

POLINI ITALIAN CUP 2017

VESPA SMALL FRAME 135CC

REGOLAMENTO TECNICO

Il Trofeo VESPA SMALL FRAME 135CC è dedicato a scooter Vespa a marce con comando del cambio sul manubrio e cerchi ruota del diametro massimo di 10". Il telaio (scocca) deve essere di derivazione Vespa. Gli scooter partecipanti al Trofeo non devono presentare alcuna parte sporgente, pericolosa o mal fissata.

Art. 1 - MOTORE

KIT DI PREPARAZIONE

1.1 Sono ammessi tutti i kit di elaborazione per Vespa conformi agli articoli a seguire.

CILINDRO

1.2 Sono ammessi unicamente motori raffreddati ad aria.

1.3 Il tipo di aspirazione (sul carter) deve essere mantenuto, l'uso di un pacco lamellare in ammissione è consentito.

1.4 Sono ammessi gruppi termici con un secondo condotto di aspirazione, purché questo sia previsto in origine dal produttore del kit di elaborazione.

1.5 L'interasse dei prigionieri del cilindro deve essere mantenuto originale.

1.6 L'alesaggio massimo ammesso è di mm. 58.

1.7 Il cilindro deve avere un condotto di scarico singolo senza traversini ne booster.

ALBERO MOTORE

1.8 Sono ammessi tutti gli alberi motore prodotti per la Vespa correntemente reperibili in commercio con le seguenti misure:

- Corsa massima di mm. 51

- Larghezza massima dello spinotto di mm. 35 (mm. 38 nel labbro)

- Interasse biella massimo di mm. 97

- Diametro massimo delle masse volaniche (o spalle) dell'albero di mm. 87.

Sulle suddette misure è ammessa una tolleranza di +/-0.05mm.



CARTER MOTORE

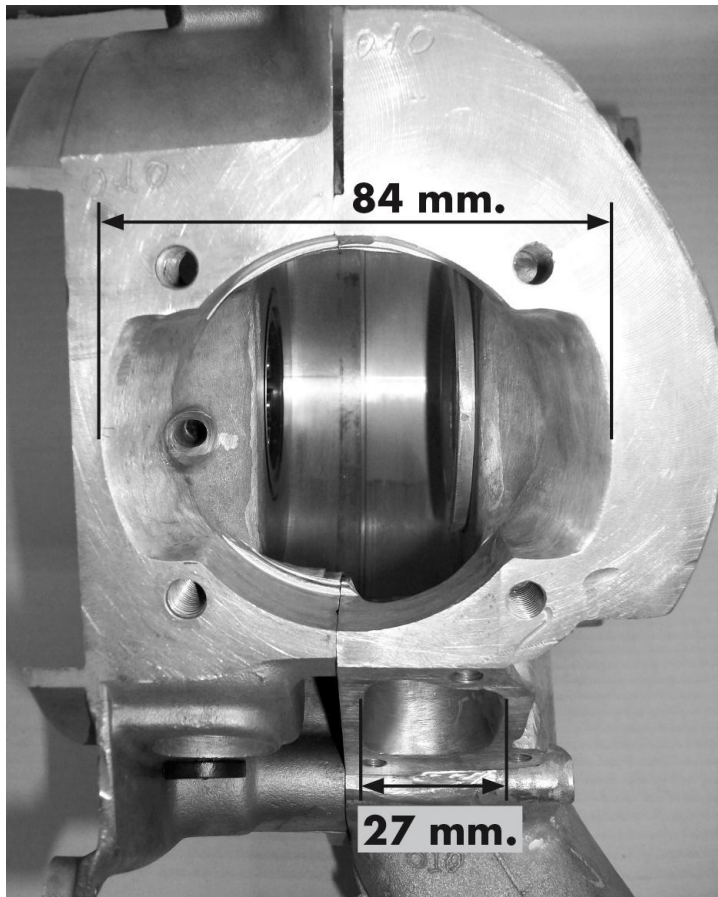
1.9 Il carter motore può essere quello originale del motore della Vespa small, prodotto (ed omologato per uso stradale) a partire dall'anno 1963 o, in alternativa, quello prodotto dalla S.I.P. Scootershop GmbH (<http://www.sip-scootershop.com> +49 8191 96999-60) purché perfettamente intercambiabile con l'originale.

1.10 I carter motore devono essere presentati alle O.P. in buone condizioni, senza evidenti rotture e senza perdite di olio.

