

# **POLINI ITALIAN CUP - 2018**

## **SCOOTER VESPA 185cc 4T PRIMAVERA/SPRINT 125/150 4T**

### **REGOLAMENTO TECNICO**

#### **Art. 1 - GENERALITÀ**

- 1.1 Sono ammessi alla classe SCOOTER VESPA 185cc 4T PRIMAVERA E SPRINT 125/150 cc 4T, gli scooter a due ruote, con diametro dei cerchi ruota di 12".
- 1.2 Ad eccezione di quanto esplicitamente autorizzato negli articoli a seguire gli scooter devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore.
- 1.3 E' obbligatorio rimuovere dagli scooter i seguenti elementi:
  - ° cavalletto (sia laterale che centrale)
  - ° portapacchi, bauletto posteriore e borse laterali)
  - ° specchietti
  - ° porta targa e luce targa
  - ° poggia schiena e maniglie laterali posteriori
  - ° pedane poggia piedi del passeggero (anche se richiudibili)
  - ° indicatori di direzione (qualora non inclusi nella carrozzeria degli scooter)
  - ° avvisatore acustico

#### **Art. 2 - ALIMENTAZIONE**

- 2.1 Il tipo di ammissione deve essere e rimanere originale.
- 2.2 Il corpo farfallato deve essere quello originale, è ammesso aumentare il diametro massimo del diffusore del corpo farfallato fino a mm. 30 massimo.
- 2.3 In alternativa al corpo farfallato dell'articolo precedente è ammesso montare il carburatore di marca Polini (cod.2010168) con diametro massimo del diffusore di mm. 28mm.
- 2.4 Il diametro del diffusore viene rilevato a valle della valvola del carburatore. La tolleranza ammessa sulla misura del diffusore è di +/- mm. 0.1.
- 2.5 Il comando del gas deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola

#### **Art. 3 - MOTORE**

- 3.1 - Sigillatura motori
- 3.1.1 Tutti i motori vengono assemblati, testati e sigillati nel Reparto Corse Polini, per garantire l'uniformità di prestazioni e di preparazione del motore.
- 3.1.2 - I motori utilizzati nel trofeo devono essere sigillati. La sigillatura del motore consiste nell'apposizione di sigilli (legature, sticker o vernici) tra il collettore di aspirazione, il cilindro e la testa in modo che questi non possano essere separati. Detta sigillatura ha lo scopo di garantire l'uniformità di prestazione dei motori e viene apposta presso la sede della Polini previa analisi tecnica, seguendo un protocollo identico per tutti i motori.
- 3.1.3 - L'utilizzo in pista di un motore privo di sigilli o con sigilli danneggiati/manomessi è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 3.1.4 - I motori vengono sigillati a nome di un pilota, è quindi vietato lo scambio di motori già sigillati tra piloti anche all'interno dello stesso team.



### 3.2 - Manutenzione dei motori

- 3.2.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, gli unici interventi ammessi sui motori sigillati, sono quelli di "manutenzione ordinaria", ossia gli interventi che possono essere effettuati senza rimuovere i sigilli.
- 3.2.2 - La rimozione dei sigilli è autorizzata solo in caso di gravi e provati problemi tecnici e deve essere preventivamente autorizzata dal C.T. sentito il parere del personale tecnico dell'organizzazione.
- 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 (ad aria) deve essere mantenuto.

## Art. 5 - IMPIANTO DI SCARICO

- 5.1 Il tubo di scarico ed il silenziatore devono essere di Marca Polini.
- 5.2 La parte finale del silenziatore non deve oltrepassare il piano verticale tangente alla ruota posteriore.
- 5.3 Il massimo livello fonometrico ammesso è di 98 dB/A misurato al regime di 5.000 giri/min.

## Art. 6 - TRASMISSIONE E AVVIAMENTO

- 6.1 La frizione originale può essere sostituita con altra di marca Polini, attuata mediante masse centrifughe.
- 6.2 La campana frizione deve essere di tipo rinforzato.
- 6.3 Il variatore, i rapporti finali, la cinghia di trasmissione e le masse centrifughe (rullini o massette) originali, possono essere sostituiti con materiale Polini.
- 6.4 Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, i coperchi del variatore e della frizione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore del motore, ed essere fissati al carter mediante tutte le viti previste in origine. È tollerata l'assenza di un'unica vite di fissaggio.
- 6.5 È consentito modificare i coperchi del variatore e della frizione al solo fine di favorire il raffreddamento degli organi interni, la modifica deve essere effettuata senza apporto di materiale (mediante saldatura) e non deve compromettere l'integrità strutturale del pezzo.
- 6.6 Il sistema di avviamento (elettrico) del motore deve essere mantenuto originale e funzionante in qualsiasi momento dell'evento.

