

MESI TROFEI MOTOESTATE

TROFEO MOTOESTATE 2017

REGOLAMENTO TECNICO



Art. 1 - CLASSI AMMESSE

1.1 - CLASSE MINI OPEN

1.1.1 - Sono ammessi alla classe Mini Open motocicli prototipi e derivati di serie, conformi al vigente Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS), come descritti negli articoli a seguire.

1.1.2 - Il peso del motociclo in ordine di marcia non può essere inferiore a Kg. 95. Sulla misura del peso minimo non è ammessa alcuna tolleranza, il peso viene misurato nelle condizioni in cui il motociclo termina le prove o la gara.

1.1.3 - Motocicli con motore 2T e cilindrata fino a 250cc e motocicli con motore 4T e cilindrata fino a 500cc.

1.1.4 - La potenza massima erogata alla ruota non deve essere superiore a CV 65. Le misure di potenza vengono effettuate sul banco dinamometrico dell'Organizzatore, sulla misura della potenza massima non è ammessa alcuna tolleranza.

1.1.5 - L'uso di leghe di titanio e di magnesio su qualsiasi componente dei motocicli appartenenti alla classe Mini Open è vietato, a meno di non essere presente in origine sul motociclo omologato (solo per motocicli derivati dalla serie).

1.1.6 - L'uso di motori con carter o coperchi motore ricavati dal pieno, è ammesso.

1.1.7 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 107 dB/A rilevato al regime di rotazione corrispondente ad una velocità media del pistone di 13 m/s per i motocicli equipaggiati con motori 2T e di 11 m/s per i motocicli equipaggiati con motori 4T.

1.2 - CLASSE 600 APERTA

1.2.1 - Sono ammessi alla classe 600 Aperta motocicli prototipi e derivati di serie, con motore 4T, prodotti a partire dall'anno 2000, conformi al vigente Regolamento Tecnico Open (RTSOPN) per la classe 600.

1.3 - CLASSE 1000 OPEN

1.3.1 - Sono ammessi alla classe 1000 Open motocicli prototipi e derivati di serie, con motore 4T, prodotti a partire dall'anno 2000, conformi al vigente Regolamento Tecnico Open (RTSOPN), con motori 4T nelle seguenti configurazioni:

- 2 cilindri e cilindrata fino a 1300cc.
- 3 e 4 cilindri e cilindrata fino a 1000cc.

1.4 - CLASSE NAKED

1.4.1 - Sono ammessi alla classe Naked motocicli derivati di serie, privi di carenatura integrale, prodotti a partire dall'anno 2000, conformi al vigente Regolamento Tecnico Naked (RTNKD).

1.4.2 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTNKD si stabilisce che, per i soli motocicli prodotti fino al 2004, il telaio è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

1.5 - CLASSE 125 SP MES CUP

1.5.1 - Sono ammessi alla classe 125 SP Mes Cup motocicli derivati dalla serie, con motore monocilindrico 2 tempi, aventi cilindrata fino a 125cc (Es. Cagiva Mito 125, Aprilia RS125, Gilera SP01 125, Honda NSR125 etc.).

1.5.2 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire, i motocicli devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Open 2T.

1.5.3 - Il peso del motociclo in ordine di marcia non deve essere inferiore a Kg. 110.

CICLISTICA

1.5.4 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il telaio deve essere mantenuto originale.

- 1.5.5 - Forare il telaio è ammesso solo per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.). Nient'altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.
- 1.5.6 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.

1.5.7 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.

1.5.8 - Il telaietto reggisella può essere modificato o sostituito con altro realizzato in lega di ferro o lega di alluminio.

1.5.9 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone deve essere mantenuto originale.

SOSPENSIONI ANTERIORE

1.5.10 - La forcella, nella sua struttura (fodero, stelo, piedini), deve essere quella di un modello omologato per uso stradale.

1.5.11 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, la forcella deve essere mantenuta originale. L'uso di cartucce after-market, anche sigillate, è ammesso.

CERCHI RUOTA

1.5.12 - È consentito sostituire i cerchi ruota originali con altri appartenenti ad un modello di omologato per uso stradale, purché realizzati in lega di alluminio. Sostituire cerchi ruota originali con diametro da 16" o 18" pollici con altri da 17" è consentito.

SERBATOIO

1.5.13 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, il serbatoio deve essere mantenuto originale.

ALIMENTAZIONE

1.5.14 - Il carburatore è libero per marca e modello purché con diametro del diffusore di mm. 28. La misura del diametro del diffusore è rilevata a valle della valvola a ghigliottina lato cilindro, sulla misura è ammessa una tolleranza di mm. +/- 0,1.

1.5.15 - L'utilizzo di un filtro aria sul condotto di aspirazione o sulla scatola filtro (se presente) è obbligatorio. Sono ammessi unicamente filtri in carta, in fibra di cotone (tipo k&N), in spugna o realizzati con una rete metallica i cui fori abbiano una superficie massima di mm² 2.