1.11 Il riporto di materiale mediante saldatura, allo scopo di rinforzare i carter motore, è consentito.

1.12 La lavorazione dei carter motore deve rimanere entro i limiti indicati nella foto a seguire, le lavorazioni saranno oggetto di verifica. Sulle quote massime per la lavorazione dei carter non è ammessa alcuna tolleranza. In nessun caso i carter motore possono essere lavorati asportando materiale oltre i limiti della fusione di serie.

1.13 Piastre e spessori inseriti tra i due semi carter, sono vietati.



Art. 2 - ALIMENTAZIONE

CARBURATORE

- 2.1 Il carburatore è libero nei limiti degli articoli successivi.
- 2.2 Il massimo diametro del diffusore ammesso è di mm. 24 +/- mm. 0.1.
- 2.3 L'uso di pompe di ripresa di qualsiasi tipo, è vietato.

COLLETTORI DI ASPIRAZIONE

- 2.4 Sono consentiti tutti i collettori di aspirazione prodotti per motori di Vespa regolarmente in commercio.
- 2.5 L'utilizzo di collettori prototipi (auto costruiti) è consentito, purché siano mantenuti gli attacchi originali al carter motore Vespa piaggio (2 o 3 fori).
- 2.6 La saldatura del collettore sul carter è vietata.

Art. 3 - CAMBIO

- 3.1 Il cambio deve essere a quattro marce, con comando tradizionale (sul manubrio) come in origine.
- 3.2 I rapporti originali della prima marcia (10/58) e della seconda marcia (14/54) devono essere mantenuti. I rapporti della terza e quarta marcia sono liberi.

Art. 4 - ACCENSIONE

- 4.1 Sono consentiti tutti i tipi di accensione.
- 4.2 Il rotore dell'accensione deve essere ben fissato all'albero motore, non deve presentare crepe o rotture e deve essere protetto da un coperchio in metallo sufficientemente robusto da contenerlo in caso di rottura.

Art. 5 - IMPIANTO DI SCARICO

- 5.1 L'impianto di scarico è libero, a condizione che venga rispettato il limite fonometrico di 95 dB/A misurato al regime di 6000 giri/min.
- 5.2 Nessuna parte degli impianti di scarico deve sporgere oltre la sagoma dello scooter.
- 5.3 L'impianto di scarico deve essere ben fissato e non presentare bordi taglienti e/o parti potenzialmente pericolose per il pilota dello scooter e per i suoi avversari.

Art. 6 - SERBATOIO E CARBURANTE

- 6.1 Il serbatoio è libero. Sono consentiti sia serbatoi artigianali (o auto-costruiti), che serbatoi prodotti per la Vespa e regolarmente in commercio.
- 6.2 Il serbatoio deve essere alloggiato nel vano sottosella nella stessa posizione dell'originale.
- 6.3 Il rubinetto del carburante deve essere nello stesso punto dell'originale e deve avere minimo le due posizioni (di aperto e di chiuso) funzionanti.
- 6.4 Il tappo del serbatoio deve avere una perfetta tenuta.
- 6.5 È obbligatorio equipaggiare il tubo benzina con un connettore rapido (dry-brake).
- 6.6 Il Commissario Tecnico ha facoltà di respingere scooter con serbatoio o circuito carburante ritenuti non sicuri.
- 6.7 L'unico carburante ammesso è quello di tipo "verde" conforme alla normativa F.M.I. vigente (Allegato Carburanti vigente Annesso Velocità). Sono vietati alcoolati, nitrati e la sovralimentazioni con gas o altri propellenti.



Art. 7 – TELAI O E CARROZZERIA

- 7.1 Il telaio (o la scocca) deve essere derivato da quello di una Vespa omologata per uso stradale e deve presentarsi in buone condizioni di utilizzo senza crepe o parti sporgenti e/o pericolose.
- 7.2 Lo scudo deve avere una larghezza minima di mm. 350 ed essere integro (privo di fori o alleggerimenti).
- 7.3 È obbligatorio l'utilizzo di un profilo di protezione perimetrale ben fissato sui bordi dello scudo e della pedana, in modo che non vi siano bordi taglienti esposti.
- 7.4 È vietato modificare il punto di attacco del motore al telaio.
- 7.5 È vietato modificare l'interasse ruote allungando o accorciando il telaio.
- 7.6 È ammesso sostituire lo scudo anteriore e la carrozzeria posteriore originali (in lamiera) con altri realizzati in vetroresina o in fibra di carbonio, saldamente fissati al telaio, a condizione che la parte portante del telaio rimanga originale e la sua integrità strutturale non ne sia compromessa.
- 7.7 Nel caso venga utilizzata la carrozzeria originale è obbligatorio assicurare lo sportello del motore mediante viti.
- 7.8 È consentito chiudere la culla del telaio mediante un tubo unico avvitato o saldato tra la zona del fissaggio originale della sella ed il canotto di sterzo. I punti di fissaggio tra tubo e telaio possono essere unicamente quelli citati in precedenza. L'area tra la pedana e la barra di rinforzo 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.
- 7.9 Per motivi di sicurezza i gusci esterni (vetrini) del gruppo ottici (anteriore e posteriore) e degli indicatori di direzione (qualora inclusi nella carrozzeria dello scooter) devono essere nastrati. Fa eccezione all'articolo precedente il gruppo ottico posteriore, che può essere mantenuto scoperto e funzionante unicamente nel caso venga utilizzato come luce posteriore conformemente a quanto stabilito nell'articolo 14.
- 7.10 Il parafrangente anteriore è libero nei limiti dei vincoli del RTGS.

