



RC CUP 2010 Regolamento Generale

Art. 1. La G.S.A. ORGANIZATION S.R.L. indice ed organizza per il 2010 sotto l'egida della F.M.I. la "RC CUP".

Art. 2. Sono ammessi piloti in possesso di licenza Junior o Senior e piloti con licenza di conduttore dei Paesi CEE, muniti dell'apposito Nulla Osta della Federazione di provenienza. L'Organizzazione si riserva la facoltà ultima di accettare o rifiutare l'iscrizione dei piloti al trofeo.

Art. 3. Sono ammesse al trofeo moto bicilindriche classiche di qualsiasi marca, con ruote a raggi, di costruzione non precedente al 2005 con le modifiche indicate nel regolamento tecnico sportivo.

Art. 4. Iscrizioni

La quota d'iscrizione al trofeo è di € 2.390,00 e comprende l'iscrizione alle 5 gare, i due turni di qualifica e la gara; eventuali turni di prove libere del venerdì dovranno essere acquistate direttamente dal pilota presso i vari moto club organizzatori delle gare.

L'iscrizione sarà versata direttamente alla G.S.A. ORGANIZATION SRL.

Allegato alla domanda dovrà essere inviato un assegno circolare di € 600,00 quale quota d'iscrizione al Trofeo o copia del bonifico bancario. La restante cifra andrà versata entro il 30 aprile 2010.

Le iscrizioni dovranno essere inviate per posta alla G.S.A. ORGANIZATION SRL, via Tolara di Sotto 121, 40064 Ozzano dell'Emila (Bo) oppure via fax al numero 051 791924, mediante modulo allegato alla presente. Il modulo d'iscrizione dovrà essere compilato in ogni sua parte, in stampatello e in modo leggibile, e completato con firma autografa.

Le iscrizioni saranno chiuse il 30 aprile 2010 o al raggiungimento del numero massimo previsto dall'organizzatore del Trofeo; ulteriori accettazioni potranno avvenire a giudizio insindacabile della G.S.A. ORGANIZATION SRL.

Nel caso in cui il numero degli iscritti dovesse essere inferiore alle 22 unità al 10 di aprile l'organizzatore del trofeo ha la facoltà di annullare il trofeo stesso. Nel caso in cui il trofeo venga annullato per qualsiasi motivo, i piloti in nessun caso potranno richiedere nulla all'organizzatore stesso, eccetto il rimborso della quota d'iscrizione versata. Per nessun altro motivo l'organizzatore è tenuto a rendere al pilota la quota d'iscrizione.

Eventuali defezioni alle gare andranno comunicate via fax almeno 15 giorni prima della gara.

Sottoscrivendo la domanda d'iscrizione i conduttori s'impegnano all'accettazione ed al rispetto del regolamento tecnico/sportivo.

Wild card:

In caso di disponibilità di posti per la singola gara sarà possibile iscriversi alla stessa come Wild Card versando la somma di €500,00 che comprende due turni di qualifica e la gara.

I piloti partecipanti come wild card alle singole gare non prenderanno punti per la classifica, saliranno sul podio in base al risultato ottenuto e riceveranno la coppa.

Non concorreranno in nessun modo all'assegnazione di ulteriori premi, se istituiti.

I premi, se istituiti, saranno assegnati unicamente agli iscritti all'intero Trofeo.

Le wild card potranno fare al massimo tre gare.

Tutti i prezzi sopra riportati si intendono comprensivi di Iva.

Art. 5 Il Trofeo si disputerà su cinque prove:

23	maggio	Vallelunga
6	giugno	Franciacorta
27	giugno	Magione
18	luglio	Varano
26	settembre	Mugello

Si terrà conto solo dei migliori quattro risultati, verrà scartato il peggiore.

Le prove si disputeranno secondo il seguente programma: 2 turni da 20' di prove ufficiali il sabato che decreteranno l'allineamento in griglia per la gara di domenica.

Nella formazione della griglia di partenza in considerazione dello spirito promozionale del Trofeo saranno ammessi tutti i piloti che avranno effettuato le prove ufficiali.

In deroga alla norma F.M.I. non è previsto il tempo minimo di qualificazione.

Le gare avranno una durata di circa 12 giri nei circuiti lunghi e circa 14 giri nei circuiti corti.

Quanto sopra a giudizio insindacabile dell'organizzatore del Trofeo.

