



REGOLAMENTO GENERALE

1. Licenza

Le uniche licenze ammesse sono del tipo ACSI MOTO: SCOOTER GP o GIORNALIERA.

2. Contributi Associativi

Sono ammessi tutti i piloti in possesso della licenza indicata nel regolamento sportivo generale. L'età minima e massima è quella consentita per l'ottenimento della licenza.

Il contributo associativo promozionale, preventivo a tutte le gare è di 250,00 € (entro e non oltre la prima gara). Il contributo associativo promozionale per piloti con trasferte significative è di 50,00 € a singola gara e si applica ai piloti con residenza nelle regioni Lazio, Abruzzo ed inferiori, nonché ai piloti provenienti dall'Estero. Il contributo associativo ordinario alle singole gare è di 80,00 €.

La richiesta di partecipazione alla gara, ricevuta tramite gli apposti moduli, completati in ogni parte, sarà accettata fino alle ore 8:30 della domenica in cui si svolgerà la gara.

3. Formula di Gara

Numero 1 turno di prove libere e 1 turno di prove cronometrate ufficiali, della durata variabile a secondo delle esigenze di programma (minimo 10 minuti). I tempi di qualificazione decreteranno le griglie di partenza delle finali. Sono previste 2 finali/manche.

In occasione di gare effettuate in concomitanza con altre manifestazioni sportive gestite dall'organizzazione dell'evento (es. Scooter Weekend) è prevista una sola manche. Questo potrà avvenire una sola volta nell'arco di tutto il campionato.

4. Tempi di Qualifica

I tempi di qualifica saranno determinati con l'utilizzo dei transponder consegnati dalla direzione gara nei turni di prove cronometrate. Il transponder va fissato in modo adeguato NON oltre la parte anteriore dello scudo della vespa (No manubrio, forcella, nasello porta claxon, parafango ecc.). Lo scooter utilizzato per le qualifiche, individuato mediante telaio, deve essere utilizzato per la relativa gara. È consentita la sostituzione di tutti i componenti, i quali dovranno però essere sottoposti nuovamente alla procedura di punzonatura di cui all'art. 7a.

5. Partenza

Prima di ogni partenza è obbligatorio effettuare il giro di ricognizione, fatto salvo il caso in cui sia la direzione di gara stessa a prevedere la partenza senza giro di ricognizione. Il mancato compimento del giro di ricognizione (ove prescritto) per ritardo del pilota o anche per forza maggiore, determina la partenza dai box o dall'ultima griglia, a seconda della situazione in concreto. I mezzi che hanno superato le prove cronometrate partiranno in griglia secondo il tempo di qualifica. L'ultimo classificato della categoria Open parte dopo il penultimo della categoria Open, indipendentemente dal tempo in qualifica, i piloti dietro scalano di un posto in griglia.

6a. Punteggi e Classifiche delle Finali di ogni Gara

Per ognuna delle due manche di gara saranno attribuiti i seguenti punteggi:

1°=300	2°=240	3°=200	4°=170	5°=150	6°=140	7°=130	8°=120	9°=110	10°=100	11°=95
12°=90	13°=85	14°=80	15°=75	16°=70	17°=65	18°=60	19°=55	20°=50	21°=45	22°=40
23°=35	24°=30	25°=29	26°=28	27°=27	28°=26	29°=25	30°=24	31°=23	32°=22	33°=21
34°=20	35°=19	36°=18	37°=17	38°=16	39°=15	40°=14	41°=13	42°=12	43°=11	44°=10
45°=9	46°=8	47°=7	48°=6	49°=5	50°=4	51°=3	52°=2	53°=1		

Dal 53° classificato in poi verrà assegnato un punto. La classifica finale di gara verrà redatta per somma di punti, considerando validi tutti i punteggi acquisiti in ciascuna manche finale disputata. In caso di pareggio alla fine di una gara, il pilota che avrà totalizzato il punteggio superiore nella seconda manche, sarà nella posizione più alta in classifica rispetto al pilota con lo stesso punteggio totale.

6b. Scarto

È prevista una manche di scarto. Sono escluse dal diritto di scarto esclusivamente le manche oggetto di squalifica.

Il punteggio finale, determinante per la classifica generale, è composto dai punteggi di tutte le gare disputate con la detrazione d'ufficio della manche in cui il pilota ha realizzato il minor punteggio.