## Art. 7 - CICLISTICA

- 7.1 Tranne per quanto specificato negli articoli a seguire, il telaio (in tutte le sue parti) deve rimanere originale.
- 7.2 Il Manubrio deve rimanere originale (anche nella posizione).
- 7.3 È consentito applicare supporti per permettere l'uso di cavalletti da officina. Tali supporti non devono sporgere dalla sagoma dello scooter.

## Art. 8 - SOSPENSIONI

- 8.1 L'articolazione e gli attacchi della sospensione posteriore devono essere mantenuti originali.
- 8.2 Il sistema di biellette antivibranti che sostiene e/o congiunge il motore al telaio, può essere modificato. Gli snodi originali possono essere sostituiti con altri sistemi di articolazione.
- 8.3 L'ammortizzatore posteriore e l'ammortizzatore anteriore sono liberi.
- 8.4 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 12 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 (12") 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 Gli pneumatici rain, possono essere usati solo se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal D.d.G.
- 11.5 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'accensione e la centralina di controllo motore devono essere mantenute originali, è consentito connettere all'impianto di accensione un modulo aggiuntivo Polini per la correzione della mappa di iniezione.
- 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 - CARROZZERIA**

- 14.1 Salvo quanto specificato negli articoli a seguire, la carrozzeria dello scooter deve essere mantenuta originale.
- 14.2 Il parafango posteriore deve essere tagliato per rientrare nella sagoma della ruota posteriore.
- 14.3 Per motivi di sicurezza i gusci esterni (vetrini) del gruppo ottici (anteriore e posteriore) e degli indicatori di direzione (qualora inclusi nella carrozzeria dello scooter) devono essere nastrati. Fa eccezione all'articolo precedente il gruppo ottico posteriore, che può essere mantenuto scoperto e funzionante

unicamente nel caso venga utilizzato come luce posteriore conformemente a quanto stabilito nell'articolo 16.

- 14.4 La forma ed il rivestimento della sella sono liberi, a condizione che sia mantenuto il sottosella ed il sistema di chiusura originali. Il sistema di chiusura deve essere funzionante in modo da prevenire l'apertura accidentale della sella.

#### **Art. 15 - PESO MINIMO**

- 15.1 Il minimo peso complessivo (scooter + pilota) deve essere di Kg. 190.
- 15.2 Il peso dello scooter è misurato in "ordine di marcia", ossia nelle condizioni in cui lo scooter 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 o al motore, 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 gli scooter 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 degli scooter durante l'uso in pista:**

- Alle operazioni preliminari (O.P.) il Commissario Tecnico (C.T.) preposto ha la facoltà di respingere gli scooter 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 scooter. La punzonatura di uno scooter sostitutivo è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, frattura etc.) e deve essere preventivamente concordata con il C.T. preposto. Lo scooter deve essere della stessa marca e dello stesso modello di quello sostituito.
- La punzonatura dello scooter 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 scooter 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 dello scooter 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 lo scooter sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista.
- Gli scooter 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 sullo scooter, 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 scooter.
- Gli scooter con motori 4T equipaggiati di cassa filtro, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:
  - I tubi di spurgo o di sfiato della cassa filtro devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
  - Gli sfiati motore devono fatti terminare e scaricare nella cassa filtro, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.
- Sugli scooter 4T privi di cassa filtro, tutti i tubi di sfiato del motore devono terminare in uno o più serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati al motociclo. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 500 cc. per gli scooter 4T.
- 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.
- È obbligatorio montare sotto il motore una paratia metallica dotata di materiale spugnoso ignifugo, in modo da evitare lo spargimento di liquidi in caso di avaria.
- Sugli scooter 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 2018, le Norme Sportive Suppletive, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

#### **Art. 19 – VARIAZIONI REGOLAMENTARI**

Prevvia 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**

**12-04-2018**



**VISTO SI APPROVA**

**IL PRESIDENTE DEL**

**STS – Settore Tecnico Sportivo – Area Sportiva**  
Giovanni Copioni