

MESI TROFEI MOTOESTATE

BOZZA REGOLAMENTO TROFEO RACE ATTACK 2018

ARTICOLO 1 - ORGANIZZAZIONE

Il Moto Club Ducale promuove e organizza il 5° trofeo Race Attack.

Il Trofeo si articola su 5 prove su 5 weekend (ai fini della classifica verranno ritenuti validi tutti i risultati e la vittoria finale andrà al pilota che avrà collezionato il maggior numero di punti. A parità di vittorie, a colui che avrà ottenuto il maggior numero di piazzamenti migliori. Nel caso di parità anche nel caso dei piazzamenti, il risultato verrà attribuito secondo le norme vigenti della FMI.

Calendario:

- 29 aprile Franciacorta
- 27 maggio Varano
- 17 giugno Cervesia
- 22 luglio Franciacorta
- 9 settembre Varano

Eventuali variazioni al regolamento e al calendario saranno immediatamente comunicate a tutti i partecipanti che accettano incondizionatamente le modifiche apportate. Le comunicazioni saranno inviate per e-mail all'indirizzo indicato nel modulo d'iscrizione al trofeo.

ARTICOLO 2 - PARTECIPAZIONE

Possono partecipare tutti i piloti in possesso di licenza Velocità, Elite e One Event rilasciata dalla F.M.I. nell'anno in corso, nonché i piloti in possesso di licenza equivalente rilasciata da Federazioni di Paesi Membri FIM Europe con relativo Nulla Osta e i piloti Extra FIM Europe con licenza CONU (Continental Unions) e relativo Nulla Osta

È vietata la partecipazione:

- a discrezione dell'organizzazione è vietato la partecipare a piloti che già sono iscritti ad altri trofei nazionali o CIV nell'anno 2018, ai piloti che in carriera hanno conquistato punti nei campionati mondiali velocità I primi 5 classificati del campionato europeo (negli ultimi 5 anni) I primi 10 della classifica finale nelle categorie del campionato italiano negli ultimi 10 anni. I primi 5 classificati nella classifica assoluta dei trofei (negli ultimi 3 anni): Motoestate, Interforze, Honda CBR 600, Yamaha R1, Amatori Pro, RR Cup, Bridgestone Cup.
- È inoltre vietata la partecipazione alla Race Attack 2018, in base alla categoria di appartenenza, al vincitore assoluto 2016. Il vincitore della Race Attack 600 o Race Attack 1000 potrà correre nella Race Attack solo cambiando classe rispetto all'anno precedente.

ARTICOLO 3 - CLASSI AMMESSE

Il trofeo prevede la classe 600 OPEN e 1000 OPEN . Sono ammessi al trofeo motocicli derivati di serie carenate e naked prodotti a partire dall'anno 2000, con motore 4T conformi al RTOPN, nelle seguenti configurazioni:

- Classe 600 OPEN:**
- 2 cilindri con cilindrata oltre 401cc fino a 850cc.
 - 3 cilindri con cilindrata oltre 401cc fino a 675cc.
 - 4 cilindri con cilindrata oltre 401cc fino a 636cc.

- Classe 1000 OPEN:**
- 2 cilindri e cilindrata fino a 1300cc.
 - 3 cilindri da 675 a 1300 cc.
 - 4 cilindri e cilindrata fino a 1100cc.
-
-

CLASSE NAKED: 2 Cilindri con cilindrata oltre 401 cc, fino a 850 cc.

3 Cilindri con cilindrata oltre 401 cc fino a 675 cc

4 cilindri con cilindrata fino a 1100 cc

A parziale deroga di quanto stabilito dal RTOPN si stabilisce che sono ammessi alle classi 600 Open e 1000 Open motocicli con telaio prototipo.

ARTICOLO 4 - CARBURANTE

L'unico carburante ammesso è quello di tipo "verde" conforme alle norme F.M.I. in vigore.

ARTICOLO 5 – CERCHI RUOTA E PNEUMATICI

È obbligatorio montare pneumatici anteriori e posteriori di marca Dunlop, modello "GP RACER D212" mescola M, nelle misure:

	Anteriore	Posteriore
600 OPEN:	120/70/ZR17	180/55/ZR17 e 190/55/ZR17
1000 OPEN:	120/70/ZR17	190/55/ZR17
NAKED:	120/70/ZR17	180/55/ZR17 e 190/55/ZR17

Per ogni evento i piloti hanno l'obbligo di acquistare in pista, presso il Racing Service Dunlop, almeno un treno di gomme al prezzo di 310 euro iva compresa. 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. È responsabilità dei piloti approvvigionarsi di pneumatici rain, l'Organizzatore declina ogni responsabilità nel caso la disponibilità in pista degli pneumatici rain non sia sufficiente a far fronte alle richieste di tutti i piloti.

