno del motore.

Art. 3 - MOTORE

3.1 Per l'elaborazione del motore è ammesso l'utilizzo di qualsiasi kit di preparazione.

3.2 La cilindrata massima consentita è indicata nelle specifiche di categoria **(Art.16)**.

La cilindrata viene calcolata misurando il reale diametro del cilindro e la reale corsa. Durante il calcolo della cilindrata gli eventuali millesimi calcolati saranno arrotondati per ECCESSO a 1 centesimo.

3.3 La corsa dell'albero motore è libera.

3.4 Sul cilindro e sul carter motore, è consentito effettuare modifiche sia per asportazione che per riporto materiale (di qualsiasi tipo).

3.5 Il rapporto di compressione è libero.

3.6 I carter motore sono liberi, ovvero è consentito il montaggio di carter motore replica dei vari costruttori, purché aventi le stesse misure degli attacchi motore e sospensione originali. Non è consentito montare un motore che cambia l'altezza e l'interasse della vespa originale.

3.7 La tipologia generale del carter motore e la sua configurazione possono presentare caratteristiche che devono rispondere alle specifiche di categoria **(Art.16)**.

3.8 Tutte le viti, o tappi di carico e scarico dell'olio nel carter motore, dovremmo essere dotate di apposita foratura e successiva rilegatura con cavo metallico al fine di poter essere verificate e scongiurare lo svitamento accidentale.

3.9 Il motore nel suo complesso non deve presentare perdite, di qualsiasi liquido, pena l'esclusione dalla manifestazione.

Art. 4 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

4.1 L'impianto di raffreddamento deve essere di tipo ad aria forzata, non sono permessi raffreddamenti ad acqua o misti.

Art. 5 - IMPIANTO DI SCARICO

5.1 Il tubo di scarico ed il silenziatore, sono liberi nei limiti imposti dalle specifiche di categoria **(Art.16)**.

5.2 Lo scarico non deve eccedere oltre la sagoma del veicolo e non deve presentare perdite di liquidi.

5.3 Il massimo livello fonometrico ammesso è di 100 dB/A a 7.500 giri/min.

Art. 6 - TRASMISSIONE E AVVIAMENTO

6.1 Il tipo di trasmissione, il suo layout e il tipo di innesto delle marce deve rimanere quello originale.

6.2 Il comando del cambio deve funzionare esattamente come l'originale imponendo la rotazione progressiva per l'innesto delle marce, è vietato ogni sistema di cambiata a scatto con ritorno in posizione neutra.

6.3 La frizione è libera purché del tipo a dischi, manuale (ossia attuata mediante comando a manubrio).

6.4 I rapporti adottati sono liberi nei limiti imposti dalle specifiche di categoria **(Art.16)**.

6.5 La leva di messa in moto non deve eccedere la sagoma del veicolo e deve essere dotata di molla di ritorno efficiente, inoltre non deve presentare estremità appuntite o taglienti.

Si raccomanda ove possibile (non è un obbligo) di eliminare la leva della messa in moto, perché se entrasse in avaria può rappresentare un grave pericolo per il pilota. Nel caso non fosse rimossa è obbligatorio predisporre ogni tipo di precauzione.

Art. 7 - CICLISTICA

7.1 Sono consentite modifiche al telaio originale o la sua sostituzione purché non ne sia compromessa l'integrità strutturale e siano mantenuti gli attacchi del motore nei punti originali, nei limiti imposti dalle specifiche di categoria **(Art.16)**.

7.2 È consentito rinforzare il telaio mediante l'aggiunta di fazzoletti di rinforzo interni o esterni e/o barre di acciaio inserite tra la culla del telaio ed il canotto di sterzo.

7.3 Qualora presenti le barre di rinforzo di cui sopra, l'area compresa tra la pedana e la barra deve essere chiusa da una paratia ben fissata (a barra e pedana), resistente agli urti, in modo da evitare che il pilota possa rimanere agganciato allo scooter in caso di caduta.

