



TROFEO ITALIA 2015

REGOLAMENTO TECNICO

All'atto dell'iscrizione al trofeo i piloti si impegnano ad accettare e rispettare nella loro integralità il Regolamento Annesso Velocità 2015, le Norme Sportive Supplementari, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I. ed il presente regolamento include le successive eventuali modifiche ed integrazioni.

ART.1 - CLASSI AMMESSE

1.1 - Le classi ammesse al presente Trofeo sono:

Alle classi **600 Base ed Expert** sono ammessi motocicli, derivati di serie, con motore 4T nelle seguenti configurazioni:

- 4 cilindri con cilindrata oltre i 400cc fino a 649cc.
- 3 cilindri con cilindrata oltre i 400cc fino a 700cc.
- 2 cilindri con cilindrata oltre i 400cc fino a 750cc.

Alle classi **1000 Base ed Expert** sono ammessi motocicli, derivati di serie, con motore 4T nelle seguenti configurazioni:

- 4 cilindri con cilindrata oltre i 750cc fino a 1200cc.
- 2 cilindri con cilindrata oltre i 750cc.

Alle classe **Motorrad Cup** sono ammessi motocicli di marca BMW (S1000RR ed altri modelli), inseriti nella medesima griglia di partenza della classe 1000 ma con classifica separata.

- 1.2 - L'Organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento previa approvazione della CSN, al fine di ammettere ulteriori tipologie di motociclo con prestazioni giudicate compatibili con le classi sopraindicate.
- 1.3 - Al fine di rendere le classi del trofeo più equilibrate, la suddivisione tra Stock e Open per la 600 e la 1000 è stata sostituita la suddivisione tra Base ed Expert in base alle capacità sportive dei piloti conformemente a quanto stabilito dal regolamento sportivo del trofeo.

ART. 2 – GENERALITÀ

- 2.1 - Salvo quando diversamente specificato nel presente regolamento tutti i motocicli partecipanti al presente trofeo devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Open (RTOPN) della F.M.I.
- 2.2 - Alle Operazioni preliminari è consentito punzonare due motocicli (telai).

ART. 3 – PNEUMATICI

- 3.1 - Gli pneumatici sono liberi nei limiti di quanto stabilito dal RTGS. L'uso di pneumatici slick è ammesso in tutte le classi.
- 3.2 - In tutte le classi nel caso le prove o la gara siano dichiarate bagnate dal Direttore di Gara, è obbligatorio l'uso di pneumatici rain.
- 3.3 - Il cambio gomme e l'uso di termocoperte sulla griglia di partenza, è consentito.

ART. 4 – CARROZZERIA

- 4.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, in tutte le classi il colore e la grafica dei motocicli, sono liberi.
- 4.2 - Gli ultimi 10cm della parte inferiore e superiore del codino dei motocicli devono essere colorati come nella tabella a seguire:

Colore	Classe
Rosso	1000 Expert



Giallo	600 Expert
Bianco	1000 Base
Nero	600 Base
Giallo	Motorrad Cup
Verde	Wild Card (tutte le classi)

- 4.3 - La colorazione del codino, di cui all'art. precedente, può essere ottenuta sia con vernici che con pellicole colorate. Loghi o adesivi che contrastino troppo (di colore diverso), o più grandi della parte colorata del codino, devono essere rimossi.
- 4.4 - **Le colorazioni dei numeri di gara e delle tabelle portanumero sono libere, purché in netto contrasto tra loro. Le dimensioni della tabella e dei numeri devono conformarsi a quanto stabilito nel RTGS. La decisione ultima sulla leggibilità dei numeri di gara spetta al Commissario Tecnico.**

ART. 5 – NORME GENERALI DI SICUREZZA

Conformemente a quanto stabilito dal vigente Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS), tutti i motocicli partecipanti al trofeo devono conformarsi a quanto scritto negli articoli a seguire. Gli articoli qui di seguito, hanno la funzione di evidenziare quali siano i requisiti minimi di sicurezza per presentarsi alle Operazioni Preliminari, ma non possono essere considerati esaustivi. Si consiglia quindi a tutti i Piloti di prendere visione delle Norme Sportive Supplementari, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I. per avere maggiori dettagli riguardo alle norme generali che regolano le competizioni motociclistiche su pista.

ZAVORRA

- 5.1 - L'uso di una zavorra per raggiungere il limite minimo di peso è consentito. Tale utilizzo deve essere dichiarato al C.T. nel corso delle O.P. La zavorra deve essere costituita da uno o più pezzi in metallo solido e saldamente fissati al motociclo. Il fissaggio della zavorra deve essere effettuato a regola d'arte, il C.T. ha la facoltà di respingere motocicli con zavorre il cui fissaggio non sia ritenuto sicuro. Il carburante nel serbatoio può essere usato come zavorra.

KILL SWITCH

- 5.2 - Sul semi-manubrio destro o sul lato destro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante, di colore rosso, che consenta di spegnere il motore. Tale interruttore deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola.

PARALEVA

- 5.3 - 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. Il para-leva può essere realizzato in materiale plastico, metallico, in materiale composito o in una combinazione di tali materiali, purché abbia uno spessore ed una forma tale da garantirne la funzione protettiva. L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar per quest'applicazione è consentito.

CERCHI RUOTA E PNEUMATICI

- 5.4 - 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.
- 5.5 - La larghezza degli pneumatici utilizzati non deve essere inferiore ai valori indicati nell'allegato 5, rispettando le norme ETRTO.
- 5.6 - Intagli supplementari o altre modifiche alla superficie dello pneumatico, sono autorizzati solo se effettuati dal fabbricante o da personale specializzato da lui autorizzato, per mezzo di attrezzatura appositamente costruita a questo scopo. Gli pneumatici modificati devono portare un segno distintivo o il timbro del fabbricante apposto vicino alla marca del fabbricante.