MOTORE

1.5.16 - Le fusioni dei carter motore e del cilindro devono essere quelle montate in origine sul motociclo omologato per uso stradale.

1.5.17 - La corsa del pistone e l'interasse della biella devono essere mantenuti originali.

1.5.18 - Il massimo rapporto di compressione ammesso è di 13.5:1.

IMPIANTO ELETTRICO

1.5.19 - Il Volano deve essere mantenuto originale. Il circuito di ricarica della batteria non può essere disattivato.

1.5.20 - La batteria può essere sostituita e/o riposizionata ma non rimosso.

CARROZZERIA

1.5.21 - I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso. L'uso di componenti realizzati con fibra di carbonio e/o kevlar, non presenti in origine sul modello omologato, è vietato.

1.5.22 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto. Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.

IMPIANTO DI SCARICO

1.5.23 - Il collettore (bocchettone) di scarico ed il tubo di scarico devono essere realizzati in lega di ferro.

1.5.24 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per il silenziatore e la relativa staffa di fissaggio è ammesso.

MATERIALI

1.5.25 - Ad esclusione di quanto indicato nel presente regolamento, e dei petali del pacco lamellare, l'uso del titanio, del magnesio e del fibra di carbonio e/o kevlar come materiali costruttivi per i componenti non originali del motociclo è vietato.

1.6 - CLASSE 125 OPEN MES CUP



- 1.6.1 - Sono ammessi alla classe 125 SP Mes Cup motocicli derivati dalla serie, con motore monocilindrico 2 tempi, aventi cilindrata fino a 125cc (Es. Cagiva Mito 125, Aprilia RS125, Gilera SP01 125, Honda NSR125 etc.).
- 1.6.2 - Per quanto non specificato negli articoli a seguire, i motocicli devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Open 2T.
- CICLISTICA
- 1.6.3 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il telaio deve essere mantenuto originale.
- 1.6.4 - Forare il telaio è ammesso solo per il montaggio di componenti aggiuntivi o sostitutivi autorizzati (es: supporti carenatura, ammortizzatore di sterzo, sensori ecc.). Nient'altro può essere aggiunto o rimosso dal telaio.
- 1.6.5 - I supporti o le piastre di supporto del motore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 1.6.6 - La verniciatura del telaio è libera, ma la sua lucidatura è vietata.
- 1.6.7 - Il telaietto reggisella può essere modificato o sostituito con altro realizzato in lega di ferro o lega di alluminio.
- 1.6.8 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone devono essere mantenuto originale.
- MOTORE
- 1.6.9 - Le fusioni dei carter motore e del cilindro devono essere quelle montate in origine sul motociclo omologato per uso stradale.



Art. 3 - NORMATIVA TECNICA TROFEO

3.1 - PNEUMATICI MINI OPEN

- 3.1.1 - Nella classe Mini Open sono ammessi unicamente pneumatici Dunlop nella misura, mescola e modello indicati dal fornitore degli pneumatici per il modello di motociclo in uso.
- 3.1.2 - Uno pneumatico posteriore deve obbligatoriamente essere acquistato in pista presso il Racing Service Dunlop, ed è reso riconoscibile dalla presenza di un punzone applicato dal Racing Service stesso.
- 3.1.3 - Durante ogni evento è ammesso utilizzare un massimo di 2 pneumatici anteriori e 2 pneumatici posteriori, sui quali devono essere applicati gli sticker forniti dall'organizzazione all'atto dell'iscrizione all'evento.
- 3.1.4 - Gli sticker devono essere applicati sulla spalla destra dello pneumatico, lato comando gas.
- 3.1.5 - Il controllo sulla presenza e sulla regolarità degli stickers può essere eseguito in qualsiasi momento dell'evento. Motocicli con sticker non conformi in ingresso pista non saranno fatti accedere in pista.
- 3.1.6 - La riscontrata assenza degli sticker durante i controlli di fine turno/gara in parco chiuso o durante altri controlli è equiparata ad una irregolarità tecnica.
- 3.1.7 - Lo scambio di pneumatici e/o di stickers tra piloti viene equiparata ad un'irregolarità tecnica.
- 3.1.8 - La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli sticker è del pilota. Il mancato ritiro o la perdita di parte o di tutti gli sticker non vengono accettati come valida giustificazione per la mancata apposizione degli sticker sugli pneumatici.
- 3.1.9 - Nel caso uno pneumatico con sticker già apposto presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso il C.T., sentito il parere del fornitore dello pneumatico, qualora presente in circuito, può autorizzarne la sostituzione. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al C.T.
- 3.1.10 - Gli pneumatici Rain non sono soggetti all'apposizione di sticker.

3.2 - PNEUMATICI 600 APERTA

- 3.2.1 - Nella classe 600 Aperta gli pneumatici sono liberi per quantità, marca e modello, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS. L'uso di pneumatici slick è ammesso.

