

POLINI ITALIAN CUP – 2019
DERAPAGE 80
REGOLAMENTO TECNICO

Art. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 Sono ammessi alla classe tutti i DERAPAGE 50 di qualsiasi anno con telaio in alluminio, con diametro dei cerchi ruota di 17".
- 1.2 Ad eccezione di quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire i DERAPAGE devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore.
- 1.3 È obbligatorio rimuovere dai DERAPAGE i seguenti elementi:
 - ° cavalletto
 - ° Fari anteriori e posteriori
 - ° portapacchi, bauletto posteriore e borse laterali)
 - ° specchietti
 - ° porta targa e luce targa
 - ° pedane poggia piedi del passeggero (anche se richiudibili)
 - ° indicatori di direzione
 - ° avvisatore acustico

Art. 2 - ALIMENTAZIONE

- 2.1 Il tipo di ammissione deve essere e rimanere originale.
- 2.2 L'unico carburatore ammesso è il Carburatore CP Ø24 codice 201.2400, Valvola lamellare codice 213.0036, Collettore codice 215.0427.
- 2.3 Il diametro del diffusore viene rilevato a valle della valvola del carburatore. La tolleranza ammessa sulla misura del diffusore è di +/- mm. 0.1.
- 2.4 Il comando del gas deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola
- 2.5 Il filtro deve rimanere quello di serie

Art. 3 – MOTORE

- 3.1 - Il motore è di serie è obbligatorio montare il cilindro Polini codice 133.1009 diametro 50 mm. Albero motore deve rimanere di serie (corsa 39mm) oppure è possibile sostituire con l'albero 210.0052
- 3.1.1 Tutti i motori devono essere di serie non sono ammessi nessun tipo di raccordatore o altre lavorazioni che possano modificare le prestazioni.
- 3.2.3 - Gli interventi di manutenzione "straordinaria", ossia quelli che possono essere effettuati solo rimuovendo i sigilli devono essere eseguiti sotto la supervisione del personale tecnico dell'organizzazione, il quale provvederà ad apporre nuovi sigilli a lavoro ultimato.

Art. 4 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

- 4.1 L'impianto di raffreddamento originale deve essere mantenuto l'unico liquido ammesso è acqua.

Art. 5 - IMPIANTO DI SCARICO

- 5.1 L'unico scarico ammesso è la Marmitta Evolution codice 200.0405
- 5.2 Il massimo livello fonometrico ammesso è di 98 dB/A misurato al regime di 5.000 giri/min.

Art. 6 - TRASMISSIONE

- 6.1 La frizione deve rimanere originale oppure può essere sostituita con altra di marca Polini.
- 6.2 La primaria deve rimanere di serie z71x20
- 6.3 Rapporti finali liberi

Art. 7 - CICLISTICA

- 7.1 Tranne per quanto specificato negli articoli a seguire, il telaio (in tutte le sue parti) deve rimanere originale. L'unico telaio ammesso è quello in alluminio originale VENT.

Art. 8 - SOSPENSIONI

- 8.1 L'articolazione e gli attacchi della sospensione posteriore devono essere mantenuti originali..
- 8.2 L'ammortizzatore posteriore e la forcella anteriore sono liberi .
- 8.3 La taratura idraulica e le molle degli ammortizzatori posteriori e anteriori sono libere.

Art. 9 - IMPIANTO FRENANTE

- 9.1 L'impianto frenante deve essere mantenuto originale, è consentita unicamente la sostituzione delle pastiglie freno e dei dischi freno. Le piste frenanti devono essere realizzate in lega di ferro (ghisa o l'acciaio).

Art. 10 - CERCHI RUOTA

- 10.1 I cerchi ruota devono essere mantenuti originali ed avere un diametro 17 pollici.

Art. 11 - PNEUMATICI

- 11.1 Tutti gli scooter partecipanti al Trofeo Polini Italian Cup devono utilizzare esclusivamente gli pneumatici del fornitore MITAS marchiati POLINI, della tipologia e nelle misure (17") fornite dall'Organizzatore.
- 11.2 Le sanzioni previste per il mancato rispetto dell'articolo precedente, sono la squalifica in caso di accertata irregolarità a fine gara o la cancellazione di tutti i tempi del turno di prove, in caso di accertata irregolarità alla fine di un turno di prove.
- 11.3 I piloti trovati sprovvisti degli pneumatici MITAS-POLINI all'ingresso della pista durante i turni di prove o prima della gara non saranno ammessi in pista.
- 11.4 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.

Art. 12 - SERBATOIO CARBURANTE

- 12.1 Il serbatoio deve rimanere originale, è consentito unicamente modificare o sostituire il rubinetto ed i tubi di mandata della benzina.
- 12.2 L'unico carburante ammesso è quello di tipo "verde" conforme alla normativa F.M.I. vigente (Allegato Carburanti vigente Annesso Velocità).

Art. 13 - ACCENSIONE E STRUMENTAZIONE

- 13.1 L'unica accensione ammessa è la Accensione a rotore interno codice 171.0555 .
- 13.2 Il coperchio del volano di accensione deve rimanere originale ed essere fissato al carter motore mediante tutte le viti previste in origine dal costruttore del motore.
- 13.3 La strumentazione può essere rimossa o sostituita con altri strumenti (contagiri, termometro acqua) purché questi rimangano all'interno dell'alloggiamento di serie.

