

Aggiornato al 08.08.2009

“TROFEO ITALIA INTERFORZE”

Regolamento del trofeo.

ARTICOLO 1....ORGANIZZAZIONE

Il Moto Club Racing Terni (Via XX Settembre nr. 122 – 05100 Terni tel. 0744/221706 fax. 0744/227658 – 339.2051434) promuove e organizza la prima edizione del “TROFEO ITALIA INTERFORZE” di motociclismo che si svolgerà su 5 prove (tutte valide) il cui calendario è in via di definizione. Eventuali variazioni saranno immediatamente comunicate a tutti i partecipanti che accettano incondizionatamente le modifiche apportate.

ARTICOLO 2....PARTECIPAZIONE

Trattasi di un Trofeo Nazionale non titolato aperto a tutti gli appartenenti alle forze di Polizia di Stato, Carabinieri, Esercito, Aeronautica, Marina, VV.FF, Municipale etc. nonché, solo per questa prima edizione, e fino a riempimento della griglia, a familiari e ai dipendenti civili del ministero della difesa e dell’ interno e agli iscritti alle rispettive associazioni in possesso di moto maxisportive 600cc e 1000cc. Possono partecipare tutti i piloti (di entrambi i sessi) in possesso di licenza (**Junior Velocità o Senior**) F.M.I. valida per l’anno in corso. I piloti di età pari o inferiore a 21 anni dovranno conseguire la licenza junior Velocità mentre i piloti di età pari o superiore a 22 anni dovranno conseguire la licenza Senior. La licenza Pilota andrà richiesta al Moto Club di appartenenza.

ARTICOLO 3....FASCE D’ETÀ

Possono prendere parte al trofeo i piloti di entrambi i sessi con età minima di 14 anni (figli di militari o appartenenti alle categorie indicate nell’art. 2). L’età si intende compiuta al 31 dicembre dell’anno precedente l’inizio del trofeo. I piloti minorenni dovranno presentare al momento dell’iscrizione al trofeo **“Atto di consenso” alla partecipazione a tutte le gare previste in calendario.** L’atto dovrà essere firmato da entrambi i genitori.

Articolo 4....omissis

ARTICOLO 5....ABBIGLIAMENTO

Durante le prove e le gare i piloti dovranno indossare tuta in pelle o in materiale sostitutivo, in un solo pezzo, corrispondente ai requisiti previsti dal regolamento federale, guanti, stivali e casco. È consigliato l’uso del paraschiena.

ARTICOLO 6....CLASSI AMMESSE:

Il trofeo prevede due tipologie di regolamento, uno denominato **Superstock**, ossia il più vicino alla versione originale della moto, e l'altro denominato **Open-Aperto** ossia ad interpretazione libera. Possono partecipare tutte le moto di produzione stradale, di qualsiasi marca e modello anche naked, 4 tempi, rientranti nelle seguenti due categorie:

- . **cat. 600:** aperta a tutti i 4 cilindri 4 tempi da 401cc a 649, 3 cilindri 4 tempi fino a 700cc, bicilindrici 4 tempi fino a 750cc;
- . **cat. 1000:** aperta a tutti i 4 cilindri 4 tempi da 750cc a 1200cc, bicilindrici 4 tempi da 750cc in su;

.com 1 CLASSIFICHE: trattasi di un trofeo nazionale non titolato aperto a due classi di moto 600 cc e 1000cc disputato su 5 gare con classifica assoluta di fine trofeo e separata sia di fine trofeo che di gara in gara per moto preparate in funzione del regolamento superstock o open-aperto. Sono state definite delle classifiche separate di fine trofeo distinte per piloti militari e civili (in funzione dei rispettivi corpi di appartenenza), per piloti esperti e per i piloti amatori;

.com 2 PREMIAZIONI: saranno premiati i primi cinque piloti di ogni gara (con coppe) di entrambe le categorie STK e OPEN-aperta. Il montepremi è in via di definizione.

.com 3 CLASSI UNITE: L' organizzatore si riserva il diritto di unire le due categorie in un'unica griglia di partenza e in unico turno di prove cronometrate qual'ora non raggiungano il numero minimo di 34 partecipanti cadauna. Eventuali eccedenze di piloti oltre i 34 iscritti per ciascuna categoria saranno riunite in un'unica partenza e in un unico turno di prove cronometrate.

ARTICOLO 7....ISCRIZIONI

Gli interessati dovranno contattare il responsabile al nr. 339/2051434 – 0744/221706 per le delucidazioni del caso. Successivamente dovranno inviare a mezzo fax (al nr. 0744.227658 – Moto Club Racing Terni) il modulo d'iscrizione al trofeo, scaricabile dal sito. I piloti dovranno versare la tassa d'iscrizione al Trofeo di 200 €, e, successivamente, la prima rata di 460,00 €, e la seconda di 690,00 € ad inizio trofeo, per le 5 gare. I pagamenti possono essere effettuati a mezzo vaglia postale intestato a Moto Club Racing Terni Via Milazzo nr. 35 05100 Terni o a mezzo bonifico bancario :

Banca Popolare di Spoleto sportello nr. 2 codice iban IT 21 F 05704 14402 0000 0000 0577 intestato a Moto Club Racing Terni.

