



## **YAMAHA R3 CUP 2019**

### **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 CIV SUPERSPORT 300 (RTSS3), vigente Regolamento Velocità.

#### **ART. 2 MOTOCICLI**

- 2.1 Al Trofeo sono ammessi unicamente motocicli Yamaha modello YZF-R3 2018/19 Euro4 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 numeri identificativi del telaio e del motore devono essere conformi alla scheda d'omologazione europea chiaramente leggibili e non manomessi.

#### **ART. 3 CONTROLLI**

- 3.1 Le verifiche tecniche vengono effettuate dal delegato tecnico del trofeo, congiuntamente ai 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 per tutte gare del trofeo (salvo diversamente specificato negli articoli a seguire) 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.

#### **ART.5 NORMATIVA TECNICA TROFEO**

A parziale deroga di quanto stabilito dal vigente Regolamento Tecnico CIV Supersport 300 (RTSS3) si stabilisce quanto indicato di seguito

##### **5.1 COMANDI MANUALI**

- 5.1.1 La leva della frizione originale può essere sostituita unicamente con quella di marca Domino fornita nel kit.
- 5.1.2 Le manopole devono essere obbligatoriamente quelle di marca Domino fornite nel kit.
- 5.1.3 Il comando del gas originale può essere sostituito unicamente con quello di marca Domino fornito nel kit.

##### **5.2 IMPIANTO FRENANTE**

- 5.2.1 Il disco freno anteriore deve essere obbligatoriamente quello di marca Braking fornito nel Kit. Unicamente nel caso il D.d.G. dichiari la prova o la gara bagnata è consentito l'utilizzo del disco freno anteriore originale o del disco freno Braking facente parte del Kit del trofeo R3 Cup 2018.



### 5.3 PNEUMATICI

- 5.3.1 Tutti gli articoli riguardanti il contingentamento degli pneumatici devono considerarsi derogati pertanto non applicabili.
- 5.3.2 Il trofeo è un "mono-gomma" Pirelli, gli unici pneumatici ammessi sono quelli indicati di seguito:  
Anteriore: Pirelli Diablo Superbike 110/70 R17 SC1  
Posteriore: Pirelli Diablo Superbike 140/70 R17 SC1
- 5.3.3 In caso il Direttore di Gara dichiarerà la gara o la prova bagnata è consentito unicamente l'uso degli pneumatici tipo "Rain" indicati di seguito:  
Anteriore: Pirelli Diablo Rain 110/70 R17 SCR1  
Posteriore: Pirelli Diablo Rain 140/70 R17 SCR1
- 5.3.4 Gli pneumatici rain possono essere usati solo se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal D.d.G.
- 5.3.5 L'utilizzo in pista di pneumatici di marca, modello, miscela o misure non conformi a quanto indicato negli articoli precedenti è sanzionato come irregolarità tecnica.

### 5.4 IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE E CARBURANTE

- 5.4.1 Il filtro dell'aria deve essere obbligatoriamente quello di marca Sprint Filter fornito nel kit.
- 5.4.2 I cornetti di aspirazione sono liberi.
- 5.4.3 L'unico carburante ammesso è quello di tipo "verde" conforme alla normativa F.M.I. vigente (Allegato Carburanti vigente Annesso Velocità).

### 5.5 MOTORE

- 5.5.1 Tutti gli articoli riguardanti il contingentamento dei motori e la sigillatura devono considerarsi derogati, pertanto non applicabili. Non sono ammessi alla R3 Cup motocicli equipaggiati con motori sigillati per mezzo di sigilli di altri Campionati (FIM, CIV etc.). Eventuali sigilli presenti sui motori devono essere rimossi prima delle O.P., pena la non ammissione alla manifestazione. L'utilizzo in pista di motocicli equipaggiati con motori sigillati per mezzo di sigilli di altri Campionati è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 5.5.2 Gli unici motori utilizzabili sono quelli equipaggianti in origine i motocicli MY 2018-2019 con omologazione Euro 4. L'utilizzo in pista di motocicli equipaggiati con motori differenti è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 5.5.3 Sul motore è ammessa la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, purché vengano mantenute le quote indicate nelle fiches di omologazione nei limiti degli scostamenti massimi specificati nell'Allegato "Tolleranze Applicate".
- 5.5.4 Gli alberi a cammes devono rimanere originali, non è ammesso installare alberi a camme di altri modelli e/o modificare gli alberi a cammes originali. È pertanto vietato l'utilizzo degli alberi a cammes del Kit FIM e FMI, degli alberi a camme equipaggianti in origine motori non Euro 4 e di qualunque altro albero a cammes.
- 5.5.5 I rocchetti o gli ingranaggi di distribuzione, montati sugli alberi a camme sono liberi. I rimanenti componenti della trasmissione del sistema di distribuzione (ingranaggi o rocchetti conduttori, catene o cinghie e relativi tenditori) devono essere mantenuti originali.
- 5.5.6 I pistoni devono rimanere originali, qualsiasi modifica ai pistoni, fasce elastiche e spinotto, inclusi lucidatura ed alleggerimento, è vietata. È pertanto vietato l'utilizzo dei pistoni del Kit FIM ed FMI, dei pistoni equipaggianti in origine motori non Euro 4 e di qualunque altro pistone.
- 5.5.7 Le protezioni dei carter motore devono essere obbligatoriamente quelle di marca R&G fornite nel kit.

### 5.6 TRASMISSIONE

- 5.6.1 La corona della trasmissione finale originale può essere sostituita unicamente con quelle prodotte da Sitta, disponibili presso FB Racing o presso Sitta.