- 7.4 È ammesso aggiungere delle pedaline poggiapiedi a condizione che abbiano le estremità arrotondate e in materiale plastico.
- 7.5 Il comando del gas deve rimanere all'interno dei terminali manubrio di cui all'articolo 17.
- 7.6 È consentito applicare supporti per permettere l'uso di cavalletti da officina. Tali supporti non devono sporgere dalla sagoma dello scooter.
- 7.7 È consentito l'utilizzo dell'ammortizzatore di sterzo.

Art. 8 - SOSPENSIONI

- 8.1 Lo schema di articolazione e gli attacchi della sospensione posteriore possono essere modificati.
- 8.2 Il sistema di bielletto antivibrante che sostiene e/o congiunge il motore al telaio, può essere modificato. Gli snodi originali possono essere sostituiti con altri sistemi di articolazione.
- 8.3 Le molle della forcella o l'ammortizzatore anteriore e le molle dell'ammortizzatore posteriore sono libere.
- 8.4 Per tutti gli scooter è permesso il montaggio di forcelle di tipo Piaggio Zip monobraccio. È obbligatorio NON abbassare la sede del cuscinetto inferiore di questa suddetta forcella originale per più di 25mm. In alternativa è consentito montare le forcelle monobraccio rinforzate per Piaggio Zip disponibili in commercio.
- 8.5 L'ammortizzatore posteriore e l'eventuale ammortizzatore anteriore sono liberi.

Art. 9 - IMPIANTO FRENANTE

- 9.1 L'impianto frenante (pompa, tubi, pinze, dischi, pastiglie o ganasce) deve funzionare su entrambe le ruote ed è libero.
- 9.2 Le piste frenanti devono essere realizzate in lega di ferro.

Art. 10 - CERCHI RUOTA

- 10.1 I cerchi ruota sono liberi, purché realizzati in lega di alluminio.
- 10.2 Per tutti gli scooter vige l'obbligo di montare cerchi ruota di diametro 10" di tipo tubeless, anche qualora i documenti di omologazione dello scooter prevedano cerchi ruota di diametro superiore.

Art. 11 - PNEUMATICI

- 11.1 Tutte le classi Scooter devono utilizzare esclusivamente gli pneumatici del fornitore PMT distribuiti dall'organizzazione in regime di PARCO CHIUSO. Tutte le gomme recano l'apposito bollino/marchio dell'organizzatore, La tipologia, le misure e le mescole sono indicate dall'organizzazione e sono acquistabili durante la manifestazione: 90/90-10" mescola M, 100/85-10" mescola M. Nel caso di dichiarazione "gara bagnata" i pneumatici sono liberi, ma devono essere sempre di marca PMT e di un modello attualmente in vendita (anno 2026). Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come irregolarità tecnica.

- 11.2 Durante ogni evento, nelle prove ufficiali cronometrate (qualifiche) e nella/e gara/e, è ammesso utilizzare un massimo di 3 pneumatici.

Gli pneumatici ammessi sono resi riconoscibili dalla presenza di un codice alfanumerico apposto sulla spalla dello pneumatico. L'associazione dello pneumatico (codice) al pilota viene effettuata dal Commissario Tecnico durante l'ingresso in pista nelle sessioni in cui vige il contingentamento. Il mancato arresto dello scooter per il tempo necessario al controllo ed associazione in ingresso pista è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti. Vengono abbinati unicamente pneumatici il cui codice sia conforme, integro e leggibile. Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio quindi per questi non è previsto l'uso di codici.

- 11.3 Il pilota o il suo incaricato, ha il compito di accertare la presenza e la conformità dei codici degli pneumatici all'atto del ritiro degli stessi. Il mancato controllo all'atto del ritiro non viene accettata come valida giustificazione per l'utilizzo di pneumatici privi di codici o con codici non conformi. La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli pneumatici punzonati è del pilota.

- 11.4 Il controllo sulla conformità dei codici degli pneumatici è effettuato dai CT o dal personale dell'organizzatore/promotore e può essere effettuato nei box, nella corsia box, nel parco chiuso o all'ingresso della pista. Il mancato arresto dello scooter per il tempo necessario al controllo in ingresso pista è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti. I CT hanno altresì facoltà di ricevere segnalazioni per iscritto da parte del personale dell'organizzatore/promotore inerenti eventuali irregolarità riscontrate durante i controlli.