7a. Verifiche di Sicurezza

Le verifiche verranno effettuate dal responsabile tecnico designato dalla A.S.D. Scooter Racing Italy con il supporto dei commissari tecnici. Prima di ogni giornata di gara, gli scooter dovranno essere sottoposti alle verifiche di sicurezza. Ove, successivamente alla verifica, si rendesse necessaria la sostituzione di un componente (gruppo termico, scarico ecc.), il pilota ha l'obbligo di ripresentare il mezzo ai commissari di gara per la nuova verifica di sicurezza. Non sarà possibile cambiare il telaio del mezzo dopo le prove cronometrate.

7b. Verifiche Tecniche di Conformità al Regolamento Successive alla Gara

Al termine di ciascuna manche tutti i mezzi devono essere depositati nel parco chiuso per un tempo minimo di 10 minuti. Questo vale anche per i mezzi che per qualsiasi motivo non siano stati in grado di terminare la gara. In caso di mancato deposito il pilota verrà squalificato.



CAMPIONATO NAZIONALE VPI 2014

REGOLAMENTO COMPLETO

ificato dalla gara. Durante il periodo di deposito i commissari tecnici potranno eseguire verifiche tecniche a propria discrezione su tutti i mezzi depositati. Eventuali ricorsi da parte dei piloti devono essere presentati tassativamente entro il periodo di deposito. Al parco chiuso possono accedere esclusivamente gli addetti alle verifiche tecniche.

7c. Ricorso Individuale

Ogni team/pilota partecipante, potrà presentare ricorso verso uno o più partecipanti della sua stessa classe/categoria. Se l'esame del ricorso comporta lo smontaggio di uno o più componenti del veicolo, il ricorrente dovrà preventivamente depositare una determinata somma a titolo di rimborso spese/lavoro, per il caso in cui la verifica dia esito negativo. Tale somma verrà restituita al ricorrente in caso di esito positivo, o divisa nel montepremi di giornata in caso di esito negativo.

8. Ammontare dei Depositi (applicabili per analogia anche a altri eventuali componenti di simile entità)

- € 150,00 - smontaggio albero motore
- € 100,00 - smontaggio gruppo termico
- € 20,00 - smontaggio carburatore
- € 20,00 - smontaggio marmitta
- € 50,00 - verifica di un qualsiasi componente non indicato in precedenza

9. Numeri di Gara

Sul mezzo da gara devono essere obbligatoriamente applicati 3 serie di numeri di gara, sulla parte anteriore e sul lato destro e sinistro del veicolo, in posizioni ben leggibili (a discrezione della direzione gara).

10. Piloti Stranieri

Qualora un pilota straniero intenda partecipare a una o più gare di campionato (non oltre 4) saranno consentite deroghe al regolamento purché oltre alla persona, il mezzo soddisfi i requisiti di cilindrata e di sicurezza.

11. Norme Generali

È assolutamente vietato l'uso di strumenti audio/video Bluetooth o Wi-Fi che permettano di comunicare direttamente con il pilota nel corso della gara o delle prove di qualifica.

Per quanto non contemplato nel presente regolamento, vale quanto riportato nel regolamento generale della lega motociclismo AICS attualmente in vigore.

Quando non specificato altrimenti, con la parola "Vespa" si sottintende anche Lambretta.

REGOLAMENTO TECNICO

Sono ammesse tutte le Vespe monocilindriche a marce a mano a due ruote con diametro massimo del cerchio 10 pollici. I telai (scocche) devono essere Vespa o Lambretta. I mezzi non devono presentare parti sporgenti pericolose o mal fissate. Tutte le parti in movimento (volani, ventole ecc.) devono essere ben protette, in particolare le marmitte devono essere montate in modo da non creare impedimenti o pericoli per il pilota o terzi in caso di emergenza o avaria del mezzo.

Ogni mezzo deve essere dotato di interruttore stacca-corrente mediante interruttore a strappo. È consigliato il montaggio di un dispositivo di sgancio rapido del tubo benzina.

1. Carter Motore

Il carter motore per le Vespa deve essere di derivazione Vespa Small (50 Special, Primavera, ET3, PK, PX/TS ecc.) originali Piaggio o after-market, purché disponibili sul mercato e rassomiglianti esteticamente ai carter originali. Il produttore dei carter after-market è autorizzato a vendere i carter utilizzando i propri canali di vendita. Esso deve comunque garantire la disponibilità immediata durante tutto l'arco della stagione di gare.