Art.6. Punteggio

Per ogni prova verranno assegnati i seguenti punteggi :

- 1° posto = punti 25
- 2° posto = punti 20
- 3° posto = punti 16
- 4° posto = punti 13
- 5° posto = punti 11

Per i piazzamenti successivi fino al 15° posto verrà tolto un punto a scalare.

Per la classifica finale a parità di punteggio avrà valore il maggior numero di vittorie mentre a parità di vittorie i migliori piazzamenti.



Art. 7. I piloti che si rendessero responsabili di azioni o comportamenti lesivi nei confronti di altri piloti del Moto club, della FMI e della G.S.A. ORGANIZATION SRL verranno sanzionati come da Norme FMI ed esclusi dal Trofeo a giudizio insindacabile dell' organizzatore. Il pilota sarà giudicato responsabile anche del comportamento dei suoi accompagnatori.

Art. 8. Classifiche

Per ogni gara saranno istituite le seguenti classifiche:

Classifica Assoluta: verranno premiati con trofei i primi 3 piloti classificati più il giro veloce.

Classifica Over 40: verranno premiati con trofei i primi 3 piloti classificati

Classifica V7: sarà istituita solamente se ci saranno almeno 5 partecipanti. e verranno premiati con trofei i primi tre piloti classificati.

Al termine del Trofeo saranno istituite le seguenti classifiche:

Classifica assoluta: verranno premiati con trofei i primi 5 piloti classificati

Classifica Over 40: verranno premiati con trofei i primi 5 piloti classificati

Classifica V7: sarà istituita solamente se ci saranno almeno 5 partecipanti. e verranno premiati con trofei i primi tre piloti classificati.

I premiati sono obbligati a presenziare alla premiazione che verrà effettuata immediatamente al termine della gara con il cappellino Dunlop fornito dall'organizzazione.

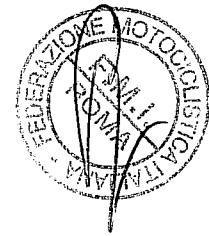
Il luogo e la data delle premiazioni di fine anno verranno comunicati ai piloti entro l'ultima data del Trofeo.

Art. 9 kit

Le Thruxton che hanno partecipato gli anni precedenti non sono obbligate a cambiare kit, ma per tutte le nuove moto è necessario acquistare il kit dall' organizzatore.

Il Kit obbligatorio sarà composto dai seguenti materiali:

- N°1 Set Pneumatici Dunlop SPMAX ROADSMART
- N°1 Kit Plastic Bike (porta numero ant, codone, vasca)
- N°1 Kit coperchi laterali in carbonio Rosso Corsa (per Thruxton)
- N°1 Impianto di scarico ARROW (per Thruxton)
- N°1 Impianto di scarico QD EXHUST (per le V7)
- N°1 Set pedane Rosso Corsa (per Thruxton)
- N°1 Set pedane G.C. (per le V7)
- N°1 Filtro Aria BMC



NB: Tutto il materiale compreso nel kit dovrà essere montato obbligatoriamente sulla moto pena l'esclusione dalla gara. Non è ammesso l'utilizzo di componenti di concorrenza analoghi a quelli elencati nelle liste precedenti ad esclusione dell'abbigliamento.

Art. 11 Ricambi

- I ricambi originali Triumph e Moto Guzzi potranno essere acquistati presso il servizio ricambi gestito dall'organizzatore.
- I ricambi forniti dai Partner del trofeo quali: DUNLOP, OHLINS, PLASTIC BIKE, FASTER 96, BMC, G.C, ROSSO CORSA, ARROW, QD sistemi di scarico, REXXER ECU TUNING, ALPINA potranno essere acquistati (su prenotazione) a prezzi agevolati in circuito presso l'organizzatore.

Art. 12 Verifiche

Le moto di tutti i conduttori saranno controllate dopo ogni turno di Prove Ufficiali al fine di accertare le misure di sicurezza, l'esclusivo utilizzo di parti ammesse al Trofeo, l'apposizione degli adesivi prescritti e quant'altro richieda il Commissario Tecnico FMI. L'aspetto estetico della moto giudicato indecoroso verrà equiparato ad irregolarità tecnica.

I motori possono essere piombati per eventuali verifiche finali.