- 1.5 In caso di rilevazione di non conformità rispetto a quanto descritto negli articoli sopra il pilota viene squalificato dalla manche appena disputata o in caso di qualifica, gli viene annullata, o assegnata l'ultima casella di partenza (a scalare rispetto ai loro tempi quando più piloti sono coinvolti in irregolarità).

- 11.7 Nel caso uno pneumatico con sticker già apposto presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso il Fornitore dello pneumatico può richiederne la sostituzione al 1° CT. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al 1° CT. L'eventuale pneumatico sostitutivo deve avere le medesime caratteristiche (marca, modello, mescola e misure) di quello sostituito.

- 11.8 L'acquisto degli pneumatici avviene tramite consegna di un tagliando di acquisto e la consegna avviene in regime di parco chiuso nella zona adibita dove i pneumatici potranno essere prelevati in una modalità trasparente al fine di garantire le medesime condizioni tecniche a tutti i partecipanti.

Art. 12 - SERBATOIO CARBURANTE

12.1 Il tipo di serbatoio e il suo volume interno sono liberi nei limiti imposti dalle specifiche di categoria **(Art.16)**.

12.2 Il serbatoio così come il suo fissaggio devono garantire robustezza strutturale, il tappo ed il rubinetto devono garantire la tenuta anche in caso di cadute.

12.3 L'unico carburante ammesso è quello di tipo "verde" 100 ottani in vendita presso la normale rete stradale di distributori. Il contenuto del serbatoio può essere sostituito su richiesta del CT in fase di PRE PARCO con della benzina 100 ottani della rete stradale fornita dall'organizzazione che deve essere miscelata all'occorrenza dal pilota con l'olio dell'organizzatore.

Art. 13 - ACCENSIONE E STRUMENTAZIONE

13.1 L'accensione è libera per marca e modello nei limiti imposti dalle specifiche di categoria **(Art.16)**.

13.2 Salvo quanto autorizzato nell'articolo a seguire, il coperchio del volano di accensione deve rimanere originale ed essere fissato al carter motore mediante tutte le viti previste in origine dal costruttore del motore.

13.3 È consentito modificare o sostituire il coperchio del volano di accensione / ventola al solo fine di favorire il raffreddamento degli organi interni o permettere l'installazione dei diversi carter o gruppi termici, la modifica non deve compromettere l'integrità strutturale del pezzo. Gli organi in movimento all'interno del coperchio devono comunque essere schermati da possibili contatti accidentali.

13.4 La strumentazione può essere rimossa o sostituita con altri strumenti purché questi rimangano all'interno della sagoma dello scooter. L'utilizzo di dispositivi di acquisizione dati è consentito.

13.5 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.

Art. 14 – CARROZZERIA

14.1 La carrozzeria originale dello scooter può essere sostituita da un duplicato estetico after-market. Sulla carrozzeria sono ammesse unicamente piccole modifiche funzionali elencate negli articoli a seguire.

14.2 Sono consentite modifiche al profilo dello scudo e della pedana riducendone la larghezza fino ad un minimo di 35cm, è consentito sostituire i componenti della carenatura con altri elementi in lamiera, vetroresina o carbonio.

14.3 Sono consentite aperture sui cofani per favorire l'aerazione, esse devono essere rifinite con bordini anti taglio saldati o montati in maniera solida..

14.4 È consentito praticare dei fori sui cofani. Detti fori se permettono l'inserimento di dita devono essere protetti da una rete metallica più fine.

14.5 Sulle aperture lasciate dalla rimozione di fanali o dispositivi originali è obbligatorio apporre pannelli o reti di chiusura.

14.6 Il parafrangente anteriore è libero.

14.7 Per motivi di sicurezza i gusci esterni (vetrini) dei gruppi ottici (anteriore e posteriore) e degli indicatori di direzione (qualora inclusi nella carrozzeria dello scooter) devono essere nastrati.

14.8 Fa eccezione all'articolo precedente il gruppo ottico posteriore, che può essere mantenuto scoperto e funzionante unicamente nel caso venga utilizzato come luce posteriore quando il D.d.G dichiara la prova o la gara bagnate e in caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del D.d.G.