Sono consentiti tutti i modelli purché abbinati ai telai di origine (carter nati per Vespe grandi su telai grandi, carter nati per Vespe small su telai piccoli). Il carter motore deve presentarsi in buone condizioni senza rotture, crepe o evidenti perdite di olio. Sono vietate piastre e spessori tra i due semi-carter. Il carter motore per le lambretta deve essere di derivazione lambretta.

2. Pneumatici e Cerchi

I pneumatici devono essere omologati per uso stradale e presentarsi in ottime condizioni senza screpolature, abrasioni o altri difetti che ne possano compromettere il buon funzionamento. I cerchi non hanno limitazioni particolari fermo restando che la misura rimanga di 10 pollici e che si possano abbinare alle forcelle utilizzate. È possibile utilizzare cerchi formati da due elementi, o mono elemento tipo tubeless. Vietati i cerchi in teflon o materiale NON metallico.

Non è consentito l'uso di termocoperte per riscaldare le gomme.

3. Telaio

Il Telaio si deve presentare in buone condizioni generali e strutturali senza parti sporgenti o taglienti. È consentito ridurre la larghezza



CAMPIONATO NAZIONALE VPI 2014

REGOLAMENTO COMPLETO

dello scudo e della pedana. La Larghezza minima consentita è di 35 cm (Vespa Small, Large e Lambretta). Al di fuori di queste modifiche non è consentito asportare, tagliare o modificare parzialmente scudi, pedane o scocche laterali. Queste parti possono essere modificate solo se sostituite da componenti o scocche in vetroresina o carbonio, anteriori o posteriori che riproducano integralmente la forma originaria del mezzo e purché siano ben fissate, fatte a regola d'arte e robuste a sufficienza, in modo da garantire la protezione del pilota in caso di caduta.

Sono ammesse tutte le modifiche sopra citate purché non vadano a compromettere la robustezza strutturale generale del telaio. Sono consentite modifiche atte a consentire una adeguata aerazione nei motori. Il telaio deve rimanere struttura a sè e portante anche in mancanza di staffe e rinforzi. Sono consentiti rinforzi perimetrali su scudo, pedana e scocche, e l'uso di tamponi per proteggere il mezzo in caso di caduta. È obbligatorio il montaggio di un profilo di protezione su tutto il perimetro scudo e pedana che non deve presentare parti taglienti. È consentito (consigliato) un bordo scudo metallico tondo in acciaio o tondino di acciaio saldato. È consentito a tale scopo anche ripiegare il profilo esterno di scudo, pedana, scocche.

Sportellino copri motore obbligatorio per le Vespe Small Frame, entrambe le pance obbligatorie per le Vespe Large e Lambrette. Sono consentite applicazioni di barre perimetrali atte alla protezione di carrozzeria o parti di motore (es. ventole). Vista la struttura del telaio Vespa/Lambretta è consentito aggiungere rinforzi che non devono in nessun modo sostituire l'azione portante del telaio. È consentito l'utilizzo di un rinforzo centrale realizzato con tubo o barra facilmente disarticolabile in caso di controllo o verifica tecnica post gara, fissata in non più di tre punti dislocati a piacere tra canotto sterzo e attacco sella. Il rinforzo deve rimanere all'interno del tunnel centrale (non può essere attaccato lateralmente al tunnel). La zona che si verrà a creare tra barra/tubo e pedana sottostante deve essere assolutamente chiusa con paratia per evitare spiacevoli conseguenze in caduta. La paratia/barriera deve essere ben fissata e robusta, il materiale da utilizzare è lamiera metallica, plexiglass o policarbonato (per il plexiglass o policarbonato lo spessore minimo è 3 mm, per l'alluminio 1,5 mm). È assolutamente vietato variare il punto d'attacco del motore al telaio, e modificare l'interasse allungando o accorciando lo stesso.

4. Pedalina di Messa in Moto

È vietato il montaggio della pedalina per la messa in moto originale senza alcuna modifica. È consentito non montarla oppure montare un modello con pedalina girevole o retraibile purché non sporga dalla sagoma del telaio. È consentito piegare la pedalina originale in modo che non sporga dalla sagoma del telaio. La direzione si riserva di escludere Vespe con pedalina eccedente la sagome della Vespa o mancante della battuta poggiapiede.