Copia del vaglia o del bonifico sia inviata a mezzo fax al nr. 0744.227658. Una volta effettuato il pagamento il pilota potrà attivarsi nella preparazione del mezzo e nel conseguimento della licenza. Al momento del pagamento della tassa d'iscrizione al trofeo sia inviato il modulo d'iscrizione. I piloti minorenni dovranno allegare copia "dell'atto di consenso" debitamente firmato da entrambi i genitori. Le iscrizioni saranno accettate solo in base alla disponibilità dei posti (massimo 34 piloti per classe). Ogni pilota può prendere parte ad un massimo di due classi, purché non successive una all'altra negli orari, versando la quota di iscrizione prevista per ognuna. 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. **Le tasse previste per le singole gare saranno restituite dall'organizzatore in caso di annullamento delle stesse senza nulla ulteriormente a pretendere da parte del pilota.** Se durante la stagione agonistica una o più gare del Trofeo dovessero essere annullate le relative tasse d'iscrizione saranno restituite. L'iscritto si assume ogni responsabilità sulla veridicità dei dati forniti. L'iscritto dichiara fin d'ora di conoscere, approvare e quindi osservare il regolamento della Trofeo, lo Statuto della Federazione Motociclistica Italiana, i regolamenti connessi e la polizza assicurativa F.M.I. con relativi risarcimenti in caso di infortunio e decesso.

Con l'iscrizione ogni pilota autorizza il moto club organizzatore il Trofeo e il promotore all'utilizzo, in via esclusiva, dei dati personali ai fini logistici e fiscali relativi all'organizzazione della "Trofeo Italia Interforze", nel rispetto del D.L. nr. 196/03. Il pilota cede in via esclusiva al moto club organizzatore il Trofeo Italia Interforze, al promotore e agli sponsor ufficiali, ogni e più ampio diritto all'utilizzo della sua immagine da sola e in combinazione con altre immagini, anche video, e/o con i suoi dati anagrafici, senza limite di luogo, di tempo e di mezzi in via esclusiva e puramente gratuito, rinunciando sin d'ora a qualunque futura richiesta anche di tipo patrimoniale in merito.

ARTICOLO 8....REGOLAMENTO TECNICO SUPERSTOCK F.M.I. (tutto ciò che non è espressamente consentito è vietato)

E' consentito l'uso di termocoperte sulla griglia di partenza.

IL regolamento tecnico della categoria Superstock è il regolamento "Superstock" definito dalla F.M.I. per le categorie 600cc e 1000cc:

Come il nome suggerisce, sui motocicli utilizzati sono consentite minime modifiche. Molte di queste sono consentite solo per ragioni di sicurezza. I motocicli Superstock necessitano di una omologazione della F.I.M. o della F.M.I.. Le viste anteriore, laterali e posteriore ed il profilo dei motocicli Superstock devono (eccetto quando altrimenti specificato) essere conformi all'aspetto del modello omologato (come originariamente prodotto dal costruttore).

44.1.1 - MOTOCICLI AMMESSI

Alla categoria Superstock sono ammesse moto di serie regolarmente in vendita presso la rete commerciale nazionale, prodotte in almeno 200 esemplari. Per quanto riguarda i modelli ammessi e le rispettive modifiche, si farà riferimento per entrambe le classi all'omologazione FIM e/o UEM.

44.1.2 - PESI MINIMI

Vedi Art. 36.6.1. **In qualsiasi momento della manifestazione, il peso del motociclo (serbatoio compreso) non dovrà essere inferiore al peso minimo con una tolleranza di Kg. 1**

44.1.3 - COLORI DELLE TARGHE/NUMERI

Vedi Art. 36.11.

In caso di contrasto concernente la leggibilità dei numeri, farà fede la decisione del Commissario Tecnico.

44.2 - CARBURANTE

Tutti i motori Superstock devono essere alimentati con carburante normale senza piombo con un tasso di piombo massimo di 0,013 g/l (senza piombo) ed un MON massimo di 90 (vedere anche art. 36.17.1.1 punto 1 per le specifiche dettagliate).

159

44.3 - SPECIFICHE DELLA MACCHINA

Tutti i pezzi non citati negli articoli seguenti devono restare come originariamente prodotti dal fabbricante per la macchina omologata.

44.3.1 - TELAIO E PARTE POSTERIORE DEL TELAIO

Il telaio deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Niente può essere aggiunto per saldatura o tolto per lavorazione dal telaio. Nel caso di acquisto di un nuovo telaio il conduttore è tenuto a produrre una documentazione che ne certifichi l'avvenuto acquisto presso la Casa Costruttrice (o un suo concessionario) o, se usato, del precedente proprietario. Tutti i motocicli devono avere un numero di identificazione del veicolo sul telaio (numero di telaio) che deve essere uguale per dimensioni, tipologia e caratteristiche a quello impresso dalla Casa Costruttrice. Tale norma non è prevista per i telai acquistati dalle Case o Importatori, facendo fede il documento di acquisto in originale. I supporti e le piastre di supporto del motore devono restare come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata. Il telaietto posteriore reggisella deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

Dei supporti di sella supplementari possono essere aggiunti, ma nessuno ne può essere tolto. Gli accessori collegati con viti sulla parte posteriore del telaio possono essere tolti.

