PRO HONDA CBR600RR CUP R&B by IMPROVE

REGOLAMENTO TECNICO

Fermo restando quanto stabilito nel vigente Regolamento Motociclistico della Federazione Motociclistica Italiana (di seguito “RMM”) e nelle norme sportive del vigente Regolamento Velocità FMI, i motocicli che partecipano al PRO HONDA CBR600RR CUP R&B by IMPROVE (di seguito anche il “Trofeo”) devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento tecnico (di seguito il “Regolamento”).

I documenti (liste, modelli o fiches) citati di seguito sono da considerarsi parte integrante del presente Regolamento. Al Trofeo sono ammessi unicamente i motocicli Honda CBR600RR versione HRC forniti dall'organizzatore, conformi a quanto stabilito nel presente Regolamento.
I motocicli Honda CBR600RR versione HRC non sono motocicli immatricolabili ad uso stradale.

Il presente Regolamento ha lo scopo di consentire limitate modifiche al motociclo fornito dall'organizzatore, al fine di assicurare la massima sicurezza sui campi di gara e equiparare le prestazioni dei motocicli stessi.

Salvo quanto diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti i motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel vigente Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza della FMI (di seguito anche RTGS). Per quanto non specificato nel presente Regolamento e nel RTGS, tutti i componenti del motociclo devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore e forniti dall'organizzatore. Le verifiche tecniche vengono effettuiate dal responsabile tecnico del Trofeo, congiuntamente ai commissari di gara FMI.

Tutto ciò che non è consentito nel presente regolamento, è vietato.

ART. 1 – GENERALITA'

1.1 – Se non altrimenti stabilito, le viste anteriori, laterali e posteriore e la livrea dei motocicli devono essere conformi all'aspetto del motociclo omologato;
1.2 - Il peso del motociclo, in ordine di marcia, come definito nel RTGS, non deve essere inferiore a kg 165;
1.3 - Salvo diversamente specificato negli articoli a seguire, tutti i motocicli partecipanti al Trofeo devono montare obbligatoriamente tutti i componenti obbligatori del kit e forniti con il motociclo omologato (si veda allegato A per maggiore dettaglio). Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come irregolarità tecnica.

ART. 2 – CICLISTICA

2.1 – TELAIO

2.1.1 – Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il telaio deve essere mantenuto originale;
2.1.2 - Forare il telaio per il montaggio di componenti aggiuntivi è vietato;
2.1.3 - La verniciatura del telaio è libera, purché sia dello stesso colore del telaio originale. La lucidatura del telaio è vietata;
2.1.4 - I supporti e le piastre di supporto del motore devono essere mantenuti originali.

2.2 – TELAIETTO REGGISELLA

2.2.1 – Il telaietto reggisella deve essere mantenuto originale.

2.3 – TELAIETTO PORTA STRUMENTI E CONVOGLIATORE ARIA ANTERIORE

2.3.1 – Il telaietto porta strumenti e convogliatore aria anteriore deve essere mantenuti come forniti dall'organizzatore,

2.4 – FORCELLONE

2.4.1 – Salvo quanto autorizzato nel RTGS, il forcellone ed il perno forcellone devono essere mantenuti originali; i registri tendicatena devono essere mantenuti originali, Il perno forcellone deve essere mantenuto nella posizione originale.

2.5 – PIASTRE DI STERZO

2.5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, le piastre di sterzo ed il canotto di sterzo devono essere mantenuti originali. Le battute di sterzo sono libere.

2-6 – MANUBRI E COMANDI

2.6.1 – I semi-manubri devono essere mantenuti come quelli forniti dall'organizzatore. Il comando del gas elettronico deve essere mantenuto originale. È obbligatorio l'uso della protezione della leva del freno anteriore che deve essere mantenuta come quella fornita dall'organizzatore. Non è ammessa l'installazione di comando leva freno posteriore sul semi-manubrio sx.

2.7 – PEDANE E COMANDI

2.7.1 – Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale devono essere mantenuti come quelli forniti dall'organizzatore; le leve della frizione, del freno anteriore, il comando remoto del freno anteriore, devono essere mantenuti come quelli forniti dall'organizzatore.