3.3 - È consentito utilizzare un massimo di 2 treni di pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori) per evento. Il primo treno è obbligatorio e va acquistato in pista presso il Racing Service Dunlop mentre il secondo è facoltativo.

Gli pneumatici verranno punzonati attraverso sticker. Gli sticker devono essere ritirati presso la segreteria di gara.

Gli sticker devono essere applicati sulla spalla destra del pneumatico (lato comando acceleratore), a cura del pilota o del suo incaricato per lui, prima di entrare in pista.

Il controllo sulla conformità degli sticker è di norma eseguito all'ingresso della pista. Il mancato arresto del motociclo per il tempo necessario al controllo in ingresso pista è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti. I C.T. hanno la facoltà di effettuare controlli ulteriori, nei box, nella corsia box e nel parco chiuso.

In caso di mancata applicazione di uno o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal C.T. preposto. La punzonatura manuale degli pneumatici viene sanzionata con un'ammenda, conformemente a quanto specificato nelle Norme Sportive.

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.

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, può autorizzarne la sostituzione. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al C.T.

Gli pneumatici da bagnato non vengono punzonati.

Il pilota, o il suo incaricato per lui, ha il compito di accertare la presenza del contrassegno sugli pneumatici prima di entrare in pista. L'utilizzo di pneumatici privi del punzone viene sanzionato come irregolarità tecnica e quindi squalificato dal turno di prove o dalla gara (a seconda di quando sia stata commessa l'infrazione)

ARTICOLO 6 - SVOLGIMENTO DELLE GARE

Le gare si svolgeranno su 1 giornata..

Le prove e le gare saranno suddivise in due gruppi di prove divisi per classe (600 e 1000 Naked): due griglie di partenza da due manche cadauna suddivise in base ai gruppi di prove. Gli schieramenti avverranno tramite classifica delle prove ufficiali.

Nella mattinata di domenica ogni gruppo di prove avrà a disposizione 2 turni di prove ufficiali. Il pomeriggio ogni partenza avrà 2 manche di gara.

La partenza alle gare è garantita a tutti i partecipanti: non viene applicata la percentuale discriminatoria sulla pole position e dunque non ci sono limiti di tempo per la qualifica.

In caso ci sia un eccesso di iscrizioni in uno dei due gruppi di prove, i piloti eccedenti prenderanno parte al gruppo di prove con meno iscritti indipendentemente dalla cilindrata della loro moto.

In caso vi sia carenza d'iscritti possono essere formate griglie miste formate da 600 e 1000, con premiazione però divisa per

categoria.

ARTICOLO 7 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Si svolgeranno sabato dalle ore 10 fino alle 18 domenica mattina alle ore 8.

ARTICOLO 8 - PROGRAMMA

Il programma verrà esposto in bacheca ad ogni singola manifestazione. Verrà fornito tramite e mail ai piloti iscritti alla manifestazione almeno 4 gg prima dell' evento

Il programma di gara sarà pubblicato sul sito www.trofeimoto.it entro 4 giorni dallo svolgersi dell' evento.

Il programma potrebbe variare a seconda di ritardi o esigenze organizzative quindi si rammenta ai piloti di visionare almeno due volte al giorno la bacheca a fianco della segreteria di gara.

ARTICOLO 9 - PUNTEGGI E CLASSIFICHE

Per ogni gara del Campionato le classifiche, suddivise per tutte le classi, saranno redatte in base all'ordine della classifica di giornata di ciascuna prova.

ai fini della classifica verranno ritenuti validi i migliori cinque risultati ottenuti da ciascun pilota) e la vittoria finale andrà al pilota che avrà collezionato il maggior numero di punti. A parità di vittorie, a colui che avrà ottenuto il maggior numero di piazzamenti migliori. Nel caso di parità anche nel caso dei piazzamenti, il risultato verrà attribuito secondo le norme vigenti della fmi

Il punteggio è quello vigente secondo le norme FMI.

