

TROFEO DUNLOP CUP 2019

REGOLAMENTO TECNICO

Il presente Regolamento Tecnico è valido per la stagione agonistica 2019. Al momento dell'iscrizione al trofeo o ad una singola gara come Wild Card, i piloti si impegnano a prendere visione del vigente Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) della F.M.I. e del presente Regolamento Tecnico e ad accettarli e rispettarli integralmente.

Tutti i motocicli devono essere conformi a quanto indicato nel presente Regolamento.

Art. 1 - CLASSI AMMESSE

- 1.1 - Il presente Trofeo prevede le classi 600 Open, Moto2 , Naked e 1000 Open.
- 1.2 - Salvo quanto stabilito negli articoli a seguire alla classe 600 Open sono ammessi motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Open (RTOPN) per la classe Open 600.
- 1.3 - Salvo quanto stabilito negli articoli a seguire alla classe Moto2 sono ammessi motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la classe SuperOpen 600. A parziale deroga di quanto stabilito nel RTSOPN si stabilisce che alla classe Moto2 sono ammessi unicamente motocicli con motore quadri-cilindrico e cilindrata fino a 600cc.
- 1.4 - A deroga di quanto previsto nel presente regolamento, alla classe Naked sono ammessi motocicli conformi unicamente al vigente Regolamento Tecnico del Trofeo Italia Naked.
- 1.5 - Salvo quanto stabilito negli articoli a seguire alla classe Open 1000 sono ammessi motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Open (RTOPN) per la classe Open 1000.

Art. 2 - NORMATIVA TECNICA TROFEO

2.1 - CERCHI RUOTA E PNEUMATICI

2.1.1 - In tutte le classi è consentito unicamente l'uso di cerchi ruota con canale da 17".

2.1.2 - Il presente Trofeo è un mono-gomma Dunlop, gli unici pneumatici ammessi sono quelli indicati di seguito:

CLASSE 600 Open e Moto2:

D213 GP PRO

- | | | |
|--------------|------------|-------------------|
| - Anteriore | 120/70ZR17 | mescola MS3 o MS2 |
| - Posteriore | 180/60ZR17 | mescola MS2 |

CLASSE 1000 Open:

D213 GP PRO

- | | | |
|--------------|------------|-------------------|
| - Anteriore | 120/70ZR17 | mescola MS3 o MS2 |
| - Posteriore | 200/60ZR17 | mescola MS2 |

KR

- | | | |
|--------------|------------|-------------------|
| - Anteriore | 120/70ZR17 | mescola MS2 o MS3 |
| - Posteriore | 195/65ZR17 | mescola MS2 |

2.1.3 - In tutte le classi ogni pilota è tenuto ad acquistare, presso il Racing Service Dunlop presente sui campi gara, almeno 1 set (un anteriore ed un posteriore) di pneumatici per evento entro l'inizio della prima gara. Gli pneumatici autorizzati sono resi riconoscibili dalla presenza di un punzone applicato dal Racing Service stesso. Il mancato rispetto del presente articolo è equiparato ad una irregolarità tecnica.

2.1.4 - Nel caso le prove o la gara siano dichiarate bagnate in tutte le classi è consentito utilizzare unicamente gli pneumatici Dunlop Rain nelle misure e mescole indicate di seguito:

- | | |
|--------------|-------------------------|
| - Anteriore | 125/80R17 KR191 MS1 414 |
| - Posteriore | 190/55R17 KR393 MS2 414 |

2.1.5 - Durante i turni di prove ufficiali cronometrate (qualifiche) e la/le gare tutti i motocicli della classe 1000 Open quando sono in pista devono obbligatoriamente essere equipaggiati con pneumatici dello stesso modello sia all'anteriore che al posteriore, gli pneumatici devono essere compresi tra quelli autorizzati nell'articolo

precedente. Sono pertanto vietati modelli diversi tra pneumatico anteriore e posteriore quando il motociclo è in pista. Variare modello (purché compresi tra quelle autorizzati nell'articolo precedente) tra una sessione ed un'altra (o all'interno di un turno di prove ufficiali cronometrate) è consentito, fermo restando il divieto di utilizzo di pneumatici diversi tra anteriore e posteriore. Sono sempre ammesse mescole diverse tra pneumatico anteriore e posteriore, purché comprese tra quelle autorizzate nell'articolo precedente.

