REGOLAMENTO TECNICO

R7 Cup 2027

Data – 20 novembre 2026
Regolamento provvisorio in attesa di approvazione FMI

YAMAHA Motor Europe N.V., Filiale Italia in collaborazione con EMG Eventi Moto Club organizza, sotto l'egida della Federazione Motociclistica Italiana il trofeo denominato R7 CUP 2027.
I partecipanti, firmando la richiesta d'iscrizione al trofeo R7 CUP assumono l'impegno di prendere visione del presente Regolamento Tecnico e accettandolo integralmente.

Fermo restando quanto stabilito nel vigente Regolamento Manifestazioni Motociclistiche della FMI e nelle norme sportive del vigente Regolamento Velocità FMI, i motocicli che partecipano al trofeo R7 CUP (di seguito anche il "Trofeo") devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico.

Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti i motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel 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.

ART. 1 - NORME GENERALI

1.1 - Al trofeo R7 Cup è ammesso esclusivamente l'utilizzo dei motocicli Yamaha modello YZF-R7 MY 2026 e MY 2027 preparati in conformità a quanto stabilito dal presente Regolamento e corredati dai documenti di proprietà o concessione in uso. I numeri di telaio e motore devono essere conformi alla scheda d'omologazione europea chiaramente leggibili e non manomessi.

1.2 - Le verifiche tecniche vengono effettuate dal Responsabile Tecnico del trofeo, congiuntamente ai Commissari di Gara FMI. Conformemente a quanto indicato nel RTGS il Responsabile Tecnico del trofeo può richiedere ai Commissari di Gara FMI di sigillