



## REGOLAMENTO TECNICO 2018

(FMI)

### Art. 1 - Validità

- 1.1 - Il presente regolamento tecnico è valido per la stagione agonistica 2018.
- 1.2 - All'atto dell'iscrizione al Trofeo o ad una gara del Trofeo, i piloti s'impegnano a prendere visione del presente Regolamento Tecnico e ad accettarlo integralmente.
- 1.3 - I motocicli devono essere conformi a quanto indicato nel presente Regolamento.
- 1.4 - Per tutta la normativa tecnica non esplicitamente trattata nel presente Regolamento vale, in quanto applicabile, il Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza F.M.I. (RTGS)

### Art. 2 - Classi

- 2.1 - Le classi ammesse al presente Trofeo sono 600 Open 1000 Open e Moto2 e Supertwin

### Art. 3 - Regolamento Tecnico Open

- 3.1 - Sono ammessi alla classe 600 Open motocicli derivati di produzione a partire dall'anno 2000 in poi, con motori di serie o preparati delle seguenti cilindrata:
  - 4 cilindri fino a 640cc.
  - 3 cilindri fino a 680cc.
  - 2 cilindri, con 4 valvole per cilindro, fino a 750cc.
- 3.2 - In aggiunta alle tipologie di motociclo elencate nell'articolo precedente sono ammessi:
  - Motocicli derivati di produzione, con motore bicilindrico fino a 848 cc, conforme agli articoli Art. 8 (Alimentazione), Art. 9 (Motore), Art. 10 (Trasmissione) e Art. 12 (Impianto Elettrico) del vigente Regolamento Tecnico Superstock F.M.I. (RTSTK).
  - Motocicli conformi al vigente Regolamento Tecnico Moto2 F.M.I. (RTM2).
  - Motocicli con prototipi di telaio
  - Motocicli derivati di produzione, con motore bicilindrico, con 2 valvole per cilindro, fino a 1200cc, sui quali le teste e le valvole vengono mantenute originali.
- 3.3 - Sono ammessi alla classe 1000 Open motocicli derivati di produzione a partire dall'anno 2000 in poi, con motori di serie o preparati delle seguenti cilindrata:
  - 4 cilindri da 740cc fino a 1000cc.
  - 3 cilindri oltre 680cc fino a 1130cc.
  - 2 cilindri da 850cc fino a 1300cc.
- 3.4 - Salvo quanto stabilito nell'art. 3.2, nelle classi 600 Open e 1000 Open non ci sono limitazioni sulla potenza e la preparazione dei motocicli (ciclistica, motore ed elettronica) è libera, nei vincoli di quanto stabilito dal vigente Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS).
- 3.5 - Il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A con una tolleranza di 3dB/A, ai regimi indicati di seguito:

600 Open	2 cilindri: 5500 giri per minuto
	3 cilindri: 6500 giri per minuto
	4 cilindri: 7000 giri per minuto
1000 Open	2 cilindri: 5000 giri per minuto
	3 cilindri: 5000 giri per minuto
	4 cilindri: 5500 giri per minuto
- 3.6 - Si ricorda che conformemente a quanto specificato nel RTGS, 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.

#### **Art. 4 - Pneumatici**

4.1 - Il trofeo è un mono gomma METZELER, gli unici pneumatici ammessi per le prove di qualifica e la gara sono:

##### **Pneumatici Classe 600 Open:**

Anteriore: Metzeler 120/70ZR17 Racetec RR, intagliate Mescole K1 e K2  
Posteriore: Metzeler 180/55ZR17 Racetec RR, intagliate Mescole K2  
Metzeler 180/60ZR17 Racetec RR, intagliate Mescole K1 e K2

##### **Pneumatici Classe 1000 Open**

Anteriore: Metzeler 120/70ZR17 Racetec RR, intagliate K1 e K2  
Metzeler 120/70ZR17 Racetec RR, slick K1 e K2  
Posteriore: Metzeler 200/60ZR17 Racetec RR, slick K1 e K2  
Metzeler 180/60ZR17 Racetec RR, intagliate K1 e K2  
Metzeler 190/55ZR17 Racetec RR, intagliate K2  
Metzeler 200/55ZR17 Racetec RR, intagliate K1 e K2

##### **Pneumatici RAIN 600 Open e 1000 Open:**

In entrambe le classi gli unici pneumatici rain ammessi in caso le prove o la gara siano dichiarate bagnate sono:

Anteriore rain: Metzeler 120/70R17 Racetec Rain.

Posteriore rain: Metzeler 190/60R17 Racetec Rain.

Tutti i modelli di pneumatici Rain di marca Pirelli e Metzeler degli anni precedenti.

Le **wild card** della classe **600** e **1000** potranno utilizzare **pneumatici** di marca **Pirelli**.