14.9 La forma ed il rivestimento della sella sono liberi, a condizione che siano mantenute di massima le sagome originali. Il sistema di chiusura deve essere funzionante in modo da prevenire l'apertura accidentale della sella.

Art. 15 - PESO MINIMO

15.1 Il minimo peso minimo complessivo (scooter + pilota) deve essere 140kg.

15.2 Il peso dello scooter è misurato in "ordine di marcia", al termine dei turni di qualifica e gara.

15.3 Il peso del pilota viene misurato in "tenuta da gara" ossia con tutto l'equipaggiamento obbligatorio (es. tuta, casco, guanti, stivali e para- schiena). È vietato aumentare il peso del pilota mediante l'uso di zavorre ad esso solidali. L'equipaggiamento del pilota può essere oggetto di verifica al fine di assicurare che questa norma venga rispettata.

15.4 È consentito l'uso di una zavorra al fine di rispettare il limite di peso. La zavorra deve essere costituita da uno o più pezzi in metallo solido e saldamente fissati allo scooter, preferibilmente al telaio o al motore; nel caso di fissaggi tramite fascette di plastica essi devono essere dichiarati e verificati dal CT in fase di operazioni preliminari.

15.5 Il fissaggio della zavorra deve essere effettuato a regola d'arte, il C.T. ha la facoltà di respingere scooter con zavorre il cui fissaggio non sia ritenuto sicuro.

15.6 Il peso complessivo può venir verificato durante le operazioni preliminari.

15.7 La tolleranza massima ammessa è di 0,5 Kg.

Art. 16 – SPECIFICHE DI CATEGORIA

16.1 ENDURANCE ORIGINAL SMALL FRAME e LARGE FRAME

Rientrano in questa categoria tutti gli scooter d'epoca Vespa Piaggio e Lambretta Innocenti incluse le loro copie di marche orientali, con cilindro avente luce di scarico singola, montato come l'originale (non girato) e carburatore nella posizione originale o limitrofa.

L'Organizzazione stilerà ovviamente 2 classifiche separate per Large Frame e Small Frame, inoltre si riserva di decidere se suddividere ulteriormente la classifica finale tra Vespa e Lambretta.

- Il carter, il cilindro e la marmitta di cui sopra devono essere presenti in un catalogo contemporaneo e disponibile in commercio nel 2026 tramite le normali reti commerciali dal almeno 30 giorni calcolati nel momento di utilizzo in gara.
- Il serbatoio deve essere montato sotto la sella e deve essere del tipo originale (no PK automatico) di capienza identica all'originale. Sono permesse modifiche al tappo e al rubinetto; quando chiusi da ambo i lati, non si deve permettere la fuoriuscita del carburante (al netto del tubo di sfiato).
- Il carter deve essere del tipo originale o sua riproduzione nelle quote meccaniche e nella sua versione "base" o "non lavorata" deve poter ospitare i componenti originali inclusa la sede albero nel suo diametro originale, è possibile acquistare versioni del medesimo carter recanti già le lavorazioni volute nella parte dell'albero. Sono ammesse lavorazioni di asporto materiale sia sul carter che sul cilindro.
- L'aspirazione può essere variata dal tipo originale al tipo lamellare.
- Il collettore deve essere montato nel punto originale con almeno 2 viti o prigionieri dello stesso nella posizione originale.
- Il carburatore del diametro riportato in **tabella** deve essere collocato nella zona originale (sono tollerati spostamenti minimi).
- L'accensione di tipo non programmabile e ad anticipo fisso o variabile è libera.
- Il cambio a 4 rapporti è libero
- La marmitta deve essere composta da due semigusci stampati a camere (non ad espansione), deve essere alloggiata in posizione tradizionale. È ammesso sostituire il collettore di scarico con altro di maggiore diametro purché unicamente divergente. 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 unicamente la modifica dello staffaggio al carter motore;
- I prigionieri per il cilindro devono avere gli interassi originali ed essere di tipo passante attraverso il cilindro.
- La testata deve avere candela laterale.
- La massima cilindrata ammessa per categoria è riportata in **tabella**.