5. Serbatoio

Il serbatoio è libero purché sia sufficientemente robusto, realizzato con materiale idoneo e dotato di rubinetto accessibile dall'esterno. Il serbatoio deve essere fissato in modo adeguato nell'apposito vano sottosella e non deve presentare perdite.

6. Comando Cambio e Manubrio

Il manubrio deve essere di derivazione Vespa a marce. Consentiti tutti i modelli in alluminio o ferro (vedi ultime versioni). Sono consentite applicazioni di pompe idrauliche per frizione e freno anteriore ben fissate e non troppo sporgenti. Comando gas di tipo tradizionale o rapido anch'esso ben fissato al corpo manubrio.

Divieto assoluto di montare leve appuntite o senza pallino di sicurezza. Il comando del cambio deve essere tassativamente a polso come in origine. Vietato cambio sequenziale o servoassistito in qualsiasi maniera. È obbligatorio il montaggio di un sistema di spegnimento d'emergenza a strappo.

7. Marmitte

Sono consentite tutte le marmitte purché siano dotate di silenziatore adeguato, la rumorosità massima non dovrà superare i 95 db a 6000 giri/min. I mezzi che superano tale soglia saranno sospesi in attesa di adeguamento e/o modifica del sistema di scarico. Le marmitte dovranno rimanere nella sagoma del telaio Vespa, dovranno essere ben fissate e montate in modo da non pregiudicare la sicurezza del pilota e dei terzi.

8. Carburante

Sono severamente vietati propellenti diversi dalla benzina (es. alcool, nitrometano, metanolo ecc.). Sono ammesse benzine con numero di ottano (RON) max. 100, normalmente reperibili in commercio 24h/24 presso i distributori di benzina. È vietato qualsiasi tipo di sovrimentazione meccanica o chimica, soprattutto l'utilizzo di gas ossigenanti quali protossido d'azoto, ossigeno ecc.

9. Sella

È consentito il montaggio di tutte le selle in commercio e quelle di realizzazione artigianale. Le selle devono essere ben fissate. Tutte le sedute dovranno avere un sistema di chiusura efficace che non dovrà permetterne l'apertura accidentale.

10. Forcella, Parafango, Sospensioni e Freni

Sono consentite tutte le forcelle sia mono che doppio stelo di derivazione Vespa o Scooter, ammortizzatori oleopneumatici o a gas e freni a tamburo o a disco abbinabili alla forcella stessa reperibili in commercio. Tutte le forcelle devono essere ben fissate e in buono stato di utilizzo. I freni devono funzionare perfettamente e correttamente su entrambe le ruote pena la squalifica.

La ruota anteriore deve montare obbligatoriamente un parafango sportivo che copra la gomma nella sua larghezza.



CAMPIONATO NAZIONALE VPI 2014

REGOLAMENTO COMPLETO

11. Peso Minimo del Mezzo

Il peso minimo mezzo + pilota sarà di 150 kg.

Il peso totale minimo rappresenta la seguente somma: peso del mezzo con la benzina residua nel serbatoio in fase di verifica tecnica, peso del pilota in assetto da gara. È consentita l'aggiunta della zavorra che dovrà essere ben fissata in maniera tale da non costituire pericolo per sé e per i terzi. Il peso e la posizione delle zavorre vanno dichiarati e saranno verificate visivamente prima dell'inizio della gara dallo staff. Il peso minimo sarà rilevato al termine della gara. Per questo il pilota avrà l'obbligo di presentarsi alle operazioni di pesatura in tenuta da gara.

12. Abbigliamento

Tuta in pelle intera o spezzata purché cucita adeguatamente in corrispondenza della giunzione giubbotto-pantaloni, con protezioni su spalle e gomiti, para-schiena, guanti, stivaletti, casco integrale. Tutto l'abbigliamento deve essere omologato per utilizzo motociclistico. Il casco deve essere omologato per uso in pista (sgancio con fibbia ad anelli). **OBBLIGATORIO IL COLLARE.** Le tute in due pezzi adattate al regolamento con cucitura, saranno sottoposte ad esame visivo da parte dei tecnici di gara.

13. Comportamento

Il pilota non potrà provare il proprio mezzo nell'area dei box, pena l'immediata squalifica dalla gara.

Se il comportamento si ripete alla gara successiva, il pilota sarà squalificato per tutto il campionato.