### 5.7 IMPIANTO ELETTRICO E SISTEMA DI CONTROLLO MOTORE



- 5.7.1 Tutti gli articoli riguardanti i dispositivi per il controllo del regime massimo di rotazione motore devono considerarsi derogati, pertanto non applicabili.
- 5.7.2 Sono autorizzati i seguenti dispositivi per il controllo del motore:
- Centralina ECU originale mantenuta come originariamente prodotta dal costruttore
  - Centralina ECU originale abbinata ad una seconda centralina di offset accensione e/o offset iniezione 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.
  - Centralina di controllo motore sostitutiva GET GK-ECULMB48-0004 con Firmware MB2CIV\_M51C20F55\_r01\_R3C18 o GET GK-ECULMB48-0007 con Firmware MB2CIV\_M51C20F55\_r01\_R3C18
- 5.7.3 In qualunque momento dell'evento, il 1° C.T., sentito il parere del Responsabile Tecnico del trofeo, ha il diritto di richiedere la sostituzione del sistema di controllo motore montato sul motociclo, il rifiuto di procedere alla sostituzione è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 5.7.4 La pulsantiera di avviamento deve essere obbligatoriamente quella di marca Domino fornita nel kit. Unicamente per la prima gara del trofeo è consentito l'utilizzo della pulsantiera di avviamento originale.
- 5.7.5 Il blocchetto di accensione deve essere obbligatoriamente sostituito con il Kill switch di marca Jetprime fornito nel kit. Unicamente per la prima gara del trofeo è consentito l'utilizzo del blocchetto di accensione originale.
- 5.8 IMPIANTO DI SCARICO
- 5.8.1 È obbligatorio montare l'impianto di scarico completo (compreso il silenziatore) Akrapovic fornito nel kit.
- 5.8.2 L'impianto di scarico di cui al precedente articolo deve essere mantenuto originale, è consentito unicamente sostituire il materiale fonoassorbente contenuto nel silenziatore.
- 5.9 CARROZZERIA
- 5.9.1 I motocicli modello MY 2018 devono essere equipaggiati con la carenatura per il modello MY 2019. Unicamente per la prima gara del trofeo è consentito l'utilizzo della carenatura modello 2018 in colorazione blu o colorazione trofeo R3 Cup 2018.
- 5.9.2 È ammesso praticare dei piccoli fori per consentire l'installazione di tamponi para-telaio conformi a quanto indicato nel RTGS.
- 5.9.3 Il vetrino (plexi) della carenatura deve essere obbligatoriamente quello di marca F.Ili Fabbri Accessori fornito nel kit.
- 5.9.4 Il parafango anteriore equipaggiante in origine il modello di motociclo deve essere mantenuto.
- 5.9.5 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.
- 5.10 COLORAZIONE DEL MOTOCICLO E GRAFICHE PUBBLICITARIE
- 5.10.1 La colorazione del motociclo deve essere quella prevista per il 2019 (allegato A). Il parafango anteriore deve essere verniciato di blu Yamaha.
- 5.10.2 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.
- 5.10.3 È vietato applicare qualsiasi tipo di adesivo sui cerchi ruota e/o fuori dalle zone segnalate nell'allegato A.
- 5.10.4 Loghi degli sponsor personali del pilota, devono essere approvati dall'Organizzatore e possono essere apposti unicamente nelle zone previste come indicato nell'allegato A.
- 5.10.5 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.



Il posizionamento della patch adesiva PATA consegnata nel kit di iscrizione deve essere conforme a quanto indicato nell' ALLEGATO A.

- 5.10.6 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.
- 5.10.7 È obbligatorio l'utilizzo dell'ombrello YAMAHA RACING fornito nel kit ad ogni gara in start grid.
- 5.10.8 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.
- 5.10.9 Il mancato rispetto anche di uno solo dei punti dell'articolo 5.10 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.

#### **ART. 6 - 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 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. dichiari 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. 7 – 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. 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**

**30-04-2019**



**VISTO SI APPROVA**

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

## ALLEGATO A

### **POSIZIONAMENTO OBBLIGATORIO KIT ADESIVI YAMAHA R3 CUP 2018 E SPAZI DISPONIBILI PER ADESIVI SPONSOR DEL PILOTA**

Gli sponsor del pilota devono essere di proporzioni adeguate allo spazio concesso, non dovranno fuoriuscire dagli spazi delineati in colore giallo come da immagine sottostante e dalle curvature che ne confinano le linee estetiche della moto, posizionati in modo ordinato. La moto deve essere verniciata nella colorazione blu Yamaha codice vernice "DPBMC-Deep PurplishBlue Metallic C" e nero opaco, rispettando i confini e le altezze di colore tra blu e nero, come da immagine sottostante.

**I numeri gara devono essere di colore nero (senza bordature colorate) e devono rispettare le caratteristiche specificate nel Regolamento Velocità FMI 2019.**



#### **COLORI VERNICE**

BLU: DPBMC - DEEP PURPLISH BLUE METALLIC C

NERO: OPACO





NOME  
PILOTA

NOME  
PILOTA



#### COLORI VERNICE

BLU: DPBMC - DEEP PURPLISH BLUE METALLIC C

NERO: OPACO

#### ALLEGATO B

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

#### MATERIALE TECNICO

- Scarico completo racing Akrapovic
- Treno gomme Pirelli Superbike
- Gas rapido Domino
- Pulsantiera avviamento domino
- Manopole Domino
- Paracarter R&G
- Plexiglass Fabbri Accessori
- Leva frizione Domino
- Filtro aria Sprint Filter
- Corone Sitta
- Cavalletto posteriore Valter moto
- Disco freno anteriore Braking
- kill switch jetprime



## **ALLEGATO C**

### SERVIZI E PRODOTTI COMPRESI CON L'ISCRIZIONE AL TROFEO

- 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