



REGOLAMENTO TECNICO CAMPIONATO ITALIANO VINTAGE ENDURANCE 2015

Il presente regolamento è finalizzato a definire le prescrizioni tecniche che tutti i partecipanti sono tenuti a rispettare ed a cui si impegnano ad attenersi con la loro iscrizione.

1. INTRODUZIONE

Tutti i motocicli partecipanti al Campionato Italiano Vintage Endurance, ad eccezione di quelli schierati da equipaggi stranieri, devono essere in possesso di Certificato di Conformità Storico Tecnica. Le moto devono rientrare in una delle classi riportate al seguente punto 4 del presente regolamento e devono essere spinte da motori ad almeno 2 cilindri.

Le moto partecipanti al Campionato Italiano Vintage Endurance dovranno essere in configurazione originale; se alcune parti fossero sostituite esse dovranno essere simili alle originali.

2. GENERALITA'

2.1 Principi generali

I motocicli con motori a 4 tempi devono avere una vasca di contenimento, chiusa sui quattro lati e dotata sul fondo di tessuto spugnoso assorbente, di dimensioni tali da contenere almeno la metà del liquido di lubrificazione e raffreddamento.

I tubi di sfiato motore, cambio e circuito di raffreddamento devono scaricare in un contenitore adatto, con una capacità minima di 500 cc.

Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, i tubi di mandata e ritorno al radiatore olio, i filtri dell'olio e gli scambiatori (acqua olio) esterni al motore devono avere una tenuta perfetta ed essere assicurati con un filo da legatura in modo tale da impedire eventuali aperture accidentali.

In tutte le moto con raffreddamento a liquido è consentito l'utilizzo solo di acqua pura o mescolata con alcool etilico.

Tutti i pezzi ritenuti pericolosi all'atto delle verifiche tecniche dovranno essere rimossi.

Le pedane devono avere estremità arrotondate e terminare con una sfera di raggio minimo di 8 mm.

2.2 Motore

Per quanto attiene il motore, devono essere conservate le caratteristiche peculiari della moto di serie come: il numero delle valvole, il numero dei rapporti del cambio, il numero degli alberi a cammes.

Il carter del motore deve rimanere conforme all'originale; modifiche interne sono comunque ammesse.

La corsa e l'alesaggio possono essere variate, salvo eventuali specifiche disposizioni per classe.

La preparazione della testata è libera, salvo quanto già disposto per valvole ed alberi a cammes.

Una tolleranza sulla cilindrata del 5% è prevista per tutte le classi.



2.3 Accensione

L'accensione e le bobine sono libere, non sono ammesse bobine di tipo diretto (inserirle nel cappuccio candela).

2.4 Alimentazione

I carburatori possono essere a valvola tonda, piatta, quadra.

Non è ammessa iniezione o alimentazione forzata di alcun tipo.

2.5 Manubrio

Un interruttore di arresto motore deve essere posizionato sul manubrio, facilmente raggiungibile dai piloti a mano e deve arrestare istantaneamente il funzionamento del motore.

Il comando del gas deve chiudersi automaticamente quando viene rilasciato. Le estremità del manubrio devono terminare con materiale solido o ricoperto in gomma.

2.6 Leve

Tutte le leve del manubrio (frizione, freno e, se presente, la decompressione) devono terminare con una sfera con diametro minimo di 16 mm.

2.7 Trasmissione

Il pignone del contralbero deve essere coperto con uno scudo metallico protettivo. Un coperchio metallico deve schermare completamente la catena primaria su motori con cambio separato.

Una protezione deve essere montata in modo tale da evitare qualsiasi contatto fisico diretto possibile tra la catena e la corona; si raccomanda che tale protezione abbia uno spessore di almeno 5 mm.

Le frizioni anti-saltellamento sono vietate.

2.8 Freni

Il diametro massimo dei dischi è consentito secondo quanto previsto al seguente punto 4. Per motivi di sicurezza sono autorizzati i dischi semi flottanti. Un disco è considerato "semi flottante" se la superficie frenante è fissata con nottolini con le molle per il gioco assiale. Quindi un disco "semi flottante" si sposterà dalla posizione originaria solo agendo con forze assiali mentre nel disco flottante la superficie frenante è libera di muoversi assialmente.