I processi di pittura non sono soggetti a restrizioni, ma la lucidatura del telaio o della parte posteriore del telaio non è autorizzata.

44.3.2 - FORCELLA ANTERIORE

La forcella deve restare come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata, anche nel colore. I tappi della forcella possono essere sostituiti o modificati (**solo per la 1000 cc**) per montare spessori che variano la compressione delle molle. Possono essere modificati: molle a tazza, pistoni e passaggi dell'olio. Ogni quantità e qualità di olio può essere utilizzata nella forcella anteriore.

Le molle della forcella possono essere cambiate.

L'altezza e la posizione della forcella anteriore rispetto alle basi di sterzo sono libere.

Le basi superiore e inferiore della forcella debbono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata. L'ammortizzatore di sterzo può essere aggiunto o sostituito con un altro non originale.

L'ammortizzatore di sterzo non può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.

44.3.3 - BRACCIO DELLA SOSPENSIONE POSTERIORE (BRACCIO OSCILLANTE)

Il braccio della sospensione posteriore deve restare tale e quale a quello originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Il perno di articolazione del braccio oscillante posteriore deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

Il sistema di tensione della catena deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

Perni di supporto per cavalletti posteriori possono essere saldati o avvitati al braccio della sospensione posteriore.

Per ragioni di sicurezza è obbligatorio montare un carter di protezione alla catena costruito in plastica dura.

160

44.3.4 - AMMORTIZZATORE/I POSTERIORE/I

L'ammortizzatore posteriore può essere modificato o sostituito utilizzando però gli attacchi originali al telaio ed al braccio oscillante. La molla della sospensione posteriore può essere cambiata. I biellismi della sospensione posteriore (articolazioni, biellette, ecc.) devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per il mezzo omologato.

44.3.5 - RUOTE

Le ruote devono essere quelle originali prodotte dal costruttore. Il rinvio del tachimetro/contachilometri può essere tolto e sostituito con un distanziale. Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, quest'ultimo deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per il mezzo omologato.

I perni della ruota anteriore e posteriore devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Il diametro della ruota e la larghezza del cerchio devono restare come originariamente omologati.

I distanziali tra ruota e perno sono liberi. Sono permesse modifiche per mantenere i distanziali in posizione durante il cambio gomme.

44.3.6 - FRENI

I dischi dei freni devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore sul mezzo omologato.

Le pinze dei freni anteriore e posteriore come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per il mezzo omologato.

Le pompe dei freni anteriore e posteriore devono restare come originariamente prodotte per il mezzo omologato.

Le tubazioni dei freni idraulici anteriore e posteriore possono essere cambiate. La biforcazione delle tubazioni per le due pinze dei freni anteriori deve farsi al di sopra della base inferiore della forcella.

Sono ammessi connettori rapidi nel circuito idraulico.

Le pastiglie dei freni anteriore e posteriore possono essere cambiate.

Le copiglie di fissaggio delle pastiglie possono essere modificate con un tipo a cambio rapido. I contenitori del liquido dei freni, sia anteriore che posteriore, possono essere sostituiti. Non sono consentite prese d'aria addizionali.

Al fine di facilitare le operazioni di smontaggio della ruota posteriore, l'ancoraggio della pinza del freno posteriore può essere montato, in maniera fissa, sul porcellone posteriore mediante saldatura o foratura e/o filettatura; in ogni caso il posizionamento deve restare come originariamente configurato.

44.3.7 – PNEUMATICI

Devono essere utilizzati pneumatici della classe V o superiore. Soltanto pneumatici venduti al pubblico, considerati come equipaggiamento per uso stradale, sono autorizzati.

La profondità della scolpitura deve essere di almeno 2,5 mm. su tutta la banda di rotolamento del pneumatico, ai controlli pre-gara. Gli pneumatici devono avere un marchio "E" e/o una approvazione DOT (Departement Americain des Transports) e il numero DOT deve comparire sul fianco del pneumatico.

In caso di gara bagnata è consentito l'utilizzo di gomme rain, purché il battistrada sia ottenuto mediante stampo.

E' vietato il cambio gomme sulla linea di partenza.

La larghezza minima del pneumatico non deve essere inferiore a quella montata nella serie.

Si precisa che le gomme RAIN non prevedono l'approvazione DOT.

161

44.3.8 - POGGIAPIEDI/COMANDI A PEDALE

I poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere spostati (i leveraggi dei comandi a pedale possono essere modificati solo per permettere l'inversione della selezione delle marce), ma i punti di fissaggio al telaio devono rimanere invariati.

I poggiapiedi possono essere montati fissi o in maniera ribaltabile, e in questo caso devono includere un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.