Punteggio in base alla posizione ottenuta in ogni manche. Ogni manche attribuisce punti che vengono sommati per la classifica di giornata

Punteggi per manche e per categoria:

POSIZIONE	PUNTEGGIO
1°	25
2°	20
3°	16
4°	13
5°	11
6°	10
7°	9
8°	8
9°	7
10°	6
11°	5
12°	4
13°	3
14°	2
15°	1



ARTICOLO 10 - PREMI E PREMIAZIONI

Coppa ai primi 3 classificati assoluti della 600 e ai primi 3 classificati della 1000. Coppa ai primi 3 della classifica Challenge

Il podio verrà completato attraverso la classifica assoluta di giornata, ovvero sommando i punti conquistati nelle due manche.

CHALLENGE RACE ATTACK: è riservato a tutti i piloti

piloti che nel 2016 sono arrivati oltre la quinta posizione in campionato della RTK e oltre la settima (o oltre il primo terzo di classifica) nelle altre categorie Mes e in altri trofei.

ROOKIES: riservata ai piloti al 1° anno di licenza

Premiazione finale: Trofeo ai primi 3 classificati assoluti della 600, Trofeo ai primi 3 classificati della 1000, trofeo Challenge ai primi 3 classificati di ogni categoria (con almeno sette piloti iscritti). Rookies ai primi tre classificati di ogni categoria (con almeno sette piloti iscritti)

I premi della classifica finale verranno decisi dall'organizzazione che ne darà comunicazione ai piloti alla prima gara di campionato, mediante pubblicazione di un documento su proprio sito web www.trofeimoto.it

Ai premi della classifica finale avranno accesso i soli iscritti al trofeo. Sarà possibile effettuare anche un'iscrizione tardiva al trofeo, ma sarà possibile concorrere per i premi della classifica finale disputando almeno 3 gare delle 5 previste in calendario

I premi potranno essere ritirati solo durante la premiazione finale.

ARTICOLO 11 - ISCRIZIONI

Il modulo di iscrizione, scaricabile dal sito www.trofeimoto.it dovrà essere compilato in ogni sua parte, firmato dal pilota o per i minori dal genitore che esercita la patria potestà e spedito via fax allo 0521/983744 oppure via mail: segreteria@trofeimoto.it e iscrizioni al Trofeo saranno chiuse al raggiungimento dei 34 piloti per categoria.

La quota d'iscrizione al Trofeo Moto di serie è fissata in 250,00 Euro a pilota fino al 24 gennaio 2016. Dal 25 gennaio l'iscrizione al trofeo costerà 350 euro.

All'iscrizione al trofeo andranno aggiunte le tasse d'iscrizione a ogni singola gara (200 euro).

I soli iscritti al trofeo avranno diritto al welcome kit (La sua composizione sarà pubblicata sulle pagine del sito www.trofeimoto.it) e all'attribuzione del punteggio per la classifica di campionato

Per i pagamenti:

Moto club Ducale Banca Popolare dell'Emilia Romagna agenzia 4 Parma Iban: IT51Y053871270100000687679

Copia del bonifico va inviata obbligatoriamente a mezzo e- mail o fax agli indirizzi sopra riportati.

La mancata partecipazione alle gare previste in calendario da addebitare a problemi del pilota, di qualsiasi natura essi siano, non comporterà la restituzione della tassa d'iscrizione al Trofeo o della tassa d'iscrizione alla gara.

L'iscritto si assume ogni responsabilità sulla veridicità dei dati forniti e dichiara di osservare il regolamento della Trofeo, i regolamenti F.MI e la polizza assicurativa F.M.I. con relativi risarcimenti in caso di infortunio e decesso.

Con l'iscrizione il pilota autorizza il moto club Ducale all'utilizzo, in via esclusiva, dei dati personali ai fini logistici e fiscali relativi all'organizzazione del Trofeo Race Attack nel rispetto del D.L. nr. 196/03. Il pilota cede in via esclusiva al moto club organizzatore delle gare, al Moto Club Ducale, agli sponsor del trofeo ufficiali il diritto all'utilizzo della sua immagine da sola, o con altri piloti, in foto e video o con i suoi dati anagrafici, senza limite di luogo, di tempo e di mezzi in via puramente gratuita.

Art. 11.1 Wild Card: A ogni gara, a seconda dei posti liberi per ogni categoria sarà possibile partecipare come wild card. Il costo della wild card è fissata in 250 euro.

Le wild card in caso di podio prenderanno coppa e premi, ma non prenderanno punti per il campionato. **Per i pagamenti bonifico bancario a: Moto club Ducale Banca Popolare dell'Emilia Romagna agenzia 4 Parma Iban: IT51Y053871270100000687679**

Copia del bonifico va inviata obbligatoriamente a mezzo e- mail o fax agli indirizzi sopra riportati

ARTICOLO 12 - SANZIONI E MODALITÀ DI ACCERTAMENTO.

