



REGOLAMENTO TECNICO 2017

All'atto dell'iscrizione al Trofeo o ad una gara del Trofeo, i piloti si impegnano a prendere visione del presente Regolamento Tecnico e ad accettarlo integralmente.

Art. 1 - Classi

- 1.1 - Alla classe Open 600 sono ammessi motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la classe SuperOpen 600.
- 1.2 - Alla classe Open 1000 sono ammessi motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la classe SuperOpen 1000.

Art. 2 - Deroghe Trofeo

A parziale deroga di quanto stabilito nel RTSOPN, si stabilisce che:

2.1 - CICLISTICA

- 2.1.1 - Sono ammessi al trofeo motocicli con telaio prototipo o derivato di serie anche se mantenuti originali.

2.2 - CILINDRATA

- 2.2.1 - Sono ammessi alla Classe Open 600 motocicli con motori, 4 tempi, aspirati, con le cilindrata indicate di seguito:

- 4 cilindri fino a 640cc.
- 3 cilindri fino a 680cc.
- 2 cilindri, con 4 valvole per cilindro, fino a 750cc.

- 2.2.2 - In aggiunta alle tipologie di motociclo elencate nell'articolo precedente sono ammessi alla classe Open 600:

- Motocicli derivati di produzione, con motore bicilindrico e cilindrata fino a 848cc, conformi agli articoli Art. 8 (Sistema di Alimentazione), Art. 9 (Motore), Art. 10 (Trasmissione) e Art. 12 (Impianto Elettrico) del vigente Regolamento Tecnico Superstock F.M.I. (RTSTK).
- Motocicli derivati di produzione, con motore bicilindrico, con 2 valvole per cilindro e cilindrata fino a 1200cc, sui quali le teste e le valvole vengano mantenute originali.

- 2.2.3 - Sono ammessi alla Classe Open 1000 motocicli con motori, 4 tempi, aspirati, con le cilindrata indicate di seguito:

- 4 cilindri da 749cc fino a 1000cc.
- 3 cilindri oltre 680cc fino a 1130cc.
- 2 cilindri da 850cc fino a 1300cc.

2.3 - PNEUMATICI

- 2.3.1 - Il trofeo è un mono gomma METZELER, gli unici pneumatici ammessi per le prove di qualifica e la gara sono:

Pneumatici Classe 600 Open:

- Anteriore: Metzeler 120/70ZR17 Racetec RR, intagliate
- Posteriore: Metzeler 180/55ZR17 Racetec RR, intagliate
Metzeler 180/60ZR17 Racetec RR, intagliate

Pneumatici Classe 1000 Open

- Anteriore: Metzeler 120/70ZR17 Racetec RR, intagliate
Metzeler 120/70ZR17 Racetec RR, slick
- Posteriore: Metzeler 200/60ZR17 Racetec RR, slick
Metzeler 180/60ZR17 Racetec RR, intagliate
Metzeler 190/55ZR17 Racetec RR, intagliate
Metzeler 200/55ZR17 Racetec RR, intagliate

Pneumatici RAIN 600 Open e 1000 Open:

In entrambe le classi, nel caso le prove o la gara siano dichiarate bagnate, è ammesso l'uso degli pneumatici indicati di seguito:

Anteriore rain: Metzeler 120/70R17 Racetec Rain.

Posteriore rain: Metzeler 190/60R17 Racetec Rain.

Tutti i modelli di pneumatici Rain di marca Pirelli e Metzeler degli anni precedenti.

2.3.2 - A parziale deroga di quanto stabilito negli articoli precedenti si stabilisce che i piloti iscritti come wild card nelle classi Open 600 e Open 1000 possono utilizzare pneumatici di qualsiasi misura modello o miscela purché di marca Metzeler o Pirelli.

2.3.3 - Eventuali gare di pre-trofeo (antecedenti l'inizio del "Trofeo Italiano Amatori") possono essere disputate da tutti i piloti con pneumatici di qualsiasi misura modello o miscela purché di marca Pirelli o Metzeler, nei limiti dei vincoli del RTGS. Tale articolo si applica unicamente a eventuali gare di Pre-trofeo.

2.4 - GRAFICHE

2.4.1 - I loghi degli sponsor ufficiali del Trofeo devono essere obbligatoriamente apposti sul motociclo secondo lo schema fornito dall'Organizzatore del Trofeo, la mancata osservanza del presente articolo è equiparata ad una irregolarità tecnica.

2.4.2 - I loghi degli sponsor personali del pilota, possono essere esposti sulla carena del motociclo, sulla tuta ed il casco del pilota a condizione di non essere in diretta concorrenza con quelli del Trofeo.

2.4.3 - L'Organizzatore si riserva il diritto di verificare, in qualsiasi momento dell'evento, la corretta disposizione dei loghi degli sponsor del Trofeo e lo stato d'uso generale del motociclo. Motocicli con grafiche o adesivi non conformi o in cattivo stato d'uso verranno respinti.

2.4.4 - Unicamente le categorie 600 Pro e 600 Avanzata devono apporre sul codone un adesivo rotondo, avente diametro di cm. 18cm, del colore indicato di seguito.

600 Pro: adesivo codone rosso.

600 Avanzata: adesivo codone verde.

Per maggiori dettagli fare riferimento allo schema fornito dall'Organizzatore del Trofeo.

In caso di codoni con forme tali da non rendere possibile l'applicazione del formato e delle dimensioni prescritte, ad insindacabile ed inappellabile giudizio del 1° CT possono essere accettati adesivi con forme o dimensioni differenti.