Il pilota non potrà sottrarsi alla verifica del mezzo se e quando richiesto da parte dello staff tecnico; in caso di rifiuto verrà immediatamente squalificato.

La direzione di gara può in qualsiasi momento impedire la partenza o intimare lo STOP (anche durante la gara tramite segnalazione specifica) ad ogni mezzo che riterrà non sicuro, irregolare o pericoloso.

In caso di caduta è fatto obbligo, se possibile, di spostare se stessi ed il mezzo fuori dalla traiettoria di gara il più presto possibile. Nel malaugurato caso ciò non fosse possibile, provvederanno i commissari/soccorritori di gara. O il mezzo riparte a bordo pista in tempi ragionevoli, oppure va portato al più presto ai box tramite le apposite vie.

In tutte le manifestazioni organizzate o gestite da Scooter Racing Italy, eventuali irregolarità ed ottemperanze da parte dei piloti verranno sanzionate in base al **REGOLAMENTO DI GIUSTIZIA SPORTIVA** scaricabile dal sito www.acsimoto.it

14. Modalità di Registrazione

Per essere ammessi alla gara bisogna essere muniti di licenza regolare ACSI dell'anno in corso e di un documento di identità non scaduto. In caso di pilota minorenni, all'atto della registrazione bisogna presentare il modulo di responsabilità compilato in ogni sua parte dal genitore allegando documento di identità valido di quest'ultimo. Questo modulo è disponibile on-line o presso l'area iscrizioni.

I mezzi dei piloti non registrati dovranno rimanere fermi e parcheggiati nella zona box e non potranno essere avviati per nessun motivo. Alla prima registrazione sarà assegnato un numero di partecipazione che sarà valido per tutta la durata del Campionato VPI. È possibile richiedere un numero personalizzato, sempre se ancora disponibile, contattando la direzione prima di inizio campionato. Il mancato rispetto del regolamento è sanzionato con la squalifica.

REGOLAMENTO CATEGORIA CLASSIC

1. Carter, Cilindri, Cilindrata

In questa categoria sono ammessi tutti i kit raffreddati ad aria nati per Vespa, italiani ed esteri di qualsiasi tipo e marca, in ghisa o alluminio con aspirazione tradizionale al carter (es. Polini, Malossi, Dr, Olimpia, Pinasco, Motoristica Milanese, Eurocilindro, Zirri, Quattrini, Parmakit, Falc, ecc.), senza traversino o booster allo scarico, fissati al carter motore tramite i prigionieri passanti, come il cilindro originale. Il Pistone deve essere nato in abbinamento al kit. Sono consentiti cilindri in vendita alla data del 31/12/2013.

È vietato riportare canne con diametri o materiali diversi dal diametro e dal materiale della canna originale del cilindro.

Sono consentiti carter originali per vespa (lambretta) o after-market come indicato nella parte generale.

Nel cilindro e nel carter motore è possibile intervenire solo con operazioni che prevedano asportazione di materiale, mentre è vietato il riporto o l'aggiunta di materiale di qualsiasi genere (saldatura, pasta epossidica, mediante bullonatura ecc.). È consentito effettuare operazioni di saldatura dei carter solo in zona travasi. È consentito barenare i carter pompa. Il limite della cilindrata è di 135cc per le vespe a telaio piccolo (Vespa 50 e derivate), 177cc per le vespe a telaio grande (Vespa PX e simili), 186cc per lambretta.

Sono consentite le maggiorazioni di rettifica rimanendo entro il limite di due maggiorazioni da 4 decimi cadauna per i cilindri in ghisa. L'alesaggio massimo consentito è di 58 mm e 63,8 mm per telai piccoli e grandi rispettivamente.

2. Accensione e Volano Magnete

Sono consentiti tutti i tipi accensione nate per Vespa e normalmente reperibili in commercio, elettroniche o a puntine, ad anticipo fisso o variabile analogica (ritardo max. 8 gradi) non riprogrammabile. Vietate le accensioni a rotore interno. Il volano deve essere ben fissato e non deve presentare crepe o rotture. Il copri-volano è obbligatorio e deve essere in metallo.

3. Albero Motore



CAMPIONATO NAZIONALE VPI 2014

REGOLAMENTO COMPLETO

Sono consentiti tutti gli alberi motore e le bielle nati per vespa e reperibili normalmente in commercio. La corsa dell'albero motore deve rimanere quella di serie.