ART.3 – SOSPENSIONI

3.1. - SOSPENSIONE ANTERIORE

3.1.1. - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, la forcella, nella sua struttura (fodero, stelo, piedini), deve essere mantenuta originale;

3.1.2. - la finitura degli steli della forcella, dei foderi, degli interni, non può essere cambiata. Qualsiasi trattamento, superficiale, finitura di ogni elemento della forcella è vietato.

3.1.3. - l'organizzatore fornirà la moto con cartuccia Ohlins modello Nix 30: sarà ammesso il solo cambio delle molle con il solo scopo di ottenere un setting adeguato. Qualsiasi modifica alla cartuccia, come la variazione della taratura, è vietata e deve quindi rimanere come originariamente fornita da Ohlins.

3.2 – AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 – La moto sarà consegnata con ammortizzatore di sterzo regolabile di marca Kayaba; nessuna modifica è ammessa, come la sostituzione di altro e qualsiasi modello.

3.3 – SOSPENSIONE POSTERIORE

3.3.1 – L'organizzatore fornirà la moto con ammortizzatore posteriore SHOWA; sarà ammesso il solo cambio delle molle, con il solo scopo di ottenere il setting ottimale del pilota. Qualsiasi modifica all'ammortizzatore è vietata e deve quindi rimanere come originariamente fornito da SHOWA e conseguentemente consegnato dall'organizzatore.

3.3.2 - I registri e gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone devono essere mantenuti originali.

ART. 4 – IMPIANTO FRENANTE

4.1 – GENERALITA' IMPIANTO FRENANTE

4.1.1 – L'impianto frenante deve rimanere come originariamente fornito dall'organizzatore. Nessuna modifica è ammessa. I tubi freno devono rimanere come originariamente forniti dall'organizzatore. Nessuna modifica atta a migliorare o modificare il raffreddamento dei dischi freno, delle pinze, anche mediante il montaggio di condotti d'aria, appendici aereodinamiche che in qualche modo che ne modifichino l'originale predisposizione, è ammessa.

4.2 – DISCHI FRENO

4.2.1 – I dischi freno, anteriori e posteriori e qualsiasi altro componente degli stessi, devono rimanere come originariamente presenti sul motociclo e come forniti dall'organizzatore. Nessuna modifica è ammessa. In caso di sostituzione i dischi verranno forniti dall'organizzazione con codice 45120-MKZ-R01/45220-MFJ-R21

4.3 – PINZE FRENO

4.3.1 – Salvo quanto stabilito nel RTGS, le pinze freno anteriori e posteriori, così come tuti i loro punti di fissaggio, di ancoraggio, devono essere mantenuti originali;

4.3.2 – le pastiglie devono essere mantenute come originariamente fornite con il motociclo originale, di marca HRC, mescola H21A codice 45104-N1H-000 per l'anteriore e mescola TT2450 codice 43106NL9C30 per il posteriore.

ART. 5 – CERCHI RUOTA

5.1.– Salvo quanto autorizzato nel RTGS, i cerchi ruota anteriori e posteriori devono essere mantenuti originali, così come il mozzo della trasmissione finale ed i suoi gommini parastrappi. I cuscinetti delle ruote anteriori e posteriori devono essere mantenuti originali; nessuna modifica è ammessa. I paraoli delle ruote anteriori e posteriori devono essere mantenuti originali, nessuna modifica è ammessa;

5.2.- I perni ruota, anteriore e posteriore, devono essere mantenuti come originali.

5.3.- le boccole, i distanziali ruota anteriori e posteriori, devono essere mantenuti come forniti dall'organizzatore.

ART. 6 – PNEUMATICI

6.1.1 – La PRO HONDA CBR600RR CUP by IMPROVE è mono-gomma Dunlop e saranno utilizzati pneumatici slick nelle misure 125/80-17 KR109 e 185/70-17 KR108 a scelta fra le mescole assegnate da Dunlop nell'evento; qualora le gare fossero dichiarate WET dal direttore di gara, gli unici pneumatici ammessi saranno: 125/80-17 KR191 417 e 190/55-17 KR393 414. L'utilizzo di pneumatici di marca, misura e modello e mescole diverse da quelle indicate negli articoli precedenti sarà considerata una irregolarità tecnica;