CATEGORIA	CILINDRATA	DIAMETRO CARBURATORE
Endurance Original SMALL FRAME (VESPA Primav.,ET3,Special,PK,V,FL,N,L,R,SS) (LAMBRETTA LUI, Junior)	145,00cc	24mm
Endurance Original LARGE FRAME (VESPA PX,LML,Sprint,Cosa) (LAMBRETTA LI, SX, Special,DL, S1,S2, S3)	202,00cc	30mm

16.2 ENDURANCE ELITE SMALL FRAME e LARGE FRAME

Rientrano in questa categoria tutti gli scooter d'epoca Vespa Piaggio e Lambretta Innocenti incluse le loro copie di marche orientali,

Sono ammessi anche telai non originali, prodotti da aziende professionali, e devono essere presenti in un catalogo contemporaneo e disponibile in commercio nel 2026 tramite le normali reti commerciali dal almeno 30 giorni calcolati nel momento di utilizzo in gara.

I telai non originali possono essere costruiti con altre tecnologie rispetto agli originali, con materiali in lega di alluminio, lega di acciaio o carbonio, previa verifica di sicurezza del CT in fase di operazioni preliminari.

La sagoma del telaio prototipo deve comunque replicare in linea di massima il design del modello d'epoca cui si ispira, non è quindi possibile utilizzare telai in stile moto con un motore Vespa o Lambretta, le quote ciclistiche del modello d'epoca di provenienza devono essere rispettate (triangolo canotto, attacco motore, punta sella).

Questo articolo non costituisce deroga ai precedenti, dall' Art.1 fino all' Art.15 inclusi, che dovranno essere rispettati.

L'Organizzazione stilerà ovviamente 2 classifiche separate per Large Frame e Small Frame, inoltre si riserva di decidere se suddividere ulteriormente la classifica finale tra Vespa e Lambretta.

- Il serbatoio deve essere montato sotto la sella e deve essere del tipo originale di capienza originale o maggiorata fino a massimo 8L per le Small e 12L per le Large. Sono permesse modifiche al tappo e al rubinetto; quando chiusi da ambo i lati, non si deve permettere la fuoriuscita del carburante (al netto del tubo di sfiato).
- Il carter deve essere del tipo originale o sua riproduzione nelle quote meccaniche e deve poter ospitare i componenti originali, fatta eccezione per la parte dell'albero.

- L'aspirazione è libera, è vietato il disco rotante.
- Il carburatore deve essere del diametro riportato in **tabella**
- L'accensione è libera.
- Il cambio a 4 rapporti è libero
- La marmitta è libera
- I prigionieri per il cilindro devono avere gli interassi originali ed essere di tipo passante attraverso il cilindro.
- La testata è libera
- La massima cilindrata ammessa per categoria è riportata in **tabella**.

CATEGORIA	CILINDRATA	DIAMETRO CARBURATORE
Endurance Original SMALL FRAME (VESPA Primav., ET3, Special, PK, V, FL, N, L, R, SS) (LAMBRETTA LUI, Junior)	185,00cc (200,00cc solo LAMBRETTA)	Libero (anche ovale)
Endurance Original LARGE FRAME (VESPA PX, LML, Sprint, Cosa) (LAMBRETTA LI, SX, Special, DL, S1, S2, S3)	245,00cc	Libero (anche ovale)

16.3 ENDURANCE SUPER ELITE

Rientrano in questa categoria tutti gli scooter d'epoca Vespa Piaggio e Lambretta Innocenti incluse le loro copie di marche orientali,

Sono ammessi anche telai non originali, prodotti da aziende professionali, e devono essere presenti in un catalogo contemporaneo e disponibile in commercio nel 2026 tramite le normali reti commerciali dal almeno 30 giorni calcolati nel momento di utilizzo in gara.

I telai non originali possono essere costruiti con altre tecnologie rispetto agli originali, con materiali in lega di alluminio, lega di acciaio o carbonio, previa verifica di sicurezza e approvazione del CT in fase di operazioni preliminari.

La sagoma del telaio prototipo deve comunque replicare in linea di massima il design del modello d'epoca cui si ispira, non è quindi possibile utilizzare telai in stile moto con un motore Vespa o Lambretta, le quote ciclistiche del modello d'epoca di provenienza devono essere rispettate (triangolo canotto, attacco motore, punta sella).