Art. 8 - MANUBRIO

8.1 Il manubrio deve essere derivato da quello di una Vespa omologata per uso stradale.

Art. 9 - SOSPENSIONI

9.1 Sono consentite unicamente forcelle mono-stelo prodotte per Vespa e scooter Piaggio.

9.2 I punti di ancoraggio originali dell'ammortizzatore posteriore al motore ed al telaio devono essere mantenuti.

9.3 Gli ammortizzatori anteriori e posteriori sono liberi.

Art. 10 - IMPIANTO FRENANTE

10.1 L'impianto frenante è libero nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS, purché sia mantenuto attivo e funzionante un freno per ogni ruota.

Art. 11 - PNEUMATICI E CERCHI RUOTA

11.1 Tutti gli scooter partecipanti al Trofeo Polini Italian Cup devono utilizzare esclusivamente gli pneumatici del fornitore MITAS marchiati POLINI, della tipologia e nella misura (10") fornite dall'Organizzatore.

11.2 Le sanzioni previste per il mancato rispetto dell'articolo precedente, sono la squalifica in caso di accertata irregolarità a fine gara o la cancellazione di tutti i tempi del turno di prove, in caso di accertata irregolarità alla fine di un turno di prove.

11.3 I piloti trovati sprovvisti degli pneumatici MITAS-POLINI all'ingresso della pista durante i turni di prove o prima della gara non saranno ammessi in pista.

11.4 Gli pneumatici rain, possono essere usati solo se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal D.d.G.

11.5 Intagli supplementari o altre modifiche alla superficie dello pneumatico, sono autorizzati solo se effettuati dal fabbricante o da personale specializzato da lui autorizzato, per mezzo di attrezzatura appositamente costruita a questo scopo. Gli pneumatici modificati devono portare un segno distintivo o il timbro del fabbricante apposto vicino alla marca del fabbricante.

Art. 12 - SELLA

12.1 Le sella è libera, purché dotata di una sistema di chiusura tale da evitarne l'apertura accidentale.

Art. 13 - PESO TOTALE MINIMO

13.1 Il minimo peso complessivo (scooter + pilota) è di Kg. 150.

13.2 Il peso dello scooter è misurato in "ordine di marcia", ossia nelle condizioni in cui lo scooter ha ultimato la prova o la gara.

13.3 Il peso del pilota viene misurato in "assetto 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.

13.4 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 al telaio o al motore, direttamente o tramite un adattatore.

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

13.6 Il carburante nel serbatoio può essere usato come zavorra.



Art. 14 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti gli scooter 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 degli scooter durante l'uso in pista:

- Alle operazioni preliminari (O.P.) il Commissario Tecnico (C.T.) preposto ha la facoltà di respingere gli scooter 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 degli scooter spetta al 1° C.T., tale decisione è inappellabile.
- La punzonatura dello scooter consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio in una zona ben visibile ed accessibile, 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 scooter 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 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 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 lo scooter sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista.
- Gli scooter 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 sullo scooter, 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.
- 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.
- 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.
- 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 allo scooter. La capacità minima di detto serbatoio deve essere di 250cc.
- 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.
- Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.



- Sugli scooter 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 sullo scooter. 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.
- 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. 15 – DEROGHE ALL'RTGS

A parziale deroga di quanto stabilito nel RGTS, si stabilisce che per gli scooter:

- L'uso di materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe") all'interno del serbatoio è raccomandato ma non obbligatorio.

Art. 16 – 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. 17 – 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.

VISTO COMITATO TECNICO

29 MARZO 2017



VISTO SI APPROVA
IL PRESIDENTE DEL STS

Giovanni Copelli
Giovanni Copelli