



YAMAHA R3 CUP 2018

REGOLAMENTO TECNICO

ART.1 NORME GENERALI

- 1.1 I partecipanti, firmando la richiesta d'iscrizione al monomarca promosso ed organizzato da AG MOTORSPORT ITALIA SRLS denominato "Yamaha R3 Cup" (a seguire definito Trofeo) assumono l'impegno di prendere visione del presente Regolamento Tecnico, accettandolo integralmente.
- 1.2 Per quanto non espressamente indicato nel presente regolamento vale in quanto applicabile il Regolamento Tecnico SUPERSPORT 300 (RTSS3), incluso nell'Annesso Velocità FMI 2018.

ART. 2 MOTOCICLI

- 2.1 Al Trofeo sono ammessi unicamente motocicli Yamaha modello YZF-R3 2015/16/17/18 conformi a quanto stabilito dal presente Regolamento e corredati dai documenti di proprietà o concessione in uso.
- 2.2 I documenti relativi al motociclo devono essere esibiti al Servizio Tecnico del Trofeo prima di effettuare le Operazioni Preliminari (O.P.).
- 2.3 I motocicli partecipanti al Trofeo non sono coperti dalla garanzia del costruttore in quanto impiegati in competizioni sportive e sottoposti ad un utilizzo che annulla ogni diritto di garanzia. La garanzia non può essere ripristinata neppure in caso di immatricolazione al termine del Trofeo.
- 2.4 I numeri di telaio devono essere conformi alla scheda d'omologazione europea chiaramente leggibili e non manomessi.

ART. 3 CONTROLLI

- 3.1 Le verifiche tecniche vengono effettuate dal servizio tecnico del trofeo, con la supervisione dei Commissari di Gara FMI.

ART. 4 MATERIALI DEL KIT

- 4.1 Salvo quanto espressamente autorizzato nel presente regolamento e nel RTSS3, i motocicli devono rimanere completamente originali.
- 4.2 Tutti i motocicli partecipanti al trofeo devono montare obbligatoriamente tutti i componenti inclusi nel kit fornito dall'organizzazione al momento dell'iscrizione (si veda Allegato B per maggiore dettaglio). Eventuali deroghe al presente articolo devono essere autorizzate dall'organizzatore stesso.
- 4.3 Oltre ai ricambi originali inclusi nel catalogo ricambi della YZF-R3 modello 2015/16/17/18, è consentito utilizzare unicamente i ricambi forniti dagli sponsor tecnici del trofeo.
- 4.4 I ricambi originali Yamaha possono essere acquistati presso i Concessionari Ufficiali Yamaha o direttamente sui campi di gara presso AG Motorsport Italia.
- 4.5 Gli iscritti al trofeo hanno diritto ad uno sconto del 20% sul prezzo di listino ufficiale Yamaha. I ricambi forniti dagli sponsor tecnici del trofeo sono acquistabili presso AG Motorsport Italia alle condizioni particolari riservate agli iscritti.





- 4.6 La disponibilità di ricambi sui campi gara è limitata ai componenti la cui sostituzione è più frequente in caso di caduta e deve essere considerata un servizio di cortesia verso gli iscritti. In nessun caso AG Motorsport Italia e le aziende ad essa collegate potranno essere ritenute responsabili per la mancanza di ricambi in pista.

ART.5 NORMATIVA TECNICA TROFEO

A parziale deroga di quanto stabilito dal vigente Regolamento Tecnico Supersport 300 (RTSS3) si stabilisce quanto segue.

5.1 MOTORE

5.1.1 Tutti gli articoli riguardanti il contingentamento dei motori e la sigillatura devono considerarsi derogati, pertanto non applicabili.

5.1.2 L'uso delle protezioni coperchi motore inclusi nel kit, è obbligatorio.

5.2 IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE E CARBURANTE

5.2.1 L'uso del filtro Sprint Filter fornito nel kit è obbligatorio.

5.2.2 L'unico carburante ammesso è quello di tipo "verde" conforme alla normativa F.M.I. vigente (Allegato Carburanti vigente Annesso Velocità).

5.3 TRASMISSIONE

5.3.1 Le uniche frizioni ammesse sono:

- Originale
- Nova Stm qualsiasi versione
- EVR qualsiasi versione
- Stm qualsiasi versione

5.3.2 La corona della trasmissione finale originale può essere sostituita unicamente con quelle prodotte da Sitta, disponibili presso AG Motorsport Italia.