Questo articolo non costituisce deroga ai precedenti, dall' Art.1 fino all' Art.15 inclusi, che dovranno essere rispettati.

- Il serbatoio, la sua posizione e il numero di essi, è libero. Devono essere presenti il tappo e il rubinetto che da chiusi, non devono permettere la fuoriuscita del carburante (al netto del tubo di sfiato).
- Il carter deve avere le quote di montaggio simili alle originali, ma può presentare sostanziali modifiche meccaniche negli organi interni ed esterni.
- Il tipo di aspirazione è libero.
- Il diametro del carburatore è libero (anche ovale).
- L'accensione è libera.
- Il cambio è libero
- La marmitta è libera
- La cilindrata è libera
- La testata è libera

Art. 17 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

- La verifica tecnica pre gara (OP) degli scooter consiste, di norma, nel controllo visivo da parte dei CT dei requisiti di sicurezza e delle caratteristiche tecniche visibili degli scooter, prescritte nei Regolamenti Tecnici di Classe o di Trofeo. In nessun caso una mancata contestazione in OP può essere utilizzata dai piloti come valida giustificazione per l'utilizzo di scooter non conformi ai Regolamenti Tecnici.

- Alle OP ogni squadra ha diritto a far punzonare un unico scooter. La punzonatura di uno scooter sostitutivo, prima della gara, è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, rottura etc.) e deve essere preventivamente concordata con il CT preposto. Lo scooter deve essere della stessa marca e dello stesso modello di quello sostituito.

- La punzonatura dello scooter consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio dello scooter in una zona ben visibile ed accessibile, a discrezione del Commissario Tecnico (CT) preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. In qualsiasi momento dell'evento lo scooter può essere controllato per verificare che la punzonatura sia in buone condizioni e/o che lo scooter sia punzonato a nome del pilota che lo guida.