2.1.6 - I Piloti possono rivolgersi al Racing Service ufficiale Dunlop presente sui campi gara per i servizi facoltativi di vendita e montaggio degli pneumatici.

Per tutte le specifiche tecniche si raccomanda di prendere visione della "Scheda tecnica pneumatici Dunlop" in allegato al presente regolamento.

2.2 - GRAFICHE E LOGHI

2.2.1 - Il pilota è tenuto ad apporre gli adesivi degli sponsor del Trofeo secondo lo schema fornito dall'Organizzatore.

2.2.2 - È consentito esporre i loghi degli sponsor personali del pilota, purché non in diretta concorrenza con quelli del Trofeo.

2.2.3 - L'Organizzatore si riserva il diritto di verificare, in qualsiasi momento dell'evento, la corretta disposizione degli sponsor del Trofeo e lo stato d'uso generale del motociclo.

2.2.4 - Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una inosservanza degli obblighi dei piloti. Nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, sentito il parere dell'organizzatore del trofeo, può essere comminata la sanzione aggiuntiva dell'irregolarità tecnica.

2.3 - TABELLA PORTA NUMERO E NUMERI GARA

2.3.1 - In tutte le classi è fortemente consigliato (ma non obbligatorio) l'utilizzo di tabelle porta numero di colore Giallo e numeri di gara neri.

2.3.2 - Per quanto non specificato nel presente articolo i numeri devono essere conformi a quanto specificato nel Regolamento tecnico Generale e Sicurezza (RTGS)

Art. 3 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nel vigente Regolamento Velocità, 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 O.P. ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. Lo stesso motociclo può essere punzonato per un massimo di due Classi differenti, nell'ambito della stessa manifestazione, a condizione che vengano rispettate le norme tecniche di entrambe le Classi ed i tempi di permanenza al parco chiuso. 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 generalmente vicino al canotto di sterzo, a discrezione del Commissario Tecnico (C.T.) preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. In qualsiasi momento dell'evento il motociclo può essere controllato per verificare che la punzonatura sia in buone condizioni e/o che il motociclo sia punzonato a nome del pilota che lo guida.
- I motocicli che dovessero essere presentati alle O.P. non conformi alle norme di sicurezza, possono essere esclusi dalla partecipazione alla manifestazione a giudizio inappellabile del 1° C.T., qualora non venissero adeguati entro il termine prestabilito.
- 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.

- È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista, durante le prove, il warm-up e la gara.
- 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.
- Il 1°C.T. ha la facoltà di rimuovere la punzonatura sul telaio di un motociclo coinvolto in un incidente. Tale motociclo deve essere sottoposto ad una nuova verifica tecnica (ed essere ripunzonato) qualora il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione. In qualsiasi momento dell'evento, il 1° C.T. ha facoltà di richiamare un pilota per la verifica di un motociclo ritenuto non conforme e, qualora necessario, rimuovere la punzonatura sul telaio fino all'adeguamento del motociclo alle richieste 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 consentito montare dei tamponi di protezione con una lunghezza massima di mm. 50 dal punto di fissaggio o con una sporgenza massima di mm. 50 dalla superficie della carenatura (se presente). I tamponi di protezione devono avere i bordi arrotondati e devono essere fissati utilizzando i punti di ancoraggio presenti in origine sul telaio.
- 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.
- Il sistema ride by wire deve essere mantenuto originale, ossia come originariamente progettato e prodotto dal costruttore, conformemente a quanto stabilito nei punti a seguire.
 - * Tutte le parti elettroniche, elettro-meccaniche e meccaniche devono essere mantenute originali, anche nel montaggio sul motociclo e nelle connessioni elettriche. Fanno eccezione le parti non funzionali (es. involucri, gusci e protezioni).
 - * Non è ammessa alcuna modifica a sistemi di controllo e strategie di sicurezza.
- 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.
- È ammesso, oltre che raccomandato, piantare alle estremità dei perni ruota dei tamponi di protezione con i bordi arrotondati e con una sporgenza massima dalle estremità dei perni ruota di mm. 30.
- Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe").
- In tutte le Classi tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare attraverso un elemento filtrante (filtro/i) che impedisca l'ingresso di corpi estranei all'interno del motore. La superficie massima degli eventuali fori di passaggio aria attraverso l'elemento filtrante deve essere di mm² 2.
- 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 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. La pinna para-catena può essere costruita utilizzando materiale metallico, plastico o composito, purché abbia uno spessore sufficiente a garantirne la funzione protettiva. 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. Non sono ammessi fissaggi mediante incollaggio e/o fascette in nylon o in metallo.
- 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. Il radiatore dell'olio deve essere montato in maniera che eventuali perdite di olio vengano raccolte dalla vasca di recupero. È raccomandato sostituire le tubazioni in gomma contenenti olio in pressione con altre del tipo rinforzato con treccia esterna.
- Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.
- Sui motocicli è obbligatorio montare una luce con le seguenti caratteristiche:
 - * Avere un fascio luminoso di colore rosso con una potenza di 10-15 Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8 Watt, per le lampade a led.
 - * Quando il motociclo è in pista il fascio luminoso deve essere continuo (non intermittente), il fascio luminoso intermittente è ammesso (ma non obbligatorio) unicamente quando è attivato il dispositivo elettronico per limitare la velocità del motociclo nella corsia box (pit-limiter).
 - * Essere saldamente montata sotto o sopra il codino, nella parte posteriore, vicino alla mezzeria del motociclo ed essere orientata in modo da essere ben visibile per chi si trovi dietro il motociclo in un angolo di 15° a destra e sinistra rispetto al piano longitudinale del motociclo.
 - * Deve essere connessa all'impianto elettrico del motociclo ed attivabile mediante un interruttore posizionato preferibilmente sul manubrio o semi-manubrio in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella alla moto. Ad insindacabile giudizio del 1°C.T. possono essere ammesse luci posteriori alimentate da una batteria interna con interruttore attivabile dal pilota quando è in sella al motociclo.
 - * Avere un involucro stagno che impedisca all'acqua di penetrare compromettendone il funzionamento.