- Small Frame corsa max. 51 mm
- Big Frame corsa max. 57 mm
- Lambretta corsa max. 58 mm

Non sono consentite fasciature o riporti di materiale sull'albero atte ad aumentarne la larghezza in toto o parzialmente.

4. Carburatore e Collettore

Per le vespe a telaio piccolo Sono consentiti tutti i carburatori con diametro massimo di 26 mm normalmente reperibili in commercio, per le vespe tipo PX e le lambrette, il diametro massimo del carburatore è 30/30. Il diametro va misurato prima e dopo la valvola. I carburatori non possono essere modificati (allargati nei condotti, spessorati ecc.). Il foro d'immissione e di aspirazione deve essere tondo. Per questioni di sicurezza il carburatore deve restare in zona protetta, completamente all'interno della scocca nel vano sottosella.

Sono ammessi collettori commerciali disponibili sul mercato alla data del 31/12/2013. Per il fissaggio è obbligatorio utilizzare i prigionieri originali del carter motore (due o tre fori) senza aggiunta di basette di adattamento. È quindi vietato saldare il collettore sul carter. Non sono ammessi collettori lamellari auto-costruiti. Non sono consentiti lamellari tipo V-force o simili che raddoppiano il numero di lamelle utili. Se il raccordo dalla cuspide al carburatore non è fatto per montare il 30 mm o il 26 mm, si può adattare il pezzo di collettore che va dalla cuspide al carburatore. Non si può modificare, ridurre, aumentare, accorciare o allungare il pezzo porta cuspide. Si possono togliere i difetti di lavorazione.

5. Cambio

Per vespa Small Frame cambio originale Piaggio con la seguente rapportatura: 10/58, 14/54, terza libera, quarta libera. Vespa tipo PX (Big Frame) e Lambretta cambio libero.

REGOLAMENTO CATEGORIA OPEN-PROFESSIONALE

La categoria Open-Pro rappresenta una piattaforma di sviluppo per i costruttori, preparatori e per i piloti più esperti nel campo. Ogni pilota della categoria Open-Pro dovrà obbligatoriamente compilare, al momento della registrazione, un modulo dove indicherà tutti i componenti meccanici e ciclistici montati. Questo elenco verrà pubblicato in una pagina web dedicata al pilota stesso.

Tutti i piloti della categoria Open-Pro sono chiamati a partecipare ad almeno 4 gare. In caso un pilota di questa categoria esegua un numero inferiore di gare, la pagina web personale verrà cancellata.

Nella categoria Open-Pro non sono previsti montepremi di fine anno.

1. Carter, Cilindri e Cilindrata

In questa categoria sono ammessi tutti i cilindri, italiani ed esteri di qualsiasi tipo e marca, in ghisa o alluminio con aspirazione al carter o lamellare al cilindro raffreddati ad aria o a liquido. Non è consentito riportare materiale sul cilindro al fine di allargare la travaseria. Nei mezzi raffreddati a liquido, il radiatore può essere sistemato in qualsiasi luogo purché ben fissato e che non arrechi impedimenti alla guida o a terzi. Il liquido da utilizzare è solamente l'acqua, altri liquidi possono creare pericolo in pista. Il limite della cilindrata per vespa small è di 150cc, mentre per vespa large e lambretta è di 230cc se raffreddate ad aria, 180cc se raffreddate a liquido.

Sono consentite le maggiorazioni di rettifica rimanendo entro i limiti di due rettifiche da quattro decimi cadauna per i cilindri in ghisa. Gli attacchi del motore al telaio devono rimanere originali e deve rimanere inalterato l'interasse della Vespa.

Sono consentiti carter originali per Vespa (Lambretta) o after-market come indicato nella parte generale.

2. Accensione e Volano Magnete

Sono consentiti tutti i tipi di accensione nate per Vespa e normalmente reperibili in commercio, elettroniche o a puntine. Il volano deve essere ben fissato e non presentare crepe o rotture. Il copri volano è obbligatorio e deve essere in metallo.

3. Albero Motore

Albero motore libero.

4. Carburatore e Collettore

Carburatore libero. Collettore di aspirazione libero. Per questioni di sicurezza il carburatore deve restare in zona protetta, completamente all'interno della scocca nel vano sottosella.

REGOLAMENTO IN FASE DI APPROVAZIONE DA PARTE DI ACSI.