- Alle operazioni preliminari (OP) il CT preposto ha facoltà di respingere gli scooter giudicati non conformi al vigente RT ed ai Regolamenti di Classe o di Trofeo. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità degli scooter spetta al 1° CT, tale decisione è inappellabile.
- Gli scooter devono essere conformi al regolamento di Classe o di Trofeo in ogni momento dell'evento, sono pertanto suscettibili di essere ispezionati dai Commissari di Gara, oltre che durante le OP e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova. È compito del pilota assicurarsi che il proprio scooter sia conforme al presente Regolamento in ogni momento della manifestazione; su di lui ricadrà pertanto ogni responsabilità per l'utilizzo di uno scooter non conforme. In nessun caso la mancata contestazione di non conformità da parte dei Commissari di Gara potrà essere considerata valido motivo per l'utilizzo di uno scooter non conforme.
- Il CT ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti dello scooter ritenuti non sicuri, al fine simulare gli effetti di contatti violenti, cadute o altre possibili sollecitazioni derivanti dall'uso sui campi di gara. In nessun caso il pilota potrà rivalersi sul CT o sulla FMI per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.
- Il 1° CT ha la facoltà di rimuovere la punzonatura sul telaio di uno scooter ritenuto pericoloso. Tale scooter deve essere sottoposto ad una nuova verifica tecnica (ed essere ripunzonato) qualora il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione. In qualsiasi momento dell'evento, il 1° CT ha facoltà di richiamare un pilota per la verifica di uno scooter ritenuto non conforme e, qualora necessario, rimuovere la punzonatura sul telaio fino all'adeguamento dello scooter alle richieste del 1° CT.
- In qualunque momento della manifestazione il 1° CT ha la facoltà di effettuare marcature, anche a mezzo di punzoni e sigilli, su un qualsiasi componente dello scooter. È obbligo del pilota (o del suo meccanico per lui) assicurarsi che le marcature siano integre ed in buone condizioni prima di ogni ingresso in pista.
- In sede di verifica tecnica, il CT preposto ha la facoltà di richiedere, ispezionare, analizzare, trattenere qualsiasi componente o dato presente sullo scooter, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste del CT è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del CT preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato sulle misure effettuate non viene applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.
- L'angolo di rotazione dello sterzo da ambedue i lati della linea mediana deve essere di almeno 15°. È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi in nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata. In qualunque posizione dello sterzo e della sospensione anteriore, la ruota anteriore non deve toccare alcun componente dello scooter.
- Le estremità esposte dei manubri, di tutte le leve di comando sui manubri e delle pedane devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica.
- Sul semi-manubrio destro o sul lato destro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante di colore rosso (kill-switch) che consenta di spegnere il motore. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.
- Il comando dell'acceleratore (meccanico o elettronico) deve richiudersi automaticamente quando il pilota lo rilascia.
- La posizione della forcella rispetto alle piastre di sterzo è libera a condizione che l'accoppiamento venga fatto sfruttando tutta l'altezza delle superfici di serraggio della piastra di sterzo superiore. È ammesso utilizzare i tappi forcella per l'accoppiamento con la piastra di sterzo superiore.
- Tutti gli scooter, devono avere almeno un impianto frenante funzionante per asse ruota.
- In tutte le Classi è obbligatorio l'uso di un dispositivo (para-leva) che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due scooter.
- In tutte le Classi per il fissaggio delle pinze freno è ammessa unicamente bulloneria (viti, perni, dadi) in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o, ove ammesso, in titanio di grado 5. La bulloneria in alluminio non è consentita per quest'applicazione.
- Eventuali condotti o paratie atti a migliorare il raffreddamento delle pinze freno, devono avere i bordi arrotondati, non devono estendersi oltre la circonferenza esterna del cerchio ed essere montati in modo da non entrare in contatto con il terreno durante il normale utilizzo dello scooter.
- L'uso di cerchi ruota in materiale composito come carbonio e/o kevlar, inclusi quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro, non è ammesso.
- L'uso di ruote lenticolari e/o l'uso di coperchi solidali ai cerchi ruota è vietato.
- È ammesso, oltre che raccomandato, inserire alle estremità dei perni ruota dei tamponi di protezione con i bordi arrotondati e con una sporgenza massima dalle estremità dei perni ruota di mm. 30.
- Tutti gli pneumatici devono essere sostituiti quando l'usura eccede il valore minimo fissato dal costruttore. Gli pneumatici rain possono essere usati unicamente se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal DdG.
- Il carburante deve essere contenuto in un unico serbatoio. Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, è raccomandato, ma non obbligatorio, riempire il serbatoio con materiale ignifugo spugnoso. Il tappo del serbatoio deve garantire una tenuta perfetta.
- In tutte le Classi, la sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato, è vietata. Mettere in comunicazione la cassa filtro con il serbatoio è consentito.

- In tutte le Classi tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare attraverso un elemento filtrante (filtro/i) che impedisca l'ingresso di corpi estranei all'interno del motore.
 - Sugli scooter 2T privi di cassa filtro, tutti i tubi di sfiato del motore devono terminare in uno o più serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati allo scooter.
 - È consigliato montare un sistema che disconnetta la batteria in caso di cortocircuito (fusibile).
 - La luce posteriore deve essere accesa unicamente quando il DdG dichiara la prova o la gara bagnate e in caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del DdG, ma deve rimanere montata e mantenuta operativa (pronta all'uso) durante tutta la durata dell'evento.
 - Ogni componente della carrozzeria deve essere presentato in buono stato di conservazione e con sistemi di fissaggio allo scooter tali da impedire il distacco quando lo scooter si trova in pista, nel rispetto delle norme del vigente RTGS.
 - I caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere chiaramente leggibili, di colore omogeneo ed avere un fondo possibilmente opaco, tale da non riflettere la luce solare.
 - Tutti i piloti devono indossare l'abbigliamento di protezione conforme alle norme vigenti.
- Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dell'abbigliamento di protezione è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia i Commissari di Gara preposti (o il personale da questi delegato) si riservano di effettuare delle verifiche durante il corso della manifestazione, anche a campione. Il rifiuto da parte del pilota a sottoporre l'abbigliamento di protezione alla verifica richiesta comporta l'esclusione dalla manifestazione. L'abbigliamento di protezione deve essere indossato correttamente secondo le indicazioni del Fabbrikante e presentarsi in ottimo stato di conservazione, privo di strappi, abrasioni e/o rotture tali da pregiudicare la funzione protettiva.