L'estremità di ciascun poggiapiedi deve terminare con un raggio sferico pieno di almeno 8 mm.. I poggiapiedi non ribaltabili in acciaio devono terminare con un puntale (tappo) in plastica, Teflon o altro materiale equivalente, fissato in permanenza e di un raggio minimo di 8 mm.. **Le pedane non pieghevoli devono avere il punto di fissaggio al telaio costruito in plastica, teflon o materiale similare (diametro minimo 16 mm.).**

Il terminale della pedana (tappo) deve essere costruito in maniera tale da consentire la massima superficie possibile di appoggio per il piede; i C.T. hanno il diritto di non ammettere quei motocicli che non ritengono rispondenti a tale norma di sicurezza.

44.3.9 - MANUBRIO E COMANDI MANUALI

Il manubrio ed i comandi manuali possono essere sostituiti (questo non include la pompa dei freni). Il manubrio ed i comandi manuali possono essere riposizionati.

I blocchi elettrici del manubrio possono essere sostituiti, ma i cablaggi devono rimanere originali. L'interruttore dell'avviamento elettrico e quello di arresto del motore devono essere piazzati sul manubrio.

44.3.10 – CARENATURA

- a) La carenatura, il parafango anteriore e le sovrastrutture devono apparire tali e quali a quelli originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Sono permesse aperture nella carena per permettere l'impiego di cavalletti elevatori, ma devono al massimo essere maggiori di 5 mm. Rispetto alla sagoma del meccanismo inserito nel telaio.

- b) La carenatura e le sovrastrutture possono essere sostituite con duplicati estetici degli originali. Il materiale può essere cambiato. L'utilizzo di materiali in fibra di carbonio o Kevlar non è autorizzato per nessun componente.
- c) Le dimensioni devono essere le stesse della carenatura originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi d'origine (eccetto il peso).
- d) Il cupolino può essere sostituito con un duplicato identico della stessa taglia, dimensione e collocazione e deve essere di materiale trasparente.
- e) Non è consentito aggiungere alcun tipo di profilo aerodinamico ai motocicli che non ne siano stati originariamente equipaggiati, con l'eccezione di una carenatura inferiore. Essa non deve oltrepassare una linea tracciata orizzontalmente da asse ad asse.
- f) L'insieme dei supporti del gruppo degli strumenti/carenatura possono essere sostituiti. Tutte le altre staffe della carenatura possono essere modificate o sostituite.
- g) I condotti d'aria originali che vanno dalla carenatura alla scatola dell'aria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Condotti in fibre composite di carbonio e altri materiali esotici sono proibiti. Eventuali retini o griglie esistenti all'ingresso dei condotti possono essere rimossi.
- h) La carenatura inferiore deve essere costruita per contenere, in caso di rottura del motore, almeno la metà del totale dell'olio e del liquido refrigerante usati nel motore (minimo 5 litri). La parte inferiore delle aperture nella carenatura deve essere situata ad almeno 50 mm. al di sopra della carenatura.
- i) La carenatura inferiore dovrà incorporare un massimo di due fori di 25 mm. Questi fori devono restare tappati in condizioni di pista asciutta e devono essere aperti unicamente nelle condizioni di corsa su pista bagnata, secondo le dichiarazioni del Direttore di gara.
- j) Il parafango anteriore deve apparire come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.
- k) Il parafango anteriore può essere sostituito con un duplicato estetico dell'originale.
- l) Il parafango anteriore può essere spostato verso l'alto per aumentare lo spazio libero del pneumatico.
- m) Il parafango posteriore fissato sul braccio oscillante che incorpori il copricatena può essere modificato per adattarsi a corone di diametro maggiorato. Il rivestimento inferiore della sella (lato ruota) può essere sostituito con altro non originale purché simile e facente la stessa funzione.
- n) Tutti gli angoli esposti (vivi) devono essere arrotondati.

44.3.11 - SERBATOIO CARBURANTE

Il serbatoio del carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Il tappo del serbatoio può essere modificato in uno a riempimento rapido. Il rubinetto del serbatoio carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

I Serbatoi di carburante muniti di tubi di sfiato devono essere equipaggiati di valvole anti-ritorno che scarichino in un serbatoio di raccolta di volume minimo pari a 250 cc. costruito in idoneo materiale.

E' obbligatorio il riempimento del serbatoio con materiale ignifugo spugnoso (tipo explosafe) a prescindere dal materiale di costruzione del serbatoio stesso.

44.3.12 – SELLA

La sella, struttura ed imbottitura, può essere sostituita con parti di apparenza simile a quelli originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. La parte superiore posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.

La sella monoposto in tal caso deve includere le targhe porta numero posteriori.

L'apparenza dal davanti, di dietro e il profilo deve essere conforme alla forma omologata.

La modifica della sella e della sua parte posteriore non deve condizionare la visibilità dei numeri.

Tutti gli spigoli vivi devono essere arrotondati.

44.3.13 - CABLAGGIO ELETTRICO

I cablaggi elettrici devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

Le linee afferenti corrente agli indicatori di direzione, trombe, contatto di accensione etc, se non utilizzati, possono essere isolati o rimossi; ma è proibito il loro taglio.