Per una eventuale gara di pre trofeo, tutti i partecipanti potranno usare qualsiasi tipo di pneumatico, purchè di marca Pirelli o Metzeler.

4.2 - Il Racing Vendor sarà presente in pista in occasione dei week end di gara a calendario, sia per la fornitura (salvo esaurimento scorte) che per il servizio pneumatici (entro i limiti di orario esposti presso la reception dello stand del Racing Vendor)

La fornitura degli pneumatici da parte del Racing Vendor per gare e/o test può anche avvenire a mezzo spedizione con corriere espresso (previo ordine scritto da parte dell'ordinante e pagamento anticipato o in contrassegno, salvo disponibilità di magazzino).

La disponibilità di pneumatici da parte del Racing Vendor è garantito solo a fronte di accettazione d'ordine scritta da parte del Racing Vendor e pagamento avvenuto da parte dell'ordinante.

Il servizio di smontaggio/montaggio/equilibratura è:

- a pagamento per gli pneumatici non acquistati dal Racing Vendor

- compreso nel prezzo di acquisto per gli pneumatici acquistati dal Racing Vendor

Non è previsto alcun obbligo di acquisto pneumatici da parte degli iscritti del Trofeo.

4.3 - L'organizzatore del Trofeo non è responsabile di qualsivoglia disagio o danno conseguente alla mancata disponibilità di pneumatici.

4.4 - Il costo degli pneumatici è definito dal produttore e può subire variazioni nel corso dell'anno.

4.5 - Si consiglia ai piloti di avere sempre a disposizione una coppia di pneumatici Rain montati, onde evitare disagi e ritardi in caso di gara bagnata.

#### **Art. 5 - Grafiche**

5.1 - I loghi degli sponsor ufficiali del Trofeo devono essere obbligatoriamente apposti sul motociclo secondo lo schema fornito dal promotore del Trofeo, la mancata osservanza del presente articolo è equiparata ad una irregolarità tecnica.

5.2 - I loghi degli sponsor personali del pilota, possono essere esposti sulla carena del motociclo, sulla tuta ed il casco del pilota a condizione di non essere in diretta concorrenza con quelli del Trofeo.

5.3 - L'Organizzatore si riserva il diritto di verificare, in qualsiasi momento dell'evento, la corretta disposizione dei loghi degli sponsor del Trofeo e lo stato d'uso generale del motociclo. Motocicli con grafiche o adesivi non conformi o in cattivo stato d'uso verranno respinti.

5.4 - Le classi di seguito menzionate dovranno apporre sul codone come da schema modulo adesivi un **adesivo rotondo** di apposito colore avente 18cm di diametro.

**600 Base:** devono apporre un adesivo rotondo di colore Rosso;

**600 Avanzata:** devono apporre un adesivo rotondo di colore Verde;

Le altre classi e categorie **NON** dovranno apporre nessun adesivo identificativo sul codone.

#### **Art. 6 - Tabelle Porta Numero e Numeri di Gara**

6.1 - 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).

#### **Art. 7 - Trattamento dei dati**

7.1 - Con la sottoscrizione del modulo d'iscrizione il pilota autorizza il Moto Club Motolampeggio a pubblicare su giornali, riviste, siti internet, pubbliche affissioni, le proprie interviste e immagini riprese nel corso del Trofeo Italiano Amatori.

7.2 - INFORMATIVA PRIVACY: Ai sensi dell'art.13 D.lgs. 196/03, il Moto Club Motolampeggio, titolare del trattamento, informa che i dati sono raccolti per la finalità di partecipazione al Trofeo Italiano Amatori e per finalità commerciali e di marketing e saranno trattati con modalità manuali, informatiche e/o telematiche. Il conferimento dei dati è facoltativo ma necessario per l'accettazione della domanda di iscrizione al Trofeo. I dati saranno trattati da Moto Club Motolampeggio e in particolare dal responsabile Sig. Daniele Alessandrini. L'interessato può rivolgersi al Servizio Privacy (Moto Club Motolampeggio, Via Stanislao Cannizzaro 23/D, 00156 Roma) per conoscere i dati e farli integrare, modificare o cancellare per violazione di legge, od opporsi al loro trattamento (o per esercitare gli altri diritti previsti dall'art. 7 del Codice).

#### **Art. 8 – 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 per assicurare la 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.
- 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.
- 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). 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. È fortemente consigliato l'uso di para-leva inclusi nelle liste dei Dispositivi di Sicurezza Approvati dalla F.I.M. o dalla F.M.I.
- 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 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.
- 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 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.
- 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. È fortemente consigliato l'uso di luci incluse nella lista dei Dispositivi di Sicurezza Approvati dalla F.M.I.
- 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. dichiari la gara o la prova bagnata.
- 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).
- L'uso del para-schiena è obbligatorio in tutte le classi.

#### **Art. 9 – 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.