

TROFEO MOTODISERIE 2017 REGOLAMENTO TECNICO

Sono ammessi al presente Trofeo motocicli, derivati di serie (carenati o naked), con motore 4T, prodotti a partire dal 2000. Tutti i componenti non esplicitamente menzionati negli articoli a seguire e nei regolamenti F.M.I. di riferimento devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore.

ART. 1 - CLASSI AMMESSE

1.1 - CLASSE 600 MOTO DI SERIE

1.1.1 - Sono ammessi alla classe 600 Moto di Serie, motocicli anche privi di omologazione F.I.M., con le seguenti cilindrata:

- 2 cilindri oltre 401cc fino a 850cc.
- 3 cilindri oltre 401cc fino a 675cc.
- 4 cilindri oltre 401cc fino a 636cc.

1.1.2 - Per quanto non esplicitamente specificato nel presente regolamento i motocicli partecipanti alla classe 600 Moto di Serie devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Stock (RTSTK) per la classe 600.

1.2 - CLASSE 1000 MOTO DI SERIE

1.2.1 - Sono ammessi alla classe 1000 Moto di Serie, motocicli anche privi di omologazione F.I.M., con le seguenti cilindrata:

- 2 cilindri oltre 850cc fino a 1300cc.
- 3 e 4 cilindri oltre 750cc fino a 1000cc.

1.2.2 - Per quanto non esplicitamente specificato nel presente regolamento i motocicli partecipanti alla classe 1000 Moto di Serie devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Stock (RTSTK) per la classe 1000.

ART. 2 - NORMATIVA TECNICA TROFEO

2.1 - IMPIANTO FRENANTE

2.1.1 - Sui motocicli prodotti prima del 2010, è ammesso sostituire le pompe freno con materiale after-market.

2.2 - PNEUMATICI

2.2.1 - È obbligatorio montare pneumatici acquistati presso Racing Service Dunlop e resi riconoscibili dalla presenza di un punzone applicato dal Race Service stesso.

2.2.2 - L'unico modello ammesso è il Dunlop "GP RACER D212", mescola M, nelle misure:

	Anteriore	Posteriore
600 Moto di Serie:	120/70/ZR17	180/55/ZR17 e 190/55/ZR17
1000 Moto di Serie:	120/70/ZR17	190/55/ZR17



2.2.3 - Durante ogni evento è ammesso utilizzare un massimo di 2 pneumatici anteriori e 2 pneumatici posteriori, sui quali devono essere applicati gli sticker forniti dall'organizzazione all'atto dell'iscrizione all'evento.

2.2.4 - Gli sticker devono essere applicati sulla spalla destra dello pneumatico, lato comando gas.

2.2.5 - Il controllo sulla presenza e sulla regolarità degli stickers può essere eseguito in qualsiasi momento dell'evento. Motocicli con sticker non conformi in ingresso pista non saranno fatti accedere in pista.

2.2.6 - La riscontrata assenza degli sticker durante i controlli di fine turno/gara in parco chiuso o durante altri controlli è equiparata ad una irregolarità tecnica.

- 2.2.7 - Lo scambio di pneumatici e/o di stickers tra piloti viene equiparata ad un'irregolarità tecnica.
- 2.2.8 - La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli sticker è del pilota. Il mancato ritiro o la perdita di parte o di tutti gli sticker non vengono accettati come valida giustificazione per la mancata apposizione degli sticker sugli pneumatici.
- 2.2.9 - Nel caso uno pneumatico con sticker già apposto presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso il C.T., sentito il parere del fornitore dello pneumatico, qualora presente in circuito, può autorizzarne la sostituzione. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al C.T.
- 2.2.10 - Gli pneumatici Rain non sono soggetti all'apposizione di sticker.
- 2.2.11 - In caso il Direttore di Gara dichiari la gara o le prove bagnate, è ammesso l'uso di pneumatici rain, di qualsiasi marca, modello e dimensioni purché conformi a quanto specificato nel RTGS.
- 2.3 - MOTORE
- 2.3.1 - La testa, il coperchio testa ed il blocco cilindri devono essere predisposti per essere sigillati mediante legatura in modo da non potere essere separati l'uno dall'altro.
- 2.3.2 - Qualsiasi modifica al motore è vietata, il motore deve essere totalmente di serie come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato. Qualsiasi tipo di preparazione intesa come modifica (lavorazione, lucidatura, alleggerimento) di albero motore, alberi a camme, valvole, cilindri, pistoni è vietata.
- 2.4 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO
- 2.4.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, l'impianto di raffreddamento deve rimanere completamente originale. Non è ammesso montare radiatori dell'acqua o dell'olio supplementari.
- 2.5 - IMPIANTO ELETTRICO
- 2.5.1 - **La centralina di controllo motore (ECU) deve essere mantenuta originale sia nell'hardware che nel software interno. Sono vietate centraline kit anche quando distribuite dal costruttore del motociclo (HRC, YEC ecc.).**
- 2.5.2 - È consentito montare una centralina di offset accensione e/o offset iniezione (Power Commander e similari).
- 2.5.3 - Ad eccezione delle modifiche necessarie per installare la centralina di offset accensione e/o offset iniezione ed il quick-shifter, il cablaggio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.5.4 - I cavi elettrici di alimentazione di tutti i dispositivi presenti in origine sul motociclo omologato non utilizzati (indicatori di direzione, avvisatore acustico, blocchetto di avviamento ecc.), possono essere isolati e/o riposizionati ma non tagliati.
- 2.5.5 - Gli interruttori elettrici sul manubrio possono essere riposizionati o sostituiti. I pulsanti di avvio e spegnimento del motore devono essere posti sui manubri ed essere facilmente azionabili dal pilota mentre impugna le manopole.
- 2.5.6 - L'uso di qualsiasi altro dispositivo elettronico o sensore, non presente in origine sul motociclo omologato per uso stradale, è vietato. **Quanto detto include anche eventuali dispositivi aggiuntivi di acquisizione dati.**
- 2.6 - CARROZZERIA
- 2.6.1 - Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi. I piloti hanno libertà di esporre i marchi dei propri sponsor sulla carenatura del motociclo. Qualora richiesto dall'Organizzatore, i piloti sono tenuti ad apporre sulla carenatura del motociclo il loghi degli sponsor del Trofeo.

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 impugnata 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:
 - o I tubi di spurgo o di sfiato dell'air-box devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
 - o 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 COMITATO TECNICO

27-04-2017



VISTO SI APPROVA

**IL PRESIDENTE DEL
STS – Settore Tecnico Sportivo – Area Sportiva**

Giovanni Copioli
Giovanni Copioli