5.4 IMPIANTO DI SCARICO

5.4.1 È obbligatorio montare l'impianto di scarico consegnato nel kit.

5.4.2 Lo scarico di cui al precedente articolo deve essere mantenuto originale, è consentito unicamente sostituire il materiale fonoassorbente contenuto nel silenziatore.

5.4.3 Il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A la misura viene effettuata a 7500 giri/min.

5.5 IMPIANTO ELETTRICO E SISTEMA DI CONTROLLO MOTORE

5.5.1 Tutti gli articoli riguardanti i dispositivi per il controllo del regime massimo di rotazione motore devono considerarsi derogati, pertanto non applicabili.

5.5.2 Sono autorizzati i seguenti dispositivi per il controllo del motore:

Motocicli modello fino al 2017 (Euro3)

- Centralina ECU originale mantenuta come originariamente prodotta dal costruttore
- Centralina ECU originale abbinata ad una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione (Power Commander o similari), facente parte di un "kit di calibrazione" che includa, oltre alla centralina stessa, tutti gli eventuali connettori (o cablaggi di connessione), sensori, firmware, software di calibrazione, e licenze di attivazione necessari al funzionamento del sistema. Sono ammesse centraline aggiuntive anche qualora implementino strategie vietate nell'articolo 12.2.5 del vigente RTSS3.





- Centralina di controllo motore sostitutiva GET GK-ECULMB48-0003 con FW MB2CIV_MxxCxxFXxx_rxx_R3CIV)
Motocicli modello 2018 (Euro4)
- Centralina ECU originale mantenuta come originariamente prodotta dal costruttore
- Centralina ECU originale abbinata ad una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione (Power Commander o similari), facente parte di un "kit di calibrazione" che includa, oltre alla centralina stessa, tutti gli eventuali connettori (o cablaggi di connessione), sensori, firmware, software di calibrazione, e licenze di attivazione necessari al funzionamento del sistema. Sono ammesse centraline aggiuntive anche qualora implementino strategie vietate nell'articolo 12.2.5 del vigente RTSS3.
- Centralina di controllo motore sostitutiva GET GK-ECULMB48-0004 con Firmware MB2CIV_MxxCxxFXxx_rxx_R3CIV

5.6 SOSPENSIONI

- 5.6.1 La forcella, nella sua struttura (fodero, stelo, piedini), deve essere mantenuta originale. La finitura superficiale delle canne forcella (steli e foderi) può essere cambiata. Sottoporre gli elementi della forcella a trattamenti superficiali è ammesso. L'uso di cartucce after-market di qualsiasi marca e modello, anche sigillate, è ammesso.
- 5.6.2 Sostituire o modificare l'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) originale è ammesso condizione che venga mantenuto lo schema della sospensione posteriore del motociclo omologato. I registri e gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone, devono essere mantenuti originali. Il leveraggio della sospensione posteriore, se presente, deve essere mantenuto originale.
- 5.6.3 Le sospensioni possono essere acquistate presso AG Motorsport Italia a prezzi concordati per gli iscritti al trofeo.

5.7 PNEUMATICI

- 5.7.1 Tutti gli articoli riguardanti il contingentamento degli pneumatici devono considerarsi derogati pertanto non applicabili.
- 5.7.2 Il trofeo è un "mono-gomma" Pirelli, gli unici pneumatici ammessi sono indicati di seguito:
Anteriore: Pirelli Diablo Supercorsa 110/70 R17 o 120/70 R17 SC1
Posteriore: Pirelli Diablo Supercorsa 140/70 R17 SC2
- 5.7.3 In caso il Direttore di Gara dichiari la gara o la prova bagna è consentito unicamente l'uso degli pneumatici tipo "Rain" indicati di seguito:
Anteriore: Pirelli Diablo Rain 120/70 R17 o 110/70 R17 SCR1
Posteriore: Pirelli Diablo Rain 140/70 R17 SCR1

Nota: Si consiglia ai piloti di avere a sempre a disposizione una coppia di pneumatici Rain montati, onde evitare disagi e ritardi in caso di improvviso cambio delle condizioni meteorologiche. Eventuali ritardi nel montaggio degli pneumatici non sono accettati come valida giustificazione per il mancato rispetto dei tempi per lo schieramento in griglia.