1. Nel caso di accertata irregolarità al termine del primo turno di Prove Ufficiali, al pilota verranno tolti tutti i tempi.
2. Nel caso di accertata irregolarità al termine del secondo turno di Prove Ufficiali, verranno tolti tutti i tempi ed il pilota sarà considerato non qualificato per la gara.
3. Nel caso di accertata irregolarità dopo la gara il pilota verrà estromesso al termine di quest'ultima.
4. Al termine di ciascun turno di prove ufficiale è obbligatorio posizionare il motoveicolo all'interno del "parco chiuso" munito di cavalletto sollevamoto e rendere possibile l'avviamento del motore (lasciare eventuale chiave e/o interruttore staccamassa).
5. È facoltà dell'organizzazione, dopo ciascun turno di prova, effettuare controlli al banco prova ove fosse previsto. Alla prima gara saranno verificate al banco tutte le moto compresa quella dell'organizzatore, alla quale si farà sempre riferimento qualora, durante la stagione, venisse cambiato il banco prova.
6. Dopo la gara, a discrezione dell'organizzazione, verranno verificate le prime tre motociclette classificate e una quarta motocicletta scelta a sorteggio entro le prime 10. La verifica potrà essere effettuata al banco prova oppure potrà implicare lo smontaggio anche parziale del veicolo; pertanto è necessaria la presenza del conduttore e/o di un meccanico delegato munito di attrezzatura per procedere ai controlli.
7. I piloti delle moto che andranno in verifica dovranno, entro 15' dalla conclusione della gara, rendere possibile avviare i controlli per non incorrere in sanzioni previste dalle Norme FMI.
8. I reclami dovranno essere presentati al Commissario Delegato della FMI in conformità alle Norme della stessa dietro versamento della tassa prevista, rimborsabile secondo norma.
9. Le verifiche verranno eseguite da un Commissario Tecnico della F.M.I. e da un responsabile dello staff della G.S.A. ORGANIZATION SRL.
10. In caso di accertata irregolarità, il pilota verrà escluso dalla classifica finale. In casi di particolare gravità egli potrà essere passibile di ulteriori provvedimenti disciplinari da parte della Federazione, su segnalazione del Commissario Sportivo Delegato.

Art. 13. Briefing

- a) È obbligatoria la partecipazione ai briefing indetti dalla direzione gara di ciascun evento, pena l'applicazione delle sanzioni previste dalla F.M.I.
- b) È obbligatoria anche la partecipazione ai briefing indetti dall'organizzazione nelle modalità indette da quest'ultima.

Norme Aggiuntive:

Per quanto non contemplato nel presente regolamento, valgono le disposizioni emanate dalla F.M.I. attualmente in vigore. Per qualsiasi controversia il giudizio della F.M.I. sarà insindacabile.

RC CUP 2010

Regolamento Tecnico

Il presente regolamento tecnico è in vigore per la stagione agonistica 2010

1. Tutti i partecipanti al Trofeo si impegnano a prendere visione del presente Regolamento Tecnico e ad accettarlo integralmente.
2. Ogni motociclo partecipante al trofeo dovrà essere conforme con la dichiarazione fatta all'iscrizione (numero di telaio - certificato di conformità o immatricolazione)
3. È possibile acquistare dalla G.S.A. ORGANIZATION SRL il Kit per la trasformazione dei motocicli e/o ricambi vari, di cui verrà fornito successivamente l'elenco.
4. I controlli pre e/o post gara saranno effettuati secondo le norme dell'Art. 12, paragrafo 7 del regolamento generale; le decisioni del Commissario Tecnico F.M.I. saranno inappellabili in prima istanza. I motori smontati non saranno rimontati.
5. Tutto quanto non espressamente specificato dal presente regolamento è vietato.

Motore Triumph Thruxton:

- Motore completamente originale.
- Non è ammessa nessuna modifica e/o manomissione ad alcun organo del motore.
- Non è ammessa alcuna asportazione o aggiunta di materiale al motore o ai suoi componenti od organi.
- È possibile eliminare il sistema di sfiato, vapori dell'olio.
- È possibile sostituire la guarnizione della testa.
- Non è ammessa la lucidatura dei condotti di aspirazione e scarico.
- Sistema di scarico deve essere Arrow fornito dall'organizzatore.
- I motori con oltre 72 cavalli alla ruota sono considerati irregolari e quindi squalificati.