44.3.14 – BATTERIA

Le dimensioni ed il tipo di batteria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

44.3.15 - RADIATORE E RADIATORI DELL'OLIO

Il radiatore deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

Il radiatore dell'olio, se esistente, deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.

Radiatori d'olio supplementari non sono consentiti.

E' consentita la rimozione del termostato.

44.3.16 - SCATOLA DELL'ARIA (AIR BOX)

La scatola dell'aria deve restare come prodotta in origine dal costruttore sulla macchina omologata.

L'elemento "filtro dell'aria" può essere tolto.

I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).

Tutti i motocicli a 4 tempi devono avere un sistema di riciclaggio chiuso. Lo sfiato dell'olio deve essere connesso e scaricare nella scatola dell'aria.

I condotti dell'aria originali che vanno dalla carenatura alla scatola dell'aria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

44.3.17 - CARBURATORI

I carburatori devono essere originali, come sul modello omologato.

La valvola a farfalla non può essere cambiata nè modificata.

I getti, le molle di calibrazione e gli spilli del carburatore possono essere cambiati.

Il ridimensionamento dei fori di calibraggio dell'aria nei carburatori a depressione è autorizzato.

Gli arricchitori di carburante elettronici o meccanici devono restare montati, ma possono essere disattivati.

I cornetti di aspirazione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

44.3.18 - SISTEMA DI INIEZIONE DEL CARBURANTE

I corpi d'ammissione devono essere originali come sul modello omologato.

Gli iniettori devono essere originali come sulla macchina omologata.

I cornetti di aspirazione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

Dispositivi che varino la lunghezza del condotto di aspirazione che funzionino mentre il motore è in marcia, non sono permessi.

Le valvole a farfalla non possono essere cambiate nè modificate.

La EPROM (circuito elettronico di programmazione, oppure EPROM chip) possono essere cambiati. L'unità principale deve restare originale ma può essere riprogrammata.

E' consentito il montaggio di un modulo aggiuntivo (Dyna Jet o simili) per ripristinare il rapporto aria-benzina, ma devono essere mantenuti i connettori originali.

In nessun caso i cavi ed i connettori originali devono essere modificati.

44.3.19 - ALIMENTAZIONE DEL CARBURANTE

Le tubazioni del carburante possono essere cambiate. Possono essere utilizzati connettori ad innesto rapido. I condotti di sfiato possono essere cambiati.

Possono essere aggiunti filtri del carburante.

Il rubinetto del carburante deve restare quello originariamente prodotto dal costruttore.

I motocicli dotati di pompa elettrica debbono avere un dispositivo di "Cut-Out" che, in caso di caduta, interrompa sia il funzionamento della stessa sia l'impianto di accensione entro il limite di tempo di 1 secondo.

Una verifica del funzionamento di tale dispositivo potrà essere fatta dal C.T. in qualsiasi momento della manifestazione. Per i motocicli che ne fossero sprovvisti all'origine, deve essere previsto un disegno che ne illustri il funzionamento da presentare in sede di verifiche tecniche.

44.3.20 - TESTA DEL CILINDRO

La testa del cilindro deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

Non è consentita l'aggiunta nè la rimozione di materiale.

La guarnizione della testa del cilindro può essere cambiata.

Le valvole, le sedi-valvole, le guide delle valvole e le molle delle valvole devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata.

Non sono consentiti spessori per le molle delle valvole.

I fermi delle valvole devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

44.3.21 - ALBERI A CAMMES

L'albero a cammes deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

Alle verifiche tecniche, per il controllo, verrà verificata l'alzata del lobo della camme; se il sistema di comando è indiretto, verrà misurato il movimento di alzata della valvola.

44.3.22 - PIGNONI DEGLI ALBERI A CAMMES

I pignoni degli alberi a cammes devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

44.3.23 - ALBERO MOTORE

L'albero motore deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. La lucidatura e l'alleggerimento non sono autorizzati. La modifica dei volani non è autorizzata.

44.3.24 - POMPA DELL'OLIO E CONDOTTI DELL'OLIO

La pompa dell'olio deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

I condotti dell'olio possono essere modificati o cambiati. I condotti dell'olio sotto pressione, se sono sostituiti, devono essere costruiti in metallo rinforzato, ed avere i raccordi stampati o filettati.

44.3.25 - BIELLE

Le bielle devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

Non è autorizzata nessuna lucidatura o alleggerimento.

44.3.26 - PISTONI

I pistoni devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

Non è autorizzata nessuna lucidatura o alleggerimento.

44.3.27 - ANELLI DEL PISTONE

(Fasce elastiche e raschiaolio)

Gli anelli del pistone devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

44.3.28 - SPINOTTI E FERMI

Gli spinotti ed i relativi fermi devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

44.3.29 - CILINDRI

I cilindri devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

La cilindrata deve rimanere come omologata.

44.3.30 - CARTERS MOTORE - CARTERS ANNESSI

(Coperchio dell'accensione, carter della frizione, Coperchio della frizione ecc.)

I carters motore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata, anche per quanto riguarda il colore e la finitura. Non sono ammesse modifiche.

