



TROFEO YAMAHA R1 CUP

REGOLAMENTO TECNICO

Il presente Regolamento Tecnico è valido per la stagione agonistica 2017. Al momento dell'iscrizione al Trofeo o ad una singola gara come Wild Card, i piloti si impegnano a prendere visione del Regolamento Tecnico e ad accettarlo integralmente.

Art. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Sono ammessi al presente trofeo motocicli Yamaha R1 e Yamaha R1M prodotti a partire dall'anno 2015.
- 1.2 - Tutti i motocicli devono essere importati dalla filiale Italiana di Yamaha Motor Europe Filiale Italia. I motocicli di importazione parallela non sono ammessi al trofeo. I motocicli dei piloti iscritti come wild-card fanno eccezione al presente articolo.
- 1.3 - È ammesso punzonare un solo motociclo. Unicamente in seguito ad una caduta o ad un grave guasto tecnico che rendessero il motociclo punzonato inutilizzabile, il Commissario Tecnico, sentito il parere del Responsabile Tecnico di YMIT unitamente al Responsabile dell'Organizzazione, potrà autorizzare la punzonatura di un secondo motociclo.
- 1.4 - I Motocicli partecipanti al Campionato non sono coperti dalla garanzia del costruttore, perché impiegati in competizioni sportive e sottoposti ad un utilizzo che annulla ogni diritto di garanzia. La YMIT si riserva di valutare singolarmente casi particolari per intervenire in merito.
- 1.5 - Salvo quanto diversamente specificato nel presente regolamento (si veda articolo 2), tutti i motocicli devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico Superbike (RTSBK).

Art. 2 - DEROGHE TROFEO

A parziale deroga di quanto previsto dal RTSBK si stabilisce che:

2.1 - IMPIANTO FRENANTE

2.1.1 - I dischi freno od i loro componenti (pista frenante, flangia, nottolini) possono essere sostituiti con materiale aftermarket che si conformi ai seguenti criteri:

- I valori nominali dell'altezza della fascia di attrito, del diametro esterno delle piste frenanti, devono essere uguali a quelli delle piste frenanti originali.
- Il valore nominale dello spessore della fascia di attrito non deve essere inferiore a quello della fascia originale.
- I dischi freno possano essere utilizzati senza richiedere alcuna modifica alle pinze freno.
- Le flange si possano fissare al cerchio ruota utilizzando i fissaggi del disco omologato.
- I materiali costruttivi della pista frenante e della flangia disco originali siano mantenuti.

2.1.2 - Interporre dei distanziali tra la pinza del freno ed i piedini della forcella per permettere l'uso del disco kit, è vietato.

2.2 - PNEUMATICI

2.2.1 - Il presente trofeo è un "mono-gomma" Dunlop, gli

2.2.2 - unici pneumatici ammessi sono:

- Anteriore: DUNLOP D212 GP PRO, 120/70ZR17, mescola MS3
- Posteriore: DUNLOP D212 GP PRO, 200/55ZR17, mescola MS2 e MS0

L'autorizzazione all'uso della mescola MS0 per lo pneumatico posteriore, viene data dal Fornitore Ufficiale del trofeo di comune accordo con l'Organizzatore ed è comunicata agli iscritti al trofeo con dovuto anticipo dal suddetto Fornitore Ufficiale attraverso i propri canali di comunicazione e affissa presso racing service presente sui campi gara.

2.2.3 - Nel caso le prove o la gara siano dichiarate bagnate, è ammesso l'uso degli pneumatici indicati di seguito:

- Anteriore: DUNLOP RAIN, 125/80R17 KR191 MS1 414
- Posteriore: DUNLOP RAIN, 190/55R17 KR393 MS2 414

2.2.4 -Prima dell'inizio della gara (per ogni evento in programma), il pilota ha l'obbligo di acquistare presso il racing service del Fornitore Ufficiale almeno una coppia (1 anteriore e 1 posteriore) di pneumatici. Il mancato rispetto del presente articolo viene equiparato ad una irregolarità tecnica.

2.2.5 -Tutti gli articoli riguardanti il contingentamento degli pneumatici devono considerarsi derogati, pertanto non applicabili.

2.3 - ALIMENTAZIONE

2.3.1 -Il sistema di alimentazione inteso come l'insieme di corpi farfallati, strumenti di carburazione (iniettori), pompa e regolatore di pressione benzina e cornetti di aspirazione deve essere mantenuto originale.

2.3.2 -Salvo quanto autorizzato nelle RTGS la scatola filtro, il filtro dell'aria, i condotti dell'aria compresi fra la carenatura e l'air-box e quelli interni all'air-box devono essere mantenuti come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato. Il filtro dell'aria deve essere mantenuto nella sua posizione originale.

2.3.3 -L'unico carburante ammesso è quello di tipo "verde" conforme alla normativa F.M.I. vigente (Allegato Carburanti vigente Annesso Velocità).

