



## PIRELLI CUP 2019

### REGOLAMENTO TECNICO

#### Art. 1 – CLASSI AMMESSE

##### 1.1 - CLASSE 600CC OPEN

1.1.1 - Sono ammessi alla Classe 600 Open motocicli derivati di serie e prototipo, conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la classe 600, con motori delle seguenti cilindrata:

- 2 cilindri, oltre 400cc fino a 850cc.
- 3 cilindri, oltre 400cc fino a 675cc.
- 4 cilindri, oltre 400cc fino a 636cc.

##### 1.2 - CLASSE 1000CC OPEN

1.2.1 - Sono ammessi alla Classe 1000 Open motocicli derivati di serie e prototipo, conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) per la classe 1000, con motori delle seguenti cilindrata:

- 2 cilindri, oltre 850cc a 1300cc.
- 3 cilindri, oltre 675cc a 1200cc.
- 4 cilindri, oltre 750cc a 1150cc.

#### Art. 2 – NORMATIVA TECNICA TROFEO

A parziale deroga di quanto previsto nel RTSOPN per tutte le classi si applicano gli articoli a seguire:

##### 2.1 - GENERALITÀ PNEUMATICI

2.1.1 - Il Trofeo è un monogomma Pirelli, gli unici pneumatici ammessi sono quelli indicati di seguito:

###### **Classe 600**

Anteriore

Pirelli Diablo Supercorsa SC F 120/70R 17 MESCOLO SC1

Pirelli Diablo Supercorsa SC F 120/70R 17 MESCOLO SC2 (disponibili solo su prenotazione)

Posteriore

Pirelli Diablo Supercorsa SC R 180/60R 17 MESCOLO SC1

Pirelli Diablo Supercorsa SC R 180/60R 17 MESCOLO SC0

###### **Classe 1000**

Anteriore

Pirelli Diablo Superbike F 120/70R 17 MESCOLO SC1

Pirelli Diablo Superbike F 120/70R 17 MESCOLO SC2 (disponibili solo su prenotazione)

Pirelli Diablo Supercorsa SC F 120/70R 17 MESCOLO SC1

Pirelli Diablo Supercorsa SC F 120/70R 17 MESCOLO SC2 (disponibili solo su prenotazione)

Posteriore

Pirelli Diablo Superbike R 200/60R 17 MESCOLO SC1

Pirelli Diablo Superbike R 200/60R 17 MESCOLO SC0

Pirelli Diablo Supercorsa SC R 200/55R 17 MESCOLO SC1 (disponibili solo su prenotazione)

Pirelli Diablo Supercorsa SC R 200/55R 17 MESCOLO SC0 (disponibili solo su prenotazione)

## **RAIN Classi 600 e 1000**

Anteriore

Pirelli Diablo Rain 120/70 R17 MESCOLA SCR1

Posteriore

Pirelli Diablo Rain 190/55R17 MESCOLA SCR1

Pirelli Diablo Rain 200/60R17 MESCOLA SCR1

- 2.1.2 - L'utilizzo in pista di pneumatici diversi da quelli indicati nell'articolo precedente è sanzionato come irregolarità tecnica.
- 2.1.3 - Gli pneumatici rain possono essere usati solo se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal D.d.G. Si consiglia ai piloti di avere a sempre a disposizione una coppia di pneumatici Rain montati, onde evitare disagi e ritardi in caso le prove o la gara siano dichiarate bagnate.
- 2.2 - **OBBLIGO DI ACQUISTO PNEUMATICI**
- 2.2.1 - Almeno 4 pneumatici indifferentemente anteriori o posteriori per ogni evento devono essere obbligatoriamente acquistati presso il Racing Service Idealgomme Eventi Soc. Coop. / Pirelli Cup entro l'inizio della gara della domenica. Il Racing Service comunicherà al Commissario Delegato entro il termine della gara della domenica elenco dei piloti che non avessero rispettato il presente articolo. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una irregolarità tecnica da scontarsi al termine della gara della domenica.
- 2.3 - **VERIFICA DEGLI PNEUMATICI**
- 2.3.1 - Il controllo sulla conformità degli pneumatici è eseguito all'ingresso della pista ed in parco chiuso al termine della sessione.  
Il mancato arresto del motociclo per il tempo necessario al controllo in ingresso pista è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti.
- 2.4 - **GRAFICA MOTOCICLO**
- 2.4.1 - Gli adesivi degli sponsor ufficiali del Trofeo devono essere obbligatoriamente apposti secondo lo schema fornito dall'Organizzatore del Trofeo. 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.
- 2.4.2 - È consentito esporre i loghi degli sponsor personali del pilota, su carena, tuta e casco, purché non in diretta concorrenza con quelli del Trofeo.
- 2.4.3 - 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.
- 2.5 - **TABELLE PORTA NUMERO E NUMERI DI GARA**
- 2.5.1 - I colori delle tabelle porta-numero e dei numeri di gara sono liberi, purché le tonalità scelte siano in forte contrasto. È consigliato utilizzare le seguenti colorazioni:
- Classe 600cc: Tabella Rossa / Numero Bianco
  - Classe 1000cc: Tabella Rossa / Numero Nero
- 2.5.2 - Per quanto non specificato dal precedente articolo le tabelle porta-numero ed i numeri di gara devono essere conformi a quanto stabilito dal 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 mm<sup>2</sup> 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 mezzzeria 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**