Motore Moto Guzzi V7:

1. Motore deve mantenere la cilindrata originale 744 cm³.
 2. Le teste devono restare quelle di serie ma possono essere lavorate.
 3. Valvole, molle valvole e sedi valvole possono essere sostituite.
 4. Il numero delle valvole deve restare quello di serie, cioè 2
 5. È possibile sostituire la guarnizione della testa.
 6. I cilindri devono restare quelli di serie.
 7. I pistoni possono essere sostituiti.
 8. L'albero motore deve restare quello di serie ma può essere lavorato.
 9. La frizione può essere alleggerita.
 10. L'albero a camme può essere sostituito così come le bielle.
 11. L'alternatore può essere sostituito così come i corpi farfallati.
 12. Il cablaggio dell'impianto elettrico può essere semplificato.
 13. Il cambio deve essere quello di serie ma possono essere sostituiti i rapporti finali.
 14. Forcellone e cardano devono restare quelli di serie ma è possibile sostituire la coppia conica.
 15. È possibile eliminare il sistema di sfiato dell'olio motore.
 16. Sistema di scarico deve essere QD EXHUST fornito dall'organizzatore.
- I motori con oltre 72 cavalli alla ruota sono considerati irregolari e quindi squalificati.
Tutto ciò che non è stato sopra menzionato deve restare di serie.



DISPOSITIVI DI SICUREZZA

1. Tutti i coperchi laterali del carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possono entrare in contatto con il suolo, devono essere protetti con un coperchio supplementare.
2. Il coperchio deve essere in materiale composito, alluminio o acciaio forniti dall'organizzatore
3. Tutte le protezioni devono essere progettate per resistere agli urti e devono essere fissate opportunamente e solidamente anche attraverso bulloneria.
4. Tutti i tappi di scarico e così anche il filtro dell'olio se montato esterno devono essere fermati con un filo di sicurezza.
5. I tubi di sfiato devono convogliare in un recipiente di almeno 250 cc.
6. I soli liquidi di raffreddamento utilizzati (oltre all'olio lubrificante), sono l'acqua pura o miscelata con alcool etilico.

Carburatori: sistema e componenti devono rimanere quelli di serie ad eccezione dei getti e spilli per adeguare la carburazione;

Iniezione: i cablaggi devono rimanere quelli di serie. È consentito l'utilizzo del Power Commander per le Thruxton, per le V7 centralina REXXER ecu tuning, entrambe fornite dall'organizzatore.

Filtro aria: potrà essere originale o BMC fornito dall'organizzatore.

Ciclistica: dimensionamento del telaio, forcella o forcellone come da fiches di omologazione. È vietato asportare o aggiungere materiale al telaio ad eccezione dei supporti pedane passeggero se fissi. È possibile proteggere il telaio, con materiali compositi.

Freni:

- L'impianto frenante potrà essere modificato sostituendo disco e pompa di qualsiasi marca.
- Le pastiglie freno anteriori possono essere originali o di qualsiasi altra marca.

Pneumatici: di marca DUNLOP SPMAX ROADSMART anteriore 110/80ZR18 e posteriore 150/70ZR17. forniti dall'organizzatore o dall'assistenza in pista di Vitali Ordeo.

In caso di pioggia devono essere utilizzate le stesse gomme.

Termocoperte: le termocoperte sono consentite anche in griglia di partenza.

Sospensioni:

- Anteriori: è possibile montare un kit interno forcella OHLINS fornito dall'organizzatore
- Posteriore : Ammortizzatori originali o OHLINS fornito dall'organizzatore.

Serbatoio carburante: il serbatoio del carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la moto omologata. Il tappo del serbatoio può essere sostituito con altro con chiusura a baionetta (rapida).

Il rubinetto del serbatoio carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la moto 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.

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

Carburante: è consentito l'uso della benzina "senza piombo" in vendita nella rete delle stazioni di servizio pubblico stradali o autostradali.

Trasmissioni Finale:

- La catena di trasmissione potrà essere originale o di altra marca.
- I rapporti finali potranno essere sostituiti.
- È possibile sostituire o modificare il carter protezione pignone.
- Per la trasmissione finale a catena è obbligatorio, per motivi di sicurezza, collocare nella parte inferiore del forcellone una protezione "pinna" tra il ramo inferiore della catena e la corona, allo scopo di evitare il contatto con la trasmissione.

Comando Gas: è consentito l'utilizzo del comando gas rapido Faster 96 fornito dall'organizzatore.