Gli altri carters devono essere fabbricati con il materiale omologato.

I carter motore/cambio, dell'accensione, della frizione e dell'alternatore possono essere protetti con mezzi supplementari, ad esempio coperchi protettivi in acciaio o in composti carboniosi.

Possono essere installate protezioni laterali che copino la forma e rinforzino i carter laterali. Queste protezioni devono essere costruite dello stesso materiale e non essere più leggere che il materiale standard.

44.3.31 - TRASMISSIONE/SCATOLA CAMBIO DI VELOCITA'

Tutti i rapporti della scatola del cambio di velocità devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

Non sono ammesse modifiche.

Gli ingranaggi della trasmissione primaria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

Non sono ammesse modifiche.

Non sono autorizzate aggiunte alla scatola del cambio di velocità o al meccanismo selettore, come i sistemi di cambio rapido.

Il pignone di uscita dalla scatola del cambio, la corona della ruota posteriore, il passo della catena e le sue dimensioni possono essere cambiati.

Il carter copripignone può essere rimosso.

44.3.32 - FRIZIONE

Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il suo comando (via cavo o idraulico) devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

Non sono ammesse modifiche.

Tutti i dischi della frizione possono essere cambiati.

Le molle della frizione possono essere cambiate.

La campana della frizione deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

44.3.33 - ACCENSIONE/CENTRALINA DI CONTROLLO

Può essere cambiata e/o modificata, ma gli attacchi e cablaggi vari devono restare originali.

44.3.34 - GENERATORE (ALTERNATORE)

Il generatore (alternatore) deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

L'avviamento elettrico deve funzionare normalmente ai controlli pre e post gara. Il motore deve avviarsi e girare regolarmente quando l'avviamento elettrico ha ultimato il suo funzionamento.

44.3.35 - SISTEMA DI SCARICO

I tubi di scarico ed i silenziatori possono essere modificati o cambiati.

Il limite fonometrico per la classe Superstock è 107 dB/A.

La collocazione, l'aspetto ed il profilo del/i silenziatore/i deve rimanere uguale all'originale.

Proteggere il sistema di scarico non è permesso.

44.3.36 - ELEMENTI DI FISSAGGIO (ATTACCHI DIVERSI)

Gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con elementi di fissaggio non importa di che materiale o tipo.

Gli elementi di fissaggio possono essere perforati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento non sono autorizzate.

Gli attacchi della carenatura possono essere sostituiti con attacchi di tipo rapido.

Gli elementi di fissaggio in alluminio possono essere utilizzati soltanto nelle parti non strutturali.

Gli elementi di fissaggio in titanio non possono essere utilizzati.

Gli elementi di fissaggio in acciaio speciale possono essere utilizzati nelle parti strutturali, ma la resistenza ed il tipo devono essere uguali o superiori alla resistenza dell'elemento di fissaggio standard che essi rimpiazzano.

44.3.37 - GLI ELEMENTI SEGUENTI POSSONO ESSERE MODIFICATI O SOSTITUITI IN RAPPORTO A QUELLI MONTATI SULLA MACCHINA OMOLOGATA

- Si può utilizzare qualunque genere di lubrificante, liquido dei freni o della sospensione.

- Si può utilizzare qualunque tipo di candela e di cappuccio della candela.

- Si può utilizzare qualunque tipo di camera d'aria (se utilizzata) o qualunque tipo di valvola.

- E' consentito eliminare, modificare o aggiungere pesi per l'equilibratura delle ruote.

- Guarnizioni e materiale delle guarnizioni.

- Rifinitura della superficie esterna dipinta e decalcomanie.

- **Il carter copricatena.**

44.3.38 - POSSONO ESSERE TOLTI

gli elementi seguenti

- Luci e catarifrangenti.

- Strumenti, relativi supporti e cavi associati.

- Avvisatore acustico.

- Supporto della targa di immatricolazione.

- Scatola degli attrezzi.

- Contagiri.

- Contachilometri.

- Ventilatore del radiatore e cavi di alimentazione.

- Poggiapiedi del passeggero.

- Maniglia/e per il passeggero.

- **(ABOLITO: Copricatena purchè non sia incorporato nel parafrangente.)**

- Bulloni degli accessori rimossi dalla parte posteriore del telaio.

- Eventuali ganci o supporti portapacchi che possono costituire un pericolo in caso di cadute.

- Valvola termostatica.

44.4 - DEVONO ESSERE MODIFICATI O ELIMINATI I SEGUENTI ELEMENTI

I motocicli devono essere muniti di un interruttore o bottone di spegnimento montato su un lato del manubrio (a portata di mano quando si impugna la manopola) che sia capace di arrestare il funzionamento del motore.

La valvola del gas deve richiudersi automaticamente, quando il conduttore rilascia la manopola del gas.

Le barre di protezione, il cavalletto centrale e la stampella laterale devono essere tolti (i supporti fissi debbono rimanere).

Tutti i tappi di scarico devono essere fermati con un filo di sicurezza. Le viti ed i bulloni del/i filtro/i esterno/i dell'olio che fanno parte del circuito di lubrificazione devono essere bloccati con un filo di sicurezza.