La luce deve essere accesa unicamente quando il D.d.G. dichiara la prova o la gara bagnate e in caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del D.d.G.
- 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 250 cc e 6,0lt per i motocicli con cilindrata superiore a 250 cc. 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.
- Tutti i piloti devono indossare dispositivi di protezione individuale (DPI) omologati, conformemente a quanto indicato nel RTGS e nell'allegato DPI del vigente Regolamento Velocità. Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dei capi protettivi è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia i C.T. preposti possono effettuare delle verifiche durante il corso della manifestazione. Tutti i DPI devono essere in ottimo stato di conservazione privi di strappi, abrasioni e/o rotture tali da pregiudicarne la funzione protettiva.

Art. 4 – NORMA TRANSITORIA

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il vigente Regolamento Manifestazioni Motociclistiche (RMM), il vigente Regolamento Velocità ed il vigente 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 COMITATO TECNICO

26-03-2019



VISTO SI APPROVA

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

SCHEDA TECNICA PNEUMATICI DUNLOP

	Tyre Size	Tread Patten	Fitment	Reccommended Rim Width	Permitted Rim Widths	Overall Diameter	Overall Width	Shoulder Diameter	Inflation Pressures (Bar)			warmers temp.
									Cold	With Warmers	Hot Running	
SLICK												
	120/70R17	KR106	Front	3.50"	3.35" - 3.75"	603 mm	117 mm	500 mm	2.1	2.2-2.4	2.4 - 2.6	80°
	195/65R17	KR108	Rear	6.00"	5.50" - 6.00"	656 mm	194 mm	522 mm	1.2	1.3-1.4	1.4 - 1.7	80° - 100°
	205/60R17	KR108	Rear	6.00"	5.50" - 6.00"	670 mm	200 mm	530 mm	1.2	1.3-1.4	1.4 - 1.7	80° - 100°
D213 GP PRO												
	120/70ZR17	D213F GP PRO	Front	3.50"	3.35" - 3.75"	606 mm	120 mm	502 mm	2.3	2.55 - 2.6	2.55 - 2.65	80° - 90°
	180/60ZR17	D213 GP PRO	Rear	5.50"	5.00" - 6.00"	650 mm	184 mm	527 mm	1.2	1.3 - 1.4	1.3 - 1.7	80° - 100°
	200/60ZR17	D213 GP PRO	Rear	6.00"	5.50" - 6.00"	670 mm	200 mm	530 mm	1.2	1.3 - 1.4	1.4 - 1.7	80° - 100°
RAIN												
	125/80R17	KR191	Front	3.50"	3.35" - 3.75"	603 mm	120 mm	500 mm	2.2			40°
	190/55R17	KR393	Rear	5.50"	5.00" - 6.00"	650 mm	190 mm	530 mm	1.9 - 2.2			40°