Art. 3 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nell'Annesso Velocità 2017, si invitano pertanto i piloti ed i team a prenderne visione. A titolo esemplificativo ma non esaustivo si ricordano alcune delle norme fondamentali relative alla sicurezza dei motocicli durante l'uso in pista:

- Alle operazioni preliminari (O.P.) il Commissario Tecnico (C.T.) preposto ha la facoltà di respingere i motocicli giudicati non conformi al RTGS, al regolamento di trofeo e ai regolamenti di classe in esso citati. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al 1° C.T., tale decisione è inappellabile.
- La punzonatura del motociclo consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio del motociclo in una zona ben visibile ed accessibile vicino al canotto di sterzo, a discrezione del C.T. preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata, priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. L'uso in pista di motocicli non punzonati o con punzoni in cattive condizioni è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- Il C.T. ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del motociclo 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 C.T. o sulla F.M.I. per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.
- È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista.
- I motocicli devono essere conformi al RTGS ed al regolamento di classe o di trofeo in ogni momento dell'evento, sono pertanto suscettibili di essere ispezionati, oltre che durante le O.P. e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova. I Commissari di Gara sono autorizzati a dare supporto alle attività di ispezione su incarico del 1° C.T.



- In sede di verifica tecnica, il C.T. preposto ha la facoltà di richiedere, ispezionare, analizzare, trattenere qualsiasi componente o dato presente sul motociclo, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste del C.T. è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del C.T. preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato nel RTGS e nei regolamenti di classe o di trofeo sulle misure effettuate non viene applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.
- È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino uno spazio libero minimo di mm 30 tra il serbatoio ed i manubri comprensivi degli eventuali accessori ad esso fissati. In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.
- Le estremità esposte dei manubri, tutte le leve di comando sui manubri e le 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.
- 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 motocicli.
- 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.
- Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe").
- I tubi di sfiato del carter motore, della testa o del cambio, devono terminare in un serbatoio di raccolta posto in posizione facilmente accessibile e ben fissato al motociclo. La capacità minima di detto serbatoio deve essere di 250cc per il recupero degli sfiati cambio e di 500cc per il recupero degli sfiati motore. I motocicli con motori 4T equipaggiati di air-box, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, ossia gli sfiati motore devono terminare e scaricare tutti nell'air-box, in tal caso quest'ultimo è considerato serbatoio di raccolta. L'air-box ed i serbatoi di raccolta devono essere ispezionati ed eventualmente vuotati completamente prima dell'inizio di ogni prova o gara.
- Anche in presenza di tamponi para-telaio e carenatura integrale, tutti i coperchi laterali dei carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possano entrare in contatto con il terreno, devono essere protetti da un coperchio supplementare avente funzione protettiva. Tali coperchi devono essere fissati ai carter motore mediante almeno 3 bulloni in acciaio, l'uso di viti in alluminio o titanio per quest'applicazione è vietato. È consigliato montare coperchi supplementari che coprano almeno 1/3 della superficie dei coperchi laterali.
- È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra il ramo inferiore della catena e la corona. Nel caso non sia parte integrante del forcellone, la pinna para-catena deve essere saldamente fissata ad esso, mediante saldatura o mediante l'uso di viti.
- Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.
- 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 impedirne l'apertura accidentale. Le tubazioni contenenti olio in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna ed avere terminali crimpati o filettati. È raccomandato l'uso di terminali, banjo e bulloni di fissaggio realizzati in lega di ferro o, dove ammesso, in titanio.
- Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.
- Sui motocicli è obbligatorio montare saldamente sotto o sopra il codino, nella parte posteriore una luce (con involucro stagno) con un fascio luminoso continuo di colore rosso con una potenza di 10-15Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8Watt, per le lampade a led. Tale luce deve essere attivabile mediante un interruttore posizionato in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella alla moto. La luce deve essere accesa unicamente quando il D.d.G. dichiara la prova o la gara bagnata e in caso di



ridotta visibilità a discrezione del D.d.G. In caso di ridotta visibilità, l'obbligo di accensione della luce posteriore viene segnalato ai piloti mediante l'esposizione dell'apposito cartello.

- Il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente ed incolore (non sono ammessi plexi fumé).
- I motocicli con motori 4T devono montare una vasca, posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore. La capienza minima della vasca di contenimento deve essere di 2,5lt per i motocicli con cilindrata fino a 250cc e 6,0lt per i motocicli con cilindrata superiore a 250cc. Nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato un foro con diametro minimo di 25mm che deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il D.d.G. dichiari la gara o la prova bagnata. Sui motocicli privi in origine di carenatura integrale (Naked), è ammesso montare una vasca di contenimento che careni la parte inferiore del motociclo al fine di ottemperare a questo obbligo, a condizione che l'altezza di tale vasca non superi il piano passante per gli assi ruota anteriore e posteriore.
- 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.
- Il casco deve riportare al suo interno un'etichetta che ne certifichi l'omologazione secondo lo standard europeo (ECE 22-05 'P'), giapponese (JIS T 8133 2007 e successivi) o statunitense (SNELL M 2010 e successivi).
- L'uso del para-schiena è obbligatorio in tutte le classi.

Art. 4 – NORMA TRANSITORIA

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Velocità 2017, le Norme Sportive Supplementari, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

Art. 5 – VARIAZIONI REGOLAMENTARI

Previa autorizzazione da parte del S.T.S. della F.M.I., l'Organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico, anche durante la stagione, dandone tempestiva comunicazione agli iscritti.

22 MARZO 2017



VISTO SI APPROVA

IL PRESIDENTE DEL STS

Giovanni Copioli
Giovanni Copioli