SERBATOIO

- 5.7 - I serbatoi in materiale composito (fibra di vetro, carbonio e/o kevlar) sono vietati.
- 5.8 - Il serbatoio deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "explosafe").
- 5.9 - È obbligatorio l'uso di carburante SENZA PIOMBO conforme alle Norme F.M.I. in vigore.

MOTORE

- 5.10 - Anche in presenza di tamponi para-telaio e carena 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. Le protezioni dei coperchi laterali possono essere realizzate in materiale metallico, plastico o in fibra di carbonio e/o kevlar, purché di spessore sufficiente a garantire un'adeguata resistenza all'abrasione e agli urti, allo scopo di evitare spargimenti di olio in pista. L'uso di fibre di carbonio e/o kevlar per quest'applicazione, è consentito anche nelle classi ove sussista un divieto generale all'impiego delle suddette fibre, come materiale costruttivo per il motociclo. Le protezioni devono essere fissate al motore mediante almeno 3 bulloni, l'uso di adesivi è consentito solo al fine di migliorare l'aderenza della protezione al coperchio motore, ma non può essere considerato come metodo di fissaggio alternativo a quello mediante bulloni. La qualità progettuale ed applicativa delle protezioni ed il loro fissaggio al motore è oggetto di verifica. Le protezioni che presentano evidenti segni di abrasioni devono essere sostituite.

- 5.11 - 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 impedire aperture accidentali.
- 5.12 - 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. Tale serbatoio deve essere vuotato completamente prima dell'inizio di qualunque prova o gara. La capacità minima di detto serbatoio deve essere di 250 cc. per il recupero degli sfiati cambio e di 500 cc. per il recupero degli sfiati motore.

PINNA PARA-CATENA

- 5.13 - 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. 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.

LIQUIDO DI RAFFREMENTO

- 5.14 - Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.

LUCE POSTERIORE

- 5.15 - In tutte le classi, ad eccezione di Minimoto, MiniGP, Salita, Accelerazione e Moto d'Epoca, è obbligatorio montare una luce posteriore di colore rosso che deve essere accesa in caso il D.d.G. dichiari la prova o la gara bagnata. Tale luce deve avere le seguenti caratteristiche:

- Avere un fascio luminoso di potenza di 10-15Watt per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8 Watt per le lampade a led. Mentre 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 corsa box (pit-limiter).
- Essere montata sotto o sopra il codino, nella parte posteriore, vicino alla mezzeria del motociclo ed essere orientata in modo da essere visibile a chi si trovi dietro il motociclo in un angolo di 15° a destra e sinistra dell'asse del motociclo.

Essere alimentata dal circuito principale del motociclo o da una batteria separata e attivabile mediante un interruttore posizionato in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella alla moto.

- Avere un involucro stagno che impedisca all'acqua di penetrare compromettendone il funzionamento.

Per motocicli derivati da modelli omologati per uso stradale, il fanale posteriore originale può essere utilizzato come luce posteriore in caso di pioggia. I Commissari hanno la facoltà di verificare la presenza della luce posteriore ed il suo corretto funzionamento durante l'intera durata dell'evento (anche in condizione di pista asciutta).

VASCA DI CONTENIMENTO

- 5.16- I motocicli equipaggiati con motori 4T devono montare una vasca di contenimento, posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore. Detta vasca deve avere una capienza minima di lt. 6 e comunque non inferiore alla metà del volume totale dei lubrificanti e dei liquidi contenuti nel motore e negli impianti di raffreddamento e lubrificazione. L'altezza minima della vasca di contenimento rispetto al suo punto più basso deve essere di mm 50. La chiusura posteriore della vasca di contenimento deve essere perpendicolare al piano

Sito del Moto Club Racing Terni: www.mcracingterni.it

Per informazioni e-mail: TROFEO.ITALIA.INTERFORZE@GMAIL.COM - WWW.TROFEOITALIAINTERFORZE.COM
rikyvan@libero.it : 339.2051434 - 331.3686556 - 331.3685449 - 0744221706



orizzontale o inclinata verso la ruota anteriore, in modo da impedire che i liquidi fuoriescano quando il motociclo accelera. Nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato un foro con diametro minimo di 25 mm. Tale foro 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. È consigliato disporre, all'interno della vasca di contenimento, materiale assorbente non infiammabile per evitare che l'olio fuoriesca dalla vasca e ritardare la propagazione di eventuali fiamme.

ELEMENTI VIETATI

5.17 - È obbligatorio rimuovere dal motociclo i seguenti componenti:

- Fanale/i sia anteriore che posteriore (escluso quanto previsto dall'articolo 5.15).
- Specchi retrovisori, ad eccezione dei sidecar.
- Piastre porta pedana e pedane passeggero.
- Indicatori di direzione ed avvisatore acustico.
- Cavalletto centrale e stampella laterale.
- Porta-targa e targa.
- Borsa degli attrezzi.
- Catalizzatore.
- Gancio per il casco e maniglie per il passeggero.
- Attacchi per borse e bauletti.

Per quanto non espressamente contemplato nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme generali della F.M.I. ed i suoi annessi (Norme Sportive, Regolamento Manifestazioni Motociclistiche e Annesso Velocità).

L'organizzatore si riserva il diritto di modificare, anche durante la stagione agonistica, previa autorizzazione della F.M.I., il presente regolamento che i partecipanti saranno obbligati a rispettare. Le eventuali variazioni saranno comunicate per iscritto agli interessati.

VISTO COMITATO TECNICO

VISTO SUI APPROVA
Il Presidente della C.S.N.
Paolo Sesti



3 GIU 2015