5.8 CARROZZERIA

- 5.8.1 Salvo quanto indicato negli articoli a seguire la carenatura deve essere conforme a quanto previsto nel RTSS3.
- 5.8.2 È ammesso praticare dei piccoli fori per consentire l'installazione di tamponi para-telaio.





- 5.8.3 Il vetrino (plexi) della carenatura deve essere obbligatoriamente quello di marca F.Ili Fabbri Accessori fornito nel kit.
- 5.8.4 Il parafango anteriore di serie deve essere mantenuto.
- 5.8.5 Le dimensioni ed il posizionamento delle tabelle porta-numero devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS.
- 5.8.6 Le tabelle porta-numero, apposte sulla carrozzeria dei motocicli utilizzati durante i turni di prove ufficiali cronometrate e la gara, devono essere bianche ed i numeri di gara neri.
- 5.9 COLORAZIONE DEL MOTOCICLO E GRAFICHE PUBBLICITARIE
- 5.9.1 La colorazione del motociclo deve essere quella prevista per il 2018 (allegato A). Il parafango anteriore deve essere verniciato di blu Yamaha.
- 5.9.2 La grafica (colorazione e parte adesiva) del motociclo completo deve essere conforme (per tipo e posizione) a quella ufficiale rappresentata nell'allegato A al regolamento.
- 5.9.3 È vietato applicare qualsiasi tipo di adesivo sui cerchi o fuori dalle zone segnalate nell'allegato A.
- 5.9.4 Loghi degli sponsor personali del pilota, devono essere approvati dall'Organizzatore e possono essere apposti unicamente nelle zone previste come indicato nell'allegato A.
- 5.9.5 Non è consentito esporre sul motociclo, su banner pubblicitari, striscioni o sulle attrezzature tecniche presenti nel paddock, i loghi di aziende in concorrenza con gli sponsor del trofeo.
- 5.9.6 Il posizionamento della patch adesiva PATA consegnata nel kit di iscrizione deve essere conforme a quanto indicato nell'ALLEGATO A.
- 5.9.7 Durante le manifestazioni ufficiali (premiazioni, presentazioni, ecc.), non è consentito esporre sul vestiario del pilota i loghi di aziende in concorrenza con gli sponsor del trofeo. Tale divieto si applica anche allo staff del pilota presente nella corsia box, sul muretto e sulla griglia di partenza durante le prove e la gara.
- 5.9.8 È assolutamente obbligatorio l'utilizzo dell'ombrello YAMAHA RACING fornito nel kit ad ogni gara in start grid.
- 5.9.9 L'organizzazione ha la facoltà di disporre controlli per verificare la conformità delle grafiche e la corretta collocazione dei loghi degli sponsor sul motociclo utilizzati per le prove ufficiali cronometrate e per la gara.
- 5.9.10 L'accertata inosservanza dei punti 1, 2, 3, 4, 5, 6 durante (e a seguito) dei turni di prove ufficiali cronometrate ed alla gara è equiparata ad una irregolarità tecnica.

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 2018, 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 ed 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.
- Alle O.P. ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. La punzonatura di un motociclo sostitutivo è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, frattura etc.) e deve essere preventivamente concordata





con il C.T. preposto. Il motociclo deve essere della stessa marca e dello stesso modello di quello sostituito. Nelle classi di motocicli con telaio prototipo, per la definizione del modello del motociclo, fanno riferimento la marca ed il modello del motore.

- 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 cassa filtro, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:
 - ° I tubi di spurgo o di sfiato della cassa filtro devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
 - ° Gli sfiati motore devono fatti terminare e scaricare nella cassa filtro, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.
- Sui motocicli 2T o 4T privi di cassa filtro, 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.
- Il tappo di carico del radiatore dell'acqua deve garantire una tenuta perfetta e deve essere assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale.
- 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 carenia 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.
- L'uso di un casco protettivo integrale, omologato, di misura adatta, in perfette condizioni, indossato correttamente e allacciato con l'apposito cinturino sottogola è obbligatorio. 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 omologato secondo le norme EN1621-2:2010 (e successive) 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 2018, 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