12.1- SANZIONI SPORTIVE

Qualunque violazione alle nuove norme FMI riportate sull'Annesso Velocità 2017 e sul RRM 2017, può portare dall'esclusione dalla gara, dalla classifica di gara o l'annullamento dei tempi. Nel caso di irregolarità tecnica accertata al termine o durante il 1° o 2° turno di prove ufficiali, al pilota saranno cancellati i tempi ottenuti nel corso di quel turno di prove. Qualora l'irregolarità venga accertata durante o al termine del warm-up il pilota verrà escluso dalla gara. Se l'irregolarità verrà **accertata dopo la fine della gara, il pilota sarà escluso dalla classifica.**

12.2 - VERIFICHE TECNICHE PRE-GARA.

I motocicli saranno sottoposti alle operazioni preliminari (negli orari indicati nei regolamenti particolari delle singole manifestazioni) per verificare l'idoneità dei requisiti di sicurezza. Tale verifica verrà effettuata dal Commissario Tecnico F.M.I.

12.3 VERIFICHE POST- GARA.

Tutti i mezzi che avranno preso parte alla gara ed alle qualifiche dovranno rimanere in parco chiuso per eventuali reclami e/o controlli tecnici.

12.4 SANZIONI PECUNIARIE E COSTI DI VERIFICA.

Come da regolamento della Federazione Motociclistica Italiana.

ARTICOLO 13 - NUMERI DI GARA

I numeri di gara sono assegnati dal Moto Club Ducale al momento dell'iscrizione. I piloti possono esprimere una preferenza

sul numero assegnato, il numero richiesto viene assegnato se ancora disponibile. I numeri di gara a 3 cifre vengono assegnati

solo qualora non siano più disponibili numeri a 2 cifre.

I colori delle tabelle porta numero e dei numeri di gara sono liberi, purché le tonalità scelte siano in forte contrasto. Le dimensioni di numeri e tabelle e la loro posizione devono essere conformi a quanto stabilito nel Regolamento Tecnico Generale

e Sicurezza (RTGS). IL Commissario Tecnico ha la facoltà di respingere i motocicli con numeri e/o tabelle porta-numero giudicati poco leggibili o non conformi al RTGS, la decisione del Commissario Tecnico è inappellabile.

ARTICOLO 14 - PUBBLICITÀ

La moto è completamente a disposizione del pilota per il posizionamento di loghi pubblicitari. I piloti dovranno a richiesta del promotore apporre sulla carena del proprio mezzo gli adesivi consegnati.

ARTICOLO 15 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nell'Annesso Velocità 2016, si invitano pertanto i piloti ed i team a prenderne visione. A titolo esemplificativo ma non esaustivo si ricordano di seguito alcune delle norme fondamentali per assicurare la sicurezza dei motocicli durante l'uso in pista.

15.1 - 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.

15.2 - 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.

15.3 - 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.

- 15.4 - È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista.
 - 15.5 - 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.
 - 15.6 - 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.
 - 15.7 - 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.
 - 15.8 - 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.
 - 15.9 - 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.
 - 15.10 - Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe").
 - 15.11 - I tubi di sfiato del carter motore, della testa o del cambio, devono terminare in un serbatoio di raccolta posto in posizione facilmente accessibile e ben fissato al motociclo. La capacità minima di detto serbatoio deve essere di 250cc per il recupero degli sfiati cambio e di 500cc per il recupero degli sfiati motore. I motocicli con motori 4T equipaggiati di air-box, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, ossia gli sfiati motore devono terminare e scaricare tutti nell'air-box, in tal caso quest'ultimo è considerato serbatoio di raccolta.
 - 15.12 - 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.
 - 15.13 - 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.
 - 15.14 - Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.
 - 15.15 - 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.
 - 15.16 - Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.
 - 15.17 - 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.
 - 15.18 - Il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente ed incolore (non sono ammessi plexi fumé).
 - 15.19 - 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. dichiari la gara o la prova bagnata.

15.20 - 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.

15.21 - 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).

15.22 - L'uso del para-schiena è obbligatorio in tutte le classi.

ARTICOLO 16 - NORMA TRANSITORIA

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Velocità 2016, le Norme Sportive Supplementari, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

ARTICOLO 17 - VARIAZIONI REGOLAMENTARI

Previa autorizzazione da parte della C.S.N. 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.