6.1.2 - Gli pneumatici ammessi devono essere acquistati presso il racing service del fornitore esclusivo in pista e saranno riconoscibili dalla presenza del contrassegno applicato dal racing service stesso prima della consegna. Il pilota o il suo incaricato ha l'obbligo di accertare la presenza del contrassegno sugli pneumatici all'atto del ritiro degli pneumatici stessi. Il mancato controllo all'atto del ritiro degli pneumatici non viene accettato come valida giustificazione per l'utilizzo di pneumatici privi del contrassegno del fornitore esclusivo. L'utilizzo di pneumatici privi del contrassegno applicato dal racing service verrà sanzionato come irregolarità tecnica;

6.1.3 - Durante i turni di prove ufficiali cronometrate (qualifiche) e gara, è ammesso utilizzare un massimo di 4 pneumatici (2 anteriori e 2 posteriori), sui quali è obbligatorio applicare gli appositi stickers conformemente a quanto stabilito nell' articolo 6.8 del vigente RTGS. Gli pneumatici rain sono esclusi dal conteggio e quindi, per questi, non è prevista l'applicazione di stickers: gli pneumatici rain potranno essere usati solo nel caso la direzione gara dichiari gara o prova bagnata. Per il round dove è prevista la gara doppia, è consentito l'utilizzo di 1 anteriore ed 1 posteriore in più (3 set x pilota).

6.1.4 - Qualsiasi irregolarità nella gestione degli stickers (i 4 per ogni pilota), ovvero lo scambio fra piloti, la manomissione degli stessi e qualsiasi altra manomissione ravvisata nella gestione, apposizione degli stickers, sarà punita con la cancellazione del tempo qualora si verifichi in qualifica e con la squalifica qualora l'irregolarità sia ravvisata in gara.

Art. 7 – SERBATOIO CARBURANTE

7.1 – Ad eccezione di quanto stabilito nel RTGS e negli articoli a seguire, il serbatoio carburante deve essere mantenuto come originale. Il tappo serbatoio deve essere mantenuto come fornito dall'organizzatore;
7.2 - Il circuito del carburante compreso tra il serbatoio ed il flauto iniettori deve rimanere come omologato sul motociclo originale
7.3 - L'unico carburante ammesso sarà Panta 102 al costo di 3,30 euro/lt iva esclusa: alle verifiche tecniche, qualora venga rilevato l'uso di altro carburante, la sanzione prevista sarà la squalifica del pilota. È obbligatorio l'acquisto di almeno 1 fusto di 50lt durante la manifestazione.
7.4 – Durante ogni evento è obbligatorio ritirare il Kit cambio Olio (Pro Honda Racing) e il relativo filtro

ART. 8 – ALIMENTAZIONE

8.1 – Salvo quanto ammesso nel RTGS, il sistema di alimentazione deve rimanere originale. Nessuna modifica è ammessa;
8.2 - I cornetti di aspirazione devono rimanere come consegnati dall'organizzatore, di marca Jet prime; nessuna paratia o appendice atta alla modifica del flusso aria all'interno dell'air box è ammessa;
8.3 - Gli iniettori devono rimanere come omologati sul motociclo originale. Nessuna modifica è ammessa;
8.4 - La pressione della pompa benzina deve rimanere quella del motociclo omologato. Qualsiasi manomissione o modifica della pompa benzina è vietata;
8.5 - L'aria o la miscela aria del carburante può entrare nella camera di combustione unicamente passando attraverso i condotti dei corpi farfallati. Non sono ammessi sistemi di bypass aria (o miscela aria/carburante) all'infuori dei sistemi di regolazione del minimo presenti sul motociclo omologato;
8.6 - La cassa filtro deve rimanere originale, salvo quanto previsto dal RTGS;
8.7 - E' vietato fissare sulla cassa filtro schermi termici (pellicole adesive incluse) non presenti, in origine, sul motociclo omologato;
8.8 - Il filtro dell'aria deve essere obbligatoriamente quello di marca SPRINTFILTER fornito dall'organizzatore;
8.9 - Come precedentemente dichiarato, il condotto di ammissione aria in cassa filtro deve essere quello fornito dall'organizzatore, ovvero di marca RACING BIKE, come il telaietto cupolino ed il plexiglass.