Art. 14 – PLASTICHE E ADESIVI

- 14.1 Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, Le plastiche del Derapage devono essere mantenute originali.
- 14.2 La tabella anteriore sarà nuova per tutti e fornita direttamente dal costruttore assieme al set adesivi obbligatori.
- 14.3 La forma ed il rivestimento della sella sono liberi, a condizione che sia mantenuto il sottosella ed il sistema di chiusura originale.

Art. 15 - PESO MINIMO

- 15.1 Il minimo peso complessivo (Derapage+ pilota) deve essere di Kg. 130
- 15.2 Il peso del Derapage è misurato in "ordine di marcia", ossia nelle condizioni in cui il motociclo ha ultimato la prova o la gara.
- 15.3 Il peso del pilota viene misurato in "assetto da gara" ossia con tutto l'equipaggiamento obbligatorio (es. tuta, casco, guanti, stivali e para- schiena). È vietato aumentare il peso del pilota mediante l'uso di zavorre ad esso solidali. L'equipaggiamento del pilota può essere oggetto di verifica al fine di assicurare che questa norma venga rispettata.
- 15.4 È consentito l'uso di una zavorra al fine di rispettare il limite di peso. La zavorra deve essere costituita da uno o più pezzi in metallo solido e saldamente fissati al telaio, direttamente o tramite un adattatore.
- 15.5 Il fissaggio della zavorra deve essere effettuato a regola d'arte, il C.T. ha la facoltà di respingere scooter con zavorre il cui fissaggio non sia ritenuto sicuro.
- 15.6 Il carburante nel serbatoio può essere usato come zavorra.

Art. 16 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti i Derapage devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nell'Annesso Velocità 2018, 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 motoveicoli durante l'uso in pista:

- Alle operazioni preliminari (O.P.) il Commissario Tecnico (C.T.) preposto ha la facoltà di respingere i Derapage 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 degli scooter spetta al 1° C.T., tale decisione è inappellabile.
- Alle O.P. ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico Derapage. La punzonatura di un Derapage sostitutivo è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, frattura etc.) e deve essere preventivamente concordata con il C.T. preposto.

- La punzonatura dello Derapage consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio in una zona ben visibile ed accessibile, 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 Derapage 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 Derapage 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 Derapage sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista.
- I Derapage 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 Derapage, 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.
- 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.
- 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 moto.
- Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.
- Il tappo di carico del radiatore dell'acqua deve garantire una tenuta perfetta e deve essere assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale.
- 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.
- Le pedane pilota devono essere ripiegabili e essere equipaggiate con un dispositivo che le riporti automaticamente alla posizione normale. Le estremità delle pedane devono essere dotate di un terminale di forma sferica e di una protezione inferiore in materiale plastico che essere parte integrante della pedana o essere saldamente fissata ad essa.
- Sui Derapage 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 sullo scooter. 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.

- 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.
- L'uso di un casco protettivo integrale, omologato, di misura adatta, in perfette condizioni, indossato correttamente e allacciato con l'apposito cinturino sottogola è obbligatorio. 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 omologato secondo le norme EN1621-2:2010 (e successive) è obbligatorio in tutte le classi.

Art. 17 – DISPOSITIVI DI REGISTRAZIONE VIDEO

A parziale deroga di quanto previsto nel RTGS, l'utilizzo di dispositivi di registrazione video è consentito purché:

- L'organizzatore della manifestazione, o il promotore del campionato, richiedano al D.d.G. l'autorizzazione per alcuni piloti al montaggio e all'uso di tali dispositivi a scopo commerciale e/o promozionale. Il D.d.G. ha facoltà di rifiutare il montaggio e l'uso di suddetti dispositivi.
- I piloti che abbiano ottenuto dal D.d.G. l'autorizzazione al montaggio ed uso dei dispositivi video, devono portare in visione al C.T. preposto i motocicli con i dispositivi nel loro montaggio definitivo, affinché ne sia verificata la sicurezza. Il C.T. ha facoltà di rifiutare montaggi reputati non sicuri.
- Qualunque sia il tipo di fissaggio principale, i dispositivi video devono essere assicurati in almeno un punto mediante un filo di sicurezza.
- Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video non autorizzati dal D.d.G. e/o non verificati dal C.T. è sanzionabile con: l'applicazione dell'ammenda prevista dalle Norme Sportive per l'inosservanza degli obblighi dei piloti, o come irregolarità tecnica per i casi reiterati o giudicati più gravi da un punto di vista della sicurezza del montaggio. La decisione ultima sul tipo di sanzione da applicare spetta al Commissario di Gara Delegato sentito il parere del 1°C.T.
- I dispositivi di registrazione o trasmissione video (inclusi eventuali supporti di memoria), devono rimanere montati sul motociclo per tutto il tempo di permanenza dello stesso in parco chiuso.
- Il D.d.G. ha facoltà di requisire i supporti di memoria e/o cancellare le immagini registrate

Art. 18 – NORMA TRANSITORIA

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Velocità 2019, le Norme Sportive Supplementari, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

Art. 19 – 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.