Gruppo Pedane:

- Le pedane per la Thruxton potranno essere originali o ROSSO CORSA, per la V7 potranno essere originali o G.C., entrambe fornite dall'organizzatore.
- Le pedane possono essere del tipo ribaltabile, in tal caso devono essere equipaggiate di un dispositivo che le riporti automaticamente alla posizione normale. All'estremità esterna ci deve essere una parte arrotondata con raggio sferico di almeno 8mm.
- Le pedane non ribaltabili devono avere all'estremità, fissato in maniera permanente, un terminale costruito in materiale plastico, o alluminio con raggio sferico di almeno 8mm.
- L'estremità deve essere progettata per avere la più ampia superficie di contatto allo scopo di ridurre, in caso di incidente, il rischio di lesioni a danno del conduttore.
- Riparare pedane mediante saldatura è vietato.

Impianto Elettrico: l'impianto elettrico originale può essere semplificato, la batteria può essere sostituita ma deve essere alloggiata nel proprio scomparto, il circuito di ricarica deve essere funzionante.

I motocicli devono essere provvisti, oltre che di un interruttore di spegnimento, di un dispositivo a strappo collegato al pilota che interrompa il circuito elettrico principale in caso di caduta.

Strumentazione: la strumentazione e i relativi attacchi possono essere sostituiti usando materiale di qualsiasi marca.

Componenti vietati: è obbligatoria la rimozione dei seguenti elementi:

- Fanale/i anteriori e luci posteriori;
- Specchi retrovisori;
- Piastra porta pedana e pedane passeggero;
- Indicatori di direzione;
- Cavalletto centrale;
- Stampella laterale;
- Portatarga e targa;
- Avvisatore acustico;
- Borsa degli attrezzi;
- Catalizzatore;
- Gancio per il casco;
- Maniglie per il passeggero;
- Attacchi per borse e baulettili.

ELEMENTI FACOLTATIVI

Possono essere rimossi i seguenti elementi:

- Contagiri, tachimetro;
- Contachilometri, rinvio e cavo di trasmissione relativi;
- Ventole del radiatore;
- Copricatena, purché non sia incorporato nel parafrangente;
- Serrature portaoggetti;
- Sonda lambda, valvola aria supplementare.

Colori e Sponsor:

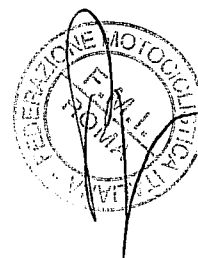
Il colore della moto è libero. Le tabelle portanumeri possono essere di qualsiasi colore: è assolutamente necessario che i numeri siano ben visibili a prescindere dal colore.

Gli adesivi degli Sponsor Ufficiali dovranno essere obbligatoriamente posizionati nelle parti che saranno indicate dall'organizzatore entro la prima gara del Trofeo.

Sono consentiti Sponsor Personali del pilota, purché non in diretta concorrenza con quelli del Trofeo.

Gli sponsor ufficiali sono:

Dunlop, Andreani Group, Ohlins, Plastic Bike, Faster 96, BMC, ARROW, QD sistemi di scarico, REXXER ecu tuning, Oliver



Carenature: le parti in resina (codone, vasca, fianchetti sottosella e portanumero ant.) dovranno essere unicamente quelli della PlastikBike forniti dall'organizzazione.

Il sottocarena dovrà essere chiuso ed eventuali liquidi non dovranno fuoriuscire; dovrà incorporare un massimo di due fori di 25 mm. Questi fori devono restare tappati in condizione di pista asciutta e devono essere aperti unicamente in condizione di pista bagnata, secondo le dichiarazioni del Direttore di gara.

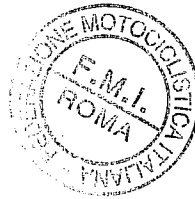
Punzonature: i motocicli devono essere portati alle Operazioni Preliminari, privi di precedenti punzonature ed avere la zona del canotto di sterzo libera da eventuali protezioni per effettuare la punzonatura.

È possibile, solo in caso di moto completamente fuori uso (per danni irreparabili in pista alla ciclistica o al motore), punzonare tra il primo e il secondo turno di prove ufficiali una seconda moto. L'autorizzazione sarà da richiedere al responsabile della G.S.A. ORGANIZATION.S.R.L., che verrà rilasciata a suo insindacabile giudizio.

Tutto ciò che non è esplicitamente permesso nelle precedenti regole è vietato.

L'Organizzazione si riserva il diritto di apportare eventuali modifiche o variazioni al seguente regolamento qualora ciò si rendesse necessario durante la stagione sportiva dandone comunicazione scritta a tutti i piloti in tempo utile. **Tutto previa autorizzazione da parte della C.S.N. della F.M.I.**

Visto Comitato Tecnico F.M.I.
Paolo Savettiere



18 MAG 2010

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Paolo Sesti".