

TROFEO ITALIA MOTORRAD CUP 2017

REGOLAMENTO TECNICO

All'atto dell'iscrizione al trofeo i piloti si impegnano ad accettare e rispettare nella loro integralità l'Annesso Velocità 2017, le Norme Sportive Supplementari, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I. ed il presente regolamento include le successive eventuali modifiche ed integrazioni.

ART.1 - CLASSI AMMESSE

1.1 - Le classi ammesse al presente Trofeo sono:

- **600 Evo ed Expert**, alle quali sono ammessi motocicli derivati di serie, con motore 4T nelle seguenti configurazioni:
 - 4 cilindri con cilindrata oltre i 400cc fino a 649cc.
 - 3 cilindri con cilindrata oltre i 400cc fino a 700cc.
 - 2 cilindri con cilindrata oltre i 400cc fino a 850cc
- **CBR 600 RR**, alla quale sono ammessi motocicli di marca Honda modello CBR 600RR, inseriti nella medesima griglia di partenza delle classi 600 ma con classifica separata.
- **1000 Evo ed Expert**, alle quali sono ammessi motocicli, derivati di serie, con motore 4T nelle seguenti configurazioni:
 - 4 cilindri con cilindrata oltre i 750cc fino a 1200cc.
 - 2 cilindri con cilindrata oltre gli 850cc.
- **Motorrad Cup Evo ed Expert**, alle quali sono ammessi motocicli di marca BMW (S1000RR ed altri modelli), inseriti nella medesima griglia di partenza delle classi 1000 ma con classifica separata.

1.2 - Al fine di rendere le classi del trofeo più equilibrate, l'assegnazione dei piloti alle classi Evo ed Expert viene fatta in base alle capacità sportive dei piloti conformemente a quanto stabilito dal regolamento sportivo del trofeo.

1.3 - Salvo quando diversamente specificato nell'articolo a seguire tutti i motocicli partecipanti al presente trofeo devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Open (RTOPN) della F.M.I.

ART. 2 - DEROGHE TROFEO

2.1 - MOTOCICLI PUNZONABILI

2.1.1 - Alle Operazioni preliminari è consentito punzonare due motocicli (telai).

2.2 - PNEUMATICI

2.2.1 - Gli pneumatici sono liberi nei limiti di quanto stabilito dal RTGS. L'uso di pneumatici slick è ammesso in tutte le classi.

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

2.2.3 - Il cambio gomme e l'uso di termocoperte sulla griglia di partenza, è consentito.

2.3 - CARROZZERIA

2.3.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, in tutte le classi il colore e la grafica dei motocicli, sono liberi.

2.3.2 - Gli ultimi 10cm della parte terminale inferiore e superiore del codino dei motocicli devono essere colorati come nella tabella a seguire:

Colore	Classe
Rosso	1000 Expert
Giallo	600 Expert
Bianco	1000 Evo

Nero	600 Evo
Rosso	CBR 600 RR
Giallo	Motorrada Cup
Verde	Wild Card (tutte le classi)

2.3.3 - La colorazione del codino, di cui all'art. precedente, può essere ottenuta sia con vernici che con pellicole colorate. Loghi o adesivi che contrastino troppo (di colore diverso), o più grandi della parte colorata del codino, devono essere rimossi.

2.3.4 - Le colorazioni dei numeri di gara e delle tabelle porta-numero sono libere, purché in netto contrasto tra loro. Le dimensioni della tabella e dei numeri devono conformarsi a quanto stabilito nel RTGS.

La conformità dei numeri di gara e della colorazione della parte terminale dei codini è ad insindacabile giudizio del 1° Commissario Tecnico.

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 motocicli con motori 4T equipaggiati di air-box, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:
 - I tubi di spurgo 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 sfiato 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. 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. 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.

VISTO DAL COMITATO TECNICO

07-06-2017



VISTO SI APPROVA

IL PRESIDENTE DEL

STS – Settore Tecnico Sportivo - Area Sportiva

Giovanni Copelli
Giovanni Copelli