Sono consentite pompe dei freni dello stesso periodo del motociclo. Sono vietate pinze a 4 pistoncini o più se non previste di serie, così come pompe dei freni con un serbatoio olio separato di recente costruzione.

E' obbligatorio l'ancoraggio delle pinze freno alla forcella con viti di fissaggio metalliche. Sono vietati sistemi di fissaggio rapido delle pinze dei freni.

2.9 Ruote

Diametro cerchi e larghezza pneumatico sono definiti in base alla classe.

E' consentito il sistema di cambio rapido della ruota posteriore.

Tutti i componenti della ciclistica (cerchi, pompe freno, pinze freno ecc.) possono essere variati ma devono rimanere tecnicamente ed esteticamente equiparabili agli equipaggiamenti del periodo.

2.10 Pneumatici

Sono vietati pneumatici slick, slick scolpiti e gomme rain. Sono consentiti solo pneumatici con battistrada in libera vendita senza modifiche.



I pneumatici e le ruote non devono superare la larghezza massima della propria classe come previsto al successivo punto 4.

Sono vietate le termocoperte, anche all'interno dei box.

2.11 Sospensioni

Sono ammessi ammortizzatori con serbatoio esterno.

2.12 Serbatoio carburante

Il serbatoio del carburante deve essere completamente riempito con materiale ignifugo (ad esempio Explosafe®).

Il serbatoio del carburante può avere un solo tappo, con i tubi di sfiato che devono scaricare in una vasca di raccolta con un volume minimo di 250 ml costruita di un materiale adatto. Se la moto ha due tappi, uno di essi deve essere chiuso ermeticamente (placca metallica avvitata o bulloni).

2.13 Varie

Non sono ammessi sistemi di registrazione dei dati.

Non sono ammessi accessori e silenziatore in carbonio.

3. Numeri e colori delle targhe portanumero

Le moto devono essere equipaggiate con targhe rettangolari con bordi arrotondati. Le dimensioni di queste targhe devono essere di almeno 285 millimetri di larghezza e 235 millimetri di altezza.

La dimensione dei numeri deve essere di 140 mm di altezza, 80 mm di larghezza e 25 mm di spessore. Per i numeri di due o più cifre, le cifre devono essere separate da uno spazio di 15 mm.

Le targhe devono essere apposte sulla moto come segue: una nella parte anteriore, nel centro o leggermente su un lato della moto e due su ciascun lato della parte posteriore della moto. Per i numeri è consigliato l'utilizzo di materiale retro-riflettente. Le targhe non devono essere illuminate ma non possono essere inclinate di più di 30° rispetto alla verticale.

Classe Maxi Classic	targhe nere	numeri bianchi
Classe Classic 1000	targhe gialle	numeri neri
Classe 750	targhe bianche	numeri neri
Classe 750 TT	targhe rosse	numeri bianchi.

4. CLASSI

4.1 Classe Maxi Classic

Queste moto devono essere state costruite prima del 31 dicembre 1982 ed avere un minimo di 2 cilindri.

La cilindrata è libera, ma deve essere comunque superiore a 340 cc.

Il numero delle marce deve rimanere come nel modello di serie.

Freni: disco fisso o semiflottante come sul modello originale, con diametro massimo di 310 mm. Sono ammesse le pinze a doppio pistone solo se montate all'origine. I dischi di tipo totalmente flottante sono proibiti.

Ruote: diametro minimo 18 pollici, gli pneumatici non devono superare una larghezza massima di 150 mm.



Diametro massimo dei tubi delle forcelle 42 mm.

Telai speciali sono ammessi se la relazione tra telaio e motore può essere dimostrata con documentazione storica.

4.2 Classe Classic 1000

Queste moto devono essere state costruite prima del 31 dicembre 1981, avere motori con minimo 340 cc con minimo due cilindri.

La cilindrata massima deve essere di 1100 cc per motori a due cilindri/due valvole, 1000 cc per i motori a 3/4 cilindri/due valvole.

In questa classe possono concorrere anche motocicli dotati di motori con 4 valvole per cilindro purché di cilindrata non superiore ai 750 cc.

Il numero delle marce deve rimanere come nel modello di serie.