Quando una moto è munita di tubi di sfiato o di troppo pieno, questi dovranno scaricare per mezzo delle uscite esistenti. Il sistema chiuso originale dovrà essere mantenuto; non è consentita alcuna emissione atmosferica diretta.

Quando una moto è munita di sfiati dell'olio, l'uscita di questi ultimi deve farsi in un recuperatore che deve essere facilmente accessibile e che deve essere svuotato prima della partenza di una gara.

La capacità minima di un recuperatore dovrà essere di 250 cc. per gli sfiati della scatola del cambio e di 500 cc. per gli sfiati del motore.

Tutti i motocicli a 4 tempi devono essere muniti di un sistema di riciclaggio chiuso.

Gli sfiati dell'olio devono essere collegati e devono riversarsi nella scatola del filtro dell'aria.

Il faro anteriore, la luce posteriore e gli indicatori di direzione devono essere tolti, ma l'aspetto frontale ed il profilo, inclusa la forma degli indicatori di direzione, devono essere mantenuti. Le aperture devono essere ricoperte con un materiale adeguato.

Sulla testata, sul coperchio e sui cilindri, devono essere predisposti dei fori per il passaggio di un'eventuale piombatura.

44.5 - EQUIPAGGIAMENTO/I ACCESSORIO/I

Un equipaggiamento accessorio che non si trovi all'origine sul motociclo omologato non può essere aggiunto (per es.: acquisizione dati, computer, apparecchio di registrazione, ecc.). L'art. 36.5 (telemetria) deve essere rispettato. La telemetria non è consentita.

Sulla bulloneria di fissaggio testata/cilindri devono essere predisposti fori per eventuale piombatura.

8.1 REGOLAMENTO OPEN

Il regolamento è libero ma con le seguenti limitazioni: è vietata qualsiasi forma di sovralimentazione del motore. E' proibito l'uso delle termocoperte in griglia di partenza. Vanno rispettate tutte le seguenti indicazioni per la sicurezza mezzo:

I motocicli devono essere muniti di un interruttore o bottone di spegnimento montato su un lato del manubrio (a portata di mano quando si impugna la manopola) che sia capace di arrestare il funzionamento del motore.

La valvola del gas deve richiudersi automaticamente, quando il conduttore rilascia la manopola del gas.

Le barre di protezione, il cavalletto centrale e la stampella laterale devono essere tolti.

Tutti i tappi di scarico devono essere fermati con un filo di sicurezza. Le viti ed i bulloni del/i filtro/i esterno/i dell'olio che fanno parte del circuito di lubrificazione devono essere bloccati con un filo di sicurezza.

Quando una moto è munita di tubi di sfiato o di troppo pieno, questi dovranno scaricare per mezzo delle uscite esistenti. Il sistema chiuso originale dovrà essere mantenuto; non è consentita alcuna emissione atmosferica diretta.

Quando una moto è munita di sfiati dell'olio, l'uscita di questi ultimi deve farsi in un recuperatore che deve essere facilmente accessibile e che deve essere svuotato prima della partenza di una gara.

La capacità minima di un recuperatore dovrà essere di 250 cc. per gli sfiati della scatola del cambio e di 500 cc. per gli sfiati del motore.

Tutti i motocicli a 4 tempi devono essere muniti di un sistema di riciclaggio chiuso. Gli sfiati dell'olio devono essere collegati e devono riversarsi nella scatola del filtro dell'aria. Il faro anteriore, la luce posteriore e gli indicatori di direzione devono essere tolti, l'aspetto frontale ed il profilo sono liberi. Le aperture devono essere ricoperte con un materiale adeguato.

Sulla testata, sul coperchio e sui cilindri, devono essere predisposti dei fori per il passaggio di un'eventuale piombatura.

8.4.1.PNEUMATICI

I piloti potranno montare qualsiasi marca di pneumatici. L'uso di gomme slick è vietato. E' ammesso l'utilizzo delle termocoperte in griglia di partenza. Possono essere usate gomme rain con disegno stampato e non scolpito a mano.

ARTICOLO 9.....SANZIONI E MODALITÀ DI ACCERTAMENTO.

9.1 SANZIONI SPORTIVE.

Qualunque violazione all'articolo nr. 8,8.1 e 8.2 comporterà l'esclusione dalla gara, dalla classifica di gara o l'annullamento dei tempi se la violazione dovesse essere rilevata durante il primo turno di prove cronometrate, nonché l'annullamento dei tempi (anche del primo turno) e dunque l'impossibilità di partecipare alla gara se la violazione dovesse essere rilevata durante il secondo turno di prove cronometrate.

9.2 MODALITÀ DI ACCERTAMENTO.

L'accertamento di eventuali modifiche di parti che da regolamento non possono essere modificate (tutto ciò che non è espressamente consentito è vietato) che non possa essere effettuato sul campo di gara dal Commissario Tecnico Federale verrà eseguito su indicazione di quest'ultimo in base alle disposizioni vigenti.