ART. 9 – MOTORE

9.1 – GENERALITA' MOTORE

9.1.2 – Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS, il motore deve rimanere come sul motociclo omologato e consegnato dall'organizzatore. Nessuna modifica è ammessa, a parte la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina e purché vengano mantenute le quote indicate nelle fiches di omologazione nei limiti delle tolleranze indicate nell'allegato "Tolleranze Applicate" del vigente regolamento velocità FMI;

9.1.3 - Il motociclo sarà consegnato dall'organizzatore con punzonatura al carter motore/testa/coperchio valvole quale divieto assoluto di smontaggio del motore stesso: qualora in sede di verifica venga rilevata la manomissione, rimozione della punzonatura del motore, scatterà immediatamente la squalifica e l'esclusione dalla classifica gara;

9.1.4 - Qualora invece fosse rimosso il coperchio valvole con relativa rimozione della punzonatura per la necessaria manutenzione, sarà richiesto in sede di verifica la visione degli alberi a cammes e relativi rocchetti distribuzione; dopo il controllo, sarà premura dell'organizzatore ripristinare la punzonatura.

9.1.5 - In caso di danni al motore che ne richiedano lo smontaggio o la manutenzione, sarà carico dell'organizzatore fornire un motore di scorta a cambio del proprio al prezzo di euro 5000,00 (cinquemila/00); per il completamento dell'evento, l'organizzatore mette a disposizione un motociclo versione trofeo al prezzo di euro 2500,00 (duemilacinquecento/00) di cui cauzione di euro 1000,00(mille/00) ; resta inteso che eventuali danni saranno considerati a carico dell'utilizzatore;

9.1.6 Si precisa che il motore utilizzabile per la stagione è unicamente quello consegnato con la moto dall'organizzatore;

9.1.7 - è obbligatorio l'uso di olio PRO HONDA tipo 0W-30MA che sarà fornito dall'organizzatore a prezzo confidenziale. A tale scopo ed anche per la buona manutenzione del motore, è consigliato il cambio olio/filtro ogni 300km di utilizzo. È pertanto necessario l'acquisto di un kit cambio olio (3lt olio + filtro olio) ad ogni week end di gara.

9.2 – FRIZIONE

9.2.1 – la frizione ed il comando frizione, ivi compresi i dischi frizione condotti e conduttori devono essere mantenuti originali.

9.2.2 – è consentita la sostituzione del sistema antisaltellamento originale con sistema STM cod. FHN-S190

ART. 10 - TRASMISSIONE FINALE

10.3.1 - La trasmissione finale (catena-corona-pignone) deve essere mantenuta del tipo omologato, come consegnata dall'organizzatore: la eventuale fornitura di corone e pignoni di diversa dentatura saranno disponibile per l'acquisto presso l'organizzatore a prezzo confidenziale e saranno contrassegnati con il logo dell'organizzatore del trofeo

ART. 11 – IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 – RADIATORE ACQUA

11.1.1 – Il radiatore acqua deve essere quello equipaggiante il motociclo originale;

11.1.2 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'acqua è vietato;

11.1.3 - è ammessa la modifica del circuito acqua con l'eliminazione del bypass del termostato con relativa eliminazione di quest'ultimo

11.1.4 - è ammesso l'installazione di un radiatore aggiuntivo Febur dedicato al trofeo disponibile presso l'organizzatore del trofeo

11.1.5

11.1.6 - Lo scambiatore acqua-olio deve rimanere come originariamente montato sul motociclo omologato;
11.1.7 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, qualsiasi modifica al circuito dell'olio è vietata;
11.1.8 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'olio è vietata.

ART. 12 – IMPIANTO ELETTRICO

12.1 – CABLAGGIO E IMPIANTO ELETTRICO

12.1.1 – Il cablaggio principale deve essere mantenuto originale, nessun taglio/modifica è consentito, nessun connettore può essere sostituito o modificato (anche per quanto riguarda i rami inutilizzati);
12.1.2 - I comandi elettrici (interruttori e pulsanti) sul manubrio sinistro e destro devono rimanere come presenti sul motociclo omologato.