2.4 - MOTORE

2.4.1 -Tutti gli articoli riguardanti il contingentamento dei motori, la sigillatura e la dichiarazione dei motori utilizzati devono considerarsi derogati, pertanto non applicabili.

2.4 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

2.4.1 -Il radiatore dell'acqua originale deve essere mantenuto, è consentito unicamente montare un radiatore supplementare a condizione che le viste di fronte, di lato e posteriore del motociclo non vengano alterate.

2.4.2 -Il radiatore dell'olio originale deve essere mantenuto, non è ammesso montare un radiatore dell'olio aggiuntivo.

2.4.3 -Salvo quanto autorizzato nel RTGS il circuito dell'olio deve essere mantenuto originale.

2.5 TRASMISSIONE

2.5.1 -Salvo quanto autorizza nel RTGS la frizione deve essere mantenuta originale.

2.6 - KIT ACCESSORI RACING E SPONSOR TECNICI

2.6.1 -Al momento dell'iscrizione al Trofeo viene fornito un kit in base al tipo di iscrizione scelta, "Full" o "Easy", il cui uso è obbligatorio. L'iscrizione "Easy" è riservata ai piloti già iscritti nell'anno 2016. Per maggiori dettagli sui kit fare riferimento all'Allegato 1.

2.6.2 -Gli unici componenti e ricambi autorizzati in sostituzione degli originali sono quelli forniti nel kit di cui all'allegato 1 e quelli distribuiti dagli sponsor tecnici del trofeo elencati nell'Allegato 2.

2.7 - WILD CARD

2.7.1 -Per le wild card l'uso del kit di accessori racing e dei ricambi forniti dagli sponsor tecnici del trofeo è facoltativo.

2.7.2 -Le wild card sono tenute a montare la carena ufficiale fornita dall'organizzatore in comodato d'uso.

2.7.3 -I piloti partecipanti al trofeo come wild card non partecipano all'assegnazione del Montepremi Finale.

2.8 - GRAFICHE

2.8.1 -Il pilota è tenuto ad apporre gli adesivi degli sponsor del Trofeo, secondo lo schema fornito dall'Organizzatore. Il mancato rispetto del presente articolo è equiparato ad una irregolarità tecnica.

2.8.2 -Ai piloti è consentito esporre i loghi di sponsor personali a condizione che questi non siano in diretta concorrenza con gli sponsor tecnici del Trofeo.

2.8.3 -L'organizzatore si riserva il diritto di verificare, in qualsiasi momento dell'evento, la corretta disposizione degli adesivi del trofeo e lo stato d'uso del motociclo. I motocicli con grafiche non conformi o cattivo stato d'uso verranno respinti.

2.9 - TABELLA PORTA NUMERO E NUMERI GARA

2.9.1 -I piloti titolari hanno l'obbligo di esporre numeri di gara bianchi su tabelle porta-numero rosse. I piloti iscritti come wild card hanno l'obbligo di esporre numeri di gara rossi su tabella porta numero bianca. Non Sono ammessi numeri e tabelle in altro colore.

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 impugna 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 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. L'air-box ed i serbatoi di raccolta devono essere ispezionati ed eventualmente vuotati completamente prima dell'inizio di ogni prova o gara.



- 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

11-05-2017



VISTO SI APPROVA

IL PRESIDENTE DEL

STS – Settore Tecnico Sportivo - Area Sportiva

Gianni Corio
Gianni Corio

ALLEGATO 1 KIT TROFEO

Il Kit fornito nell'iscrizione "Full" è composto da:

- Kit di benvenuto Yamalube	YAMAHA
- Kit abbigliamento Yamaha	YAMAHA
- Carena Completa (cupolino + vasca + codone + cover)	666 CARBON
- Verniciatura Carena con grafica Yamaha	TOTAL PAINT
- Plexi	
- Terminale di scarico + de-catalizzatore	AKRAPOVIC
- Coppia pedane	BONAMICI
- Coppia semi-manubri	BONAMICI
- Kit protezioni motore	BONAMICI
- Protezione leva freno	BONAMICI
- Coppia leve	BONAMICI
- Catena Racing	DID-OGNIBENE
- Kit rapporti (corona e pignone)	SITTA
- 1 Set pneumatici rain (KR RAIN)	DUNLOP

Il Kit fornito nell'iscrizione "Easy" è composto da:

- Kit di benvenuto Yamalube	YAMAHA
- Kit abbigliamento Yamaha	YAMAHA
- Verniciatura Carena con grafica Yamaha	TOTAL PAINT
- Plexi	
- Terminale di scarico + de-catalizzatore	AKRAPOVIC
- Catena Racing	DID-OGNIBENE
- 1 Set pneumatici rain (KR RAIN)	DUNLOP

N.B. Per la consegna dei kit far riferimento al regolamento sportivo

ALLEGATO 2 - SPONSOR TECNICI DEL TROFEO

- Andreani-Ohlins
- 666 Carbon
- Total Paint
- Yamalube
- Akrapovic
- Dunlop
- Bonamici
- Sprint/bmc
- Racing Bike
- Sitta