11-04-2018



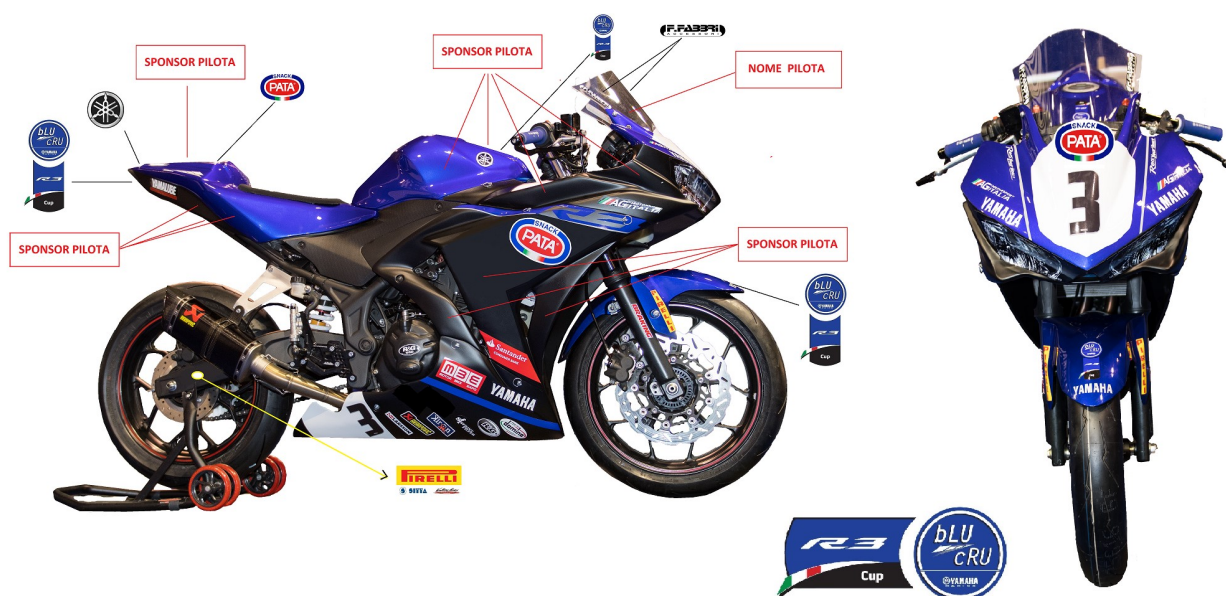
VISTO SI APPROVA

**IL PRESIDENTE DEL
STS – Settore Tecnico Sportivo - Area Sportiva
Giovanni Copioli**

ALLEGATO A

COLORAZIONE DELLA MOTO, POSIZIONAMENTO OBBLIGATORIO KIT ADESIVI YAMAHA R3 CUP, SPAZI DISPONIBILI PER GLI ADESIVI DEGLI SPONSOR DEL PILOTA E POSIZIONAMENTO PATCH PATA SULLA TUTA DEL PILOTA.

Gli sponsor del pilota devono essere di proporzioni adeguate allo spazio concesso, non dovranno fuoriuscire dagli spazi delineati e dalle curvature che ne confinano le linee estetiche della moto. La moto deve essere verniciata nella colorazione blu Yamaha codice vernice "DPBMC-Deep Purplish Blue Metallic C" e nero opaco, come da immagine sottostante.





ALLEGATO B

COMPOSIZIONE DEL KIT FORNITO DALL'ORGANIZZATORE ALL'ATTO DELL'ISCRIZIONE

MATERIALE TECNICO

- Scarico completo racing Akrapovic
- Treno gomme Supercorsa Pirelli
- Gas rapido Domino
- Pulsantiera avviamento domino
- Manopole Domino
- Paracarter R&G
- Plexiglass Fabbri Accessori
- Leva frizione Domino
- Filtro aria Sprint Filter
- Corone Sitta
- Batteria litio Larsson
- Nottolini Valter moto Components
- Disco freno anteriore Braking





SERVIZI E PRODOTTI

- Tasse gara ed iscrizione
- Scuola di guida sportiva ad ogni round
- Sconto 10% sull'acquisto moto YZF-R3 nuova c/o concessionario ufficiale Yamaha
- Abbigliamento ufficiale da paddock Yamaha Racing
- Kit prodotti Yamalube
- Kit prodotti Kiron
- Kit servizio fotografico base per ogni pilota
- Kit adesivi ufficiali del trofeo Yamaha R3 cup
- Ombrello da griglia di partenza Yamaha Racing
- PATA party con prodotti PATA Snack
- Supporto di cortesia sui campi gara per ricambi ufficiali
- Comunicazione istituzionale

