

# TROFEO VARANO CUP 2017 – TROFEO VALCENO CUP 2017

## REGOLAMENTO TECNICO

### ART. 1 - CALENDARIO DEL TROFEO

Il presente Regolamento Tecnico vale per le singole gare denominate VARANO 2017 e VALCENO CUP 2017:

- |                    |                     |             |
|--------------------|---------------------|-------------|
| - 8-9 Aprile 2017  | Autodromo di Varano | Varano Cup  |
| - 7-8 Ottobre 2017 | Autodromo di Varano | Valceno Cup |

### ART. 2 - CLASSI AMMESSE

#### 2.1 - Generalità

2.1.1 - Le classi ammesse alle gare VARANO CUP 2017 e VALCENO CUP 2017 sono la 125 Open, le 600 Open, la SuperOpen, Pro-Race 600, Pro-Race 1000 e Pro-Race Naked.

2.1.2 - Tutti i motocicli partecipanti al presente trofeo devono essere conformi a quanto specificato negli articoli a seguire.

#### 2.2 - Classe 125 Open

2.2.1 - Alla classe sperimentale 125 Open sono ammessi, motocicli prototipi e derivati di serie, prodotti a partire dall'anno 1990, come di seguito indicato:

- Prototipi e derivati di serie, con motore 2T monocilindrico e bicilindrico e cilindrata fino a 250cc.
- Prototipi e derivati di serie con motore 4T come di seguito indicato:
  - Monocilindrico e cilindrata fino a 660cc.
  - Bicilindrico con cilindrata fino a 500cc.
  - 3 e 4 cilindri cilindrata fino a 400cc.

#### 2.3 - Classe 600 Open

2.3.1 - Alla classe sperimentale 600 Open sono ammessi, motocicli prototipi e derivati di serie (anche Naked), prodotti a partire dall'anno 1990, con motore 4T come di seguito indicato:

- 4 cilindri con cilindrata oltre 401cc fino a 650cc.
- 3 cilindri con cilindrata oltre 401cc fino a 675cc.
- 2 cilindri con cilindrata oltre 401cc fino a 850cc.

#### 2.4 - Classe SuperOpen

2.4.1 - Alla classe SuperOpen sono ammessi motocicli prototipi e di derivati di serie (anche Naked), prodotti a partire dall'anno 1990, con motore 4T come di seguito indicato:

- 3 e 4 cilindri con cilindrata oltre 675cc fino a 1000cc.
- 2 cilindri con cilindrata oltre 850cc fino a 1400cc.
- Motocicli 600 Open, ossia conformi all'art. 2.3, che ne facciano specifica richiesta.

#### 2.5 - Classi Pro-Race

2.5.1 - Alle classi sperimentali denominate Pro-Race 600, Pro-Race 1000, Pro-Race Naked, sono ammessi motocicli prototipi e derivati dalla serie (anche Naked), prodotti a partire dall'anno 1990 come di seguito indicato:

Classe Pro-Race 600

- 4 cilindri con cilindrata oltre 401cc fino a 650cc.
- 3 cilindri con cilindrata oltre 401cc fino a 675cc.
- 2 cilindri con cilindrata oltre 401cc fino a 850cc.

Classe Pro-Race 1000

- 3 e 4 cilindri con cilindrata oltre 675cc fino a 1000cc.
- 2 cilindri con cilindrata oltre 850cc fino a 1400cc.

Classe Pro-Race Naked

- Motocicli Naked con cilindrata fino a 1400 cc.

### ART. 3 – NORMATIVA TECNICA GENERALE

3.1 - In tutte le classi la preparazione del motociclo è libera nei limiti di quanto stabilito nel vigente Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS).

#### **ART. 4 – PNEUMATICI**

- 4.1 - In tutte le classi gli pneumatici sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS, l'uso degli pneumatici slick è consentito.
- 4.2 - L'acquisto degli pneumatici ed il numero degli pneumatici utilizzabili durante l'evento sono liberi.
- 4.3 - L'uso di termocoperte e di generatori in griglia di partenza, è consentito.

#### **ART. 5 – LIMITE FONOMETRICO**

- 5.1 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A. I regimi i quali viene effettuata la misura sono quelli corrispondenti ad una velocità media del pistone di 11 m/s per i motocicli con motori 4T e di 13 m/s per i motocicli con motori 2T. Per maggiori informazioni fare riferimento all'Allegato controlli fonometrici gare di velocità.

#### **ART. 6 - 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. dichiara 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. 7 – 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. 8 – 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**

05-04-2017



**VISTO SI APPROVA**

**IL PRESIDENTE DEL**

**STS – Settore Tecnico Sportivo - Area Sportiva**  
*Giovanni Copioli*  
**Giovanni Copioli**