12.2 – ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 – L'unica centralina di controllo motore (ECU) omologata e consentita è quella presente sul motociclo omologato e deve rimanere inalterata sia nell'hardware che nel software. Nessuna centralina, sensore aggiuntivo può essere montato; per ulteriore controllo, a garanzia della regolarità del motociclo, sarà possibile per l'organizzatore sostituire la ECU prima della partenza (almeno 1 ora), a discrezione dell'organizzatore, con altra in modo da verificare la bontà delle prestazioni del motociclo e garantire la conformità del motociclo stesso;
12.2.2 - I sensori montati in origine sul motore devono essere mantenuti originali;
12.2.3 - La ECU non può essere riposizionata: per il fissaggio della ECU al motociclo è obbligatorio utilizzare il supporto originale;
12.2.4 - In qualsiasi momento dell'evento il Responsabile Tecnico del trofeo ed i Commissari di gara hanno il diritto di connettersi alla ECU per verificarne la conformità e/o richiedere la sostituzione della centralina montata sul motociclo. Il rifiuto di ottemperare alla richiesta di controllo e/o sostituzione della ECU è equiparato ad una irregolarità tecnica;
12.2.5 - Le uniche candele ammesse sono quelle montate in origine sul motociclo omologato (NGK SILMAR 10C9S); tutti i rimanenti attuatori dell'impianto di accensione (incluse le bobine) devono essere mantenuti originali ed essere connessi alla ECU unicamente dal cablaggio principale (come da schema elettrico).
12.2.6 - non sono ammessi sistemi di acquisizione dati di nessun tipo, nessun sensore sospensioni e comunque nessun sensore che implementi quanto presente sul motociclo di serie;
12.2.7 - il sensore quickshifter ammesso è solo quello presente sul motociclo omologato.

12.3 – INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.3.1 – L'alternatore e le ruote foniche devono essere mantenute come originali. In ogni caso l'alternatore deve essere mantenuto funzionante. Ruotare lo statore o il rotore o spostare il pick-up è vietato.

12.3.2 - L'unica batteria ammessa è quella in origine sul motociclo omologato, ovvero YUASA YTZ10S ed è obbligatorio usare il supporto originale:

12.3.3 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale;

12.3.4 - La strumentazione originale (cruscotto), il sistema di fissaggio e le connessioni elettriche presenti sulla moto omologata non possono essere modificate o sostituite.

12.3.5 Non è consentita l'installazione di nessuna telemetria durante il weekend di gara comprese le prove libere, non deve essere presente nessun sensore eccetto eventuale sensore freno ma con cablaggio elettrico scollegato.

ART. 13 – CARROZZERIA

13.1 – GENERALITA' CARROZZERIA

13.1.1 – La carenatura, la sella e tutte le sovrastrutture, inclusi gli eventuali profili aereodinamici, dovranno essere conformi a quelle fornite dall'organizzatore, come da primo equipaggiamento;

13.1.2 - Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi non possono essere sostituiti, come il telaietto cupolino che deve rimanere come originariamente fornito dall'organizzatore;

13.1.3 - il colore e la grafica della carenatura, sella, parafanghi deve essere quella della moto originale. In caso di sostituzione della carena, la stessa sarà fornita già con la grafica definita dall'organizzatore;

13.1.4 - I numeri di gara devono essere di colore nero, il porta numero di colore giallo;

13.1.5 L' uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso d'aria ai radiatori sono vietati;

13.1.6 È ammessa l'apposizione sulle carene del motociclo eventuali loghi di propri sponsor personali in apposite aree previste dalla grafica, a patto che però questi non siano in concorrenza con gli sponsor del trofeo;

13.1.7 - Tutti i piloti dovranno avere esposti sulla tuta i loghi degli sponsor del trofeo; è raccomandato ma non obbligatorio utilizzare tuta pilota con grafica visibile nell'allegato B di questo regolamento; la tuta dovrà prevedere l'airbag e ne è obbligatorio l'uso in pista;

13.1.8 I parafanghi anteriori e posteriori devono rimanere come quelli del motociclo omologato.

13.1.9 È consentita l'installazione di protezioni forcelloni in carbonio fornite dall'organizzatore del trofeo

ART.14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 – L'impianto di scarico previsto per il Trofeo è quello SC modello H53CUP25 dedicato al trofeo, come originariamente presente sul motociclo omologato. Nessuna modifica è ammessa, a parte la eventuale sostituzione del materiale fonoassorbente del silenziatore;

14.2 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato, fatto salvo le parti in contatto con la carenatura ed altri parti che possano entrare in contatto con i piedi del pilota. Il livello fonometrico ammesso è di 105 DB/A al regime di 6000 rpm.

ART.15 – BULLONERIA

15.1 – La bulloneria e gli elementi di fissaggio possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale e dello stesso materiale, purché conformi a quanto stabilito nel RTGS.

15.2 - L'uso di bulloneria in titanio e/o elementi di fissaggio in titanio-kevlar-carbonio è vietato.