9.3 VERIFICHE PRE-GARA.

I veicoli saranno sottoposti a verifiche tecniche pre-gara (negli orari indicati nei regolamenti particolari delle singole manifestazioni) per verificare l'idoneità del mezzo. Tale verifica sarà effettuata dal Commissario Tecnico F.M.I..

9.4 VERIFICHE POST-PROVE CRONO E GARA.

Al termine di ogni gara i mezzi giunti al traguardo in prima, seconda e terza posizione più uno a sorteggio tra i successivi potranno essere verificati. Tutti i mezzi di gara dovranno fare parco chiuso per 30' al termine dei turni di prove crono e delle gare per la verifica delle gomme e di eventuali violazioni.

9.5 SANZIONI PECUNIARIE E COSTI DI VERIFICA.

Come da regolamento della Federazione Motociclistica Italiana.

Articolo 10...omissis.

ARTICOLO 11...OPERAZIONI PRELIMINARI

Le operazioni preliminari si svolgeranno negli orari previsti nel Regolamento Particolare della manifestazione.

ARTICOLO 12...PROGRAMMA

I piloti sono tenuti a prendere visione del programma della manifestazione che sarà esposto in bacheca presso la direzione gara. Le prove ufficiali avranno inizio alle ore 08.00 del sabato secondo il programma esposto.

ARTICOLO 13...SVOLGIMENTO DELLE GARE

All'arrivo in autodromo il pilota riceverà una busta contenente il cartellino delle verifiche, un pass pilota, 3 pass paddock – pit lane, un pass auto. Verranno svolti due turni di prove libere di 20 minuti ciascuno nella giornata di venerdì (a carico dei piloti). Nella giornata di sabato verranno svolti due turni di prove ufficiali di 20 minuti ciascuno. Pur rimanendo la divisione tra libere e crono il programma potrebbe essere riunito in caso di gare nella formula one-day. Non sarà applicata la regola del 15% sul tempo della pole position ossia tutti i piloti iscritti al Trofeo Italia Interforze parteciperanno alla gara indipendentemente dal tempo fatto segnare in prove crono. Nel caso non venisse completata la griglia di partenza per defezione del pilota o altri motivi verranno ammessi i piloti con il tempo immediatamente successivo. Il numero dei giri per la gara sarà quello riportato nel regolamento particolare della manifestazione (affisso in bacheca).

ARTICOLO 14...PUNTEGGI

La classifica finale del Trofeo Italia Interforze per ogni classe e la definizione delle classifiche interne sarà determinata dalla somma dei punteggi ottenuti in ogni singola gara (punteggi come da campionato mondiale). Le gare sono tutte valide per il punteggio finale. I punteggi sono gli stessi del Campionato Italiano.

Articolo 15...omissis

ARTICOLO 16...NUMERI DI GARA

Saranno assegnati dal Moto Club organizzatore in base all'ordine di iscrizione al trofeo. I colori delle targhe porta numero sono liberi i numeri dovranno essere leggibili.

ARTICOLO 17...PUBBLICITÀ

I piloti che si iscrivono al trofeo sono obbligati ad indossare in ogni occasione in cui il promotore lo ritenga opportuno eventuale abbigliamento fornito. Il mezzo di gara e' completamente a disposizione del pilota per il posizionamento di loghi pubblicitari. Non vengono posti limiti alla scelta degli sponsor. I piloti dovranno a richiesta del promotore apporre sulla carena del proprio mezzo gli adesivi consegnati.

ARTICOLO 18...NUMERO MINIMO DI ISCRITTI

Le singole classi (600cc e 1000cc) avranno svolgimento solo se raggiungeranno il numero minimo di 34 iscritti (salvo diversa decisione dell'organizzatore). In caso contrario si procederà ad unirle in una sola griglia di partenza e in un unico turno di prove cronometrate.

ARTICOLO 19...NORMA GENERALE

Per quanto non previsto e riportato nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme regolamentari 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, il presente regolamento che i partecipanti saranno obbligati a rispettare. Le eventuali variazioni saranno comunicate per iscritto agli interessati.

All'atto dell'iscrizione al Trofeo i piloti si impegnano ad accettare incondizionatamente e nella sua interezza il presente regolamento e le successive modifiche e integrazioni.

ARTICOLO 20...SITO E INDIRIZZO E- MAIL

Fino al momento della creazione del sito ufficiale dedicato al Trofeo Italia Interforze, il modulo di iscrizione al Trofeo, ed il regolamento, saranno inviati solo dietro richiesta.

La richiesta deve essere inviata all'indirizzo mail :

TROFEO.ITALIA.INTERFORZE@GMAIL.COM

Sul sito www.mcracingterni.it troverete il fac-simile dell'atto di consenso, il modulo per la richiesta della licenza pilota F.M.I., l'elenco dei moto club d'Italia etc..

Sito della Federazione Motociclistica Italiana: www.federmoto.it

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

Per informazioni e-mail:

TROFEO.ITALIA.INTERFORZE@GMAIL.COM

sanguinato@hotmail.com

339.2051434 – 331.3686556 - 0744221706 - fax 0744227658