3.3 - PNEUMATICI 1000 OPEN

- 3.3.1 - Nella classe 1000 Open gli pneumatici sono liberi per quantità marca e modello, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS. L'uso di pneumatici slick è ammesso.

3.4 - PNEUMATICI NAKED

- 3.4.1 - Nella classe Naked sono ammessi unicamente pneumatici Dunlop di seguito elencati:



	Modello / Mescola	Misura
Anteriore:	GP Racer 212 / M	120/70/ZR17
Posteriore:	GP Racer 212 / M	180/55/ZR17 e 190/55/ZR17

- 3.4.2 - Un treno di pneumatici (un anteriore ed un posteriore) deve obbligatoriamente essere acquistato in pista presso il Racing Service Dunlop, ed è reso riconoscibile dalla presenza di un punzone applicato dal Racing Service stesso.
- 3.4.3 - Durante ogni evento è ammesso utilizzare un massimo di 2 pneumatici anteriori e 2 pneumatici posteriori, sui quali devono essere applicati gli sticker forniti dall'organizzazione all'atto dell'iscrizione all'evento.
- 3.4.4 - Gli sticker devono essere applicati sulla spalla destra dello pneumatico, lato comando gas.
- 3.4.5 - Il controllo sulla presenza e sulla regolarità degli stickers può essere eseguito in qualsiasi momento dell'evento. Motocicli con sticker non conformi in ingresso pista non saranno fatti accedere in pista.
- 3.4.6 - La riscontrata assenza degli sticker durante i controlli di fine turno/gara in parco chiuso o durante altri controlli è equiparata ad una irregolarità tecnica.
- 3.4.7 - Lo scambio di pneumatici e/o di stickers tra piloti viene equiparata ad un'irregolarità tecnica.
- 3.4.8 - La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli sticker è del pilota. Il mancato ritiro o la perdita di parte o di tutti gli sticker non vengono accettati come valida giustificazione per la mancata apposizione degli sticker sugli pneumatici.
- 3.4.9 - Nel caso uno pneumatico con sticker già apposto presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso il C.T., sentito il parere del fornitore dello pneumatico, qualora presente in circuito, può autorizzarne la sostituzione. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al C.T.
- 3.4.10 - Gli pneumatici Rain non sono soggetti all'apposizione di sticker.
- 3.5 - PNEUMATICI 125 MES CUP
- 3.5.1 - Nella classi 125 Mes Cup (SP e Open) gli pneumatici sono liberi per quantità marca e modello, nei limiti di quanto stabilito dal RTGS. L'uso di pneumatici slick è vietato.
- 3.6 - In caso la gara o le prove siano dichiarate bagnate, in tutte le classi è consentito l'utilizzo di pneumatici rain di qualsiasi marca e modello purché conformi a quanto specificato nell'RTGS.
- 3.7 - NUMERI DI GARA
- 3.7.1 - I numeri di gara sono assegnati dal Moto Club Ducale al momento dell'iscrizione. I piloti possono esprimere una preferenza sul numero assegnato, il numero richiesto viene assegnato se ancora disponibile. I numeri di gara a 3 cifre vengono assegnati solo qualora non siano più disponibili numeri a 2 cifre.
- 3.7.2 - I colori delle tabelle porta numero e dei numeri di gara sono liberi, purché le tonalità scelte siano in forte contrasto. Le dimensioni di numeri e tabelle e la loro posizione devono essere conformi a quanto stabilito nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS). Il Commissario Tecnico ha la facoltà di respingere i motocicli con numeri e/o tabelle porta-numero giudicati poco leggibili o non conformi al RTGS, la decisione del Commissario Tecnico è inappellabile.
- 3.8 - CARROZZERIA
- 3.8.1 - La colorazione e la grafica del motociclo sono libere. I piloti hanno libertà di esporre i marchi dei propri sponsor sulla carenatura del motociclo.
- 3.8.2 - Su richiesta dell'Organizzatore del Trofeo i piloti sono tenuti ad apporre sulla carenatura del motociclo il loghi degli sponsor del Trofeo nella posizione specificata dall'Organizzatore.

Art. 4 - 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 motocicli con motori 4T equipaggiati di air-box, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:
 - I tubi di spуро o di sfiato dell'air-box devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
 - Gli sfiati motore devono fatti terminare e scaricare nell'air-box, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.

- Sui motocicli 2T o 4T privi di air-box, tutti i tubi di sfato del motore devono terminare in uno o più serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati al motociclo. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 250 cc. per i motocicli 2T e di 500 cc. per i motocicli 4T.
- 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. dichiari 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 creni 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. 5 - 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. 6 - 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

27-04-2017



VISTO SI APPROVA

IL PRESIDENTE DEL
STS – Settore Tecnico Sportivo / Area Sportiva
Giovanni Copigli