Freni: dischi fissi originali o simili agli originali, con un diametro massimo di 300 mm. Sono ammesse pinze freno a doppio pistone solo se montate in origine.

Dischi semiflottanti sono ammessi, dischi totalmente flottanti sono proibiti.

Diametro massimo dei tubi della forcella 42 mm per i motocicli di marca Moto Guzzi, max 38 mm per tutte le altre marche.

Sezione massima della ruota posteriore 150 mm per i motocicli di marca Moto Guzzi, max 130 mm per tutte le altre marche.

Diametro minimo dei cerchi 18 pollici.

Motori Ducati Pantah: obbligo di interasse tra i prigionieri, max 70 mm; corsa libera, cilindri raffreddati esclusivamente ad aria, non ammessi se a circolazione interna di liquido.

Telai Ducati Pantah con forcellone a due ammortizzatori.

Telai speciali sono ammessi se la relazione telaio e motore può essere dimostrata con documentazione storica.

Alla fine della gara può essere controllata la cilindrata effettiva.

4.3 Classe Unica 750 TT

Motocicli costruiti in serie fino al 31 dicembre 1985, cilindrata minima 340 cc. Motori a 4 tempi fino a 750 cc e 2 tempi fino a 500 cc.

Per conseguire un certo equilibrio tra le varie tipologie di motocicli la classe è stata divisa in due gruppi, A e B, che in base alla consistenza numerica potranno eventualmente avere classifiche separate.

Gruppo A.

Bicilindriche (Guzzi) fino a 750 cc a 2 valvole.

Bicilindriche Ducati Pantah fino a 600 cc a 2 valvole.

Bicilindriche fino a 500 cc a 4 valvole.

Quattro cilindri fino a 500 cc a 2 valvole.

Gruppo B.

Bicilindriche fino a 700 cc a 4 valvole.

Bicilindriche (Ducati F1) fino a 750 cc a 2 valvole.

Bicilindriche a 2 tempi fino a 500 cc.

Tre cilindri a 4 tempi fino a 750 cc.

Quattro cilindri fino a 750 cc a 2 valvole.

Il numero delle marce deve rimanere come nel modello di serie.

Ruote: diametro minimo dei cerchi 18 pollici, sono ammessi cerchi da 17 pollici solo se montati in origine. Gli pneumatici non devono superare una larghezza massima di 130 mm



per il gruppo A e 150 mm per il gruppo B.

Freni: sono consentite pompe e pinze, anteriori e posteriori del periodo di riferimento della classe.

Dischi freno originali o ricostruiti come gli originali.

Tubi forcelle di misura massima 42 mm.

Motori Ducati Pantah: obbligo di interasse tra i prigionieri max 70 mm, corsa max 61,5 mm, cilindri raffreddati esclusivamente ad aria, non ammessi se a circolazione interna di liquido.

Telai: sono ammessi forcelloni con monoammortizzatore, telai speciali sono ammessi se la relazione telaio e motore può essere dimostrata con documentazione storica.

Alla fine della gara può essere controllata la cilindrata effettiva.

5. Rifornimento e cambio pilota

L'utilizzo di taniche, imbuti o qualsiasi altro sistema aperto è severamente vietato durante il rifornimento.

Il numero di persone che assistono il rifornimento è libero. Tuttavia, alcune norme di sicurezza saranno applicate:

- Il pilota deve scendere dalla moto prima che inizi la procedura di rifornimento.
- E' obbligatorio spegnere il motore e la moto deve essere messa su un supporto durante il rifornimento. Durante il solo cambio pilota non è obbligatorio l'utilizzo del cavalletto né lo spegnimento del motore.
- Durante il rifornimento nessun altro tipo di intervento può essere fatto sulla moto.
- Il rifornimento carburante (benzina venduta al distributore di benzina) deve avvenire dopo che sono stati effettuati tutti gli interventi meccanici sulla moto, prima che il pilota tenti di riavviare la moto. Dopo il rifornimento qualsiasi intervento meccanico sul mezzo deve essere effettuato soltanto all'interno del box assegnato alla squadra.
- Durante le Operazioni Preliminari ogni squadra deve indicare una persona per la sicurezza antincendio. Questa persona deve essere dotata di un estintore indicato per incendi di carburante ed è strettamente tenuto ad essere presente a tutte le operazioni di rifornimento di carburante.

Tutto il personale interessato dal rifornimento, tra cui il responsabile per la sicurezza antincendio, ed ogni persona che si trovi a meno di un metro dalla moto deve indossare idoneo abbigliamento ignifugo, un casco integrale con la visiera chiusa o protezione per gli occhi e un cappuccio. Questa procedura è applicata durante le prove e la gara.

Un ufficiale di percorso deve essere presente durante il rifornimento. Ogni squadra deve richiedere la presenza di un ufficiale di percorso prima del rifornimento.

Le taniche di rifornimento devono essere obbligatoriamente chiuse (solo il foro di colata può essere aperto) e devono essere controllate nel corso delle verifiche tecniche.

Per il rifornimento solo la gravità è consentita per guidare la benzina nel serbatoio della motocicletta. Quando la persona incaricata del rifornimento rilascia la maniglia di apertura della tanica rifornimento, il flusso della benzina deve arrestarsi automaticamente.

Il rifornimento può essere fatto solo con un sistema di riempimento rapido. La presa d'aria della tanica dovrà essere fatta o utilizzando un apposito dispositivo di controllo o premendo la lattina contro il tappo del serbatoio, pressione che sarà esercitata dalla persona responsabile del rifornimento. Se la moto ha due tappi, uno di essi deve essere reso inoperante.



Il cambio del serbatoio è consentito se il sistema di connessione e l'attivazione è stata verificata ed approvata durante verifiche tecniche; entrambi i serbatoi devono essere controllati.

Durante il riempimento del serbatoio, i responsabili di questo lavoro devono indossare abiti protettivi.

E' vietato conservare carburante all'interno del box. Per il trasporto del carburante è obbligatorio utilizzare una tanica metallica con una tappo a tenuta stagna.

E' severamente vietato fumare dentro o di fronte ai box.

6. Moto di riserva

Le squadre possono utilizzare un secondo motociclo. Una lettera "T" sarà collocata accanto ai numeri di questa seconda moto.

Entrambe le moto dovranno superare le verifiche tecniche.

Durante le qualifiche i team possono utilizzare entrambi i veicoli senza limitazioni (ma entrambe le moto non possono essere in pista contemporaneamente). Almeno un'ora prima della gara, il team manager dovrà comunicare in segreteria di gara con quale moto il team correrà. Questa moto sarà l'unica a poter competere durante la gara mentre la moto di riserva dovrà rimanere al di fuori del box. Se questa moto viene utilizzata durante la gara la squadra sarà squalificata, fatto salvo quanto riportato di seguito.

Nel caso in cui la moto in gara subisca un'avaria e rimanga immobilizzata lungo il circuito, negli impianti in cui ciò sia possibile ci sarà l'intervento di un mezzo di recupero (la cosiddetta "scopa"), che provvederà a trasportarla in parco chiuso, dove sarà possibile prelevarla per le riparazioni dopo i controlli dei Commissari Tecnici; la possibilità di tale intervento sarà comunicata in sede di briefing.

Qualora la moto non sia riparabile ed il team abbia portato due moto in verifica tecnica, il team stesso potrà continuare la gara fuori classifica con la moto di riserva, dopo aver ottenuto il benestare dei Commissari Tecnici.

7. Luci

Per le gare in notturna ogni motociclo deve essere dotato di un sistema di illuminazione completo ed in perfetta efficienza composto da almeno un faro che può essere coperto nelle ore diurne. Sono ammessi dispositivi di illuminazione di ogni tipo: a led, lenticolari, allo xenon, ecc.

Una luce posteriore con due lampade indipendenti di potenza minima 5 watt.

L'impianto di illuminazione deve comunque essere sdoppiato e servito da due circuiti elettrici indipendenti anche con batteria autonoma.

Un corpo riflettente di 60 cmq dovrà essere fissato nella parte posteriore della moto.

Durante le gare in diurna il sistema di illuminazione può essere rimosso.

8. Limiti di rumorosità

Tutte le moto possono in qualsiasi momento della manifestazione essere sottoposte a controlli sul rumore. Il massimo livello sonoro consentito non può superare 101 dB/A con una tolleranza di 3 dB/A dopo la gara. La prova sarà effettuata come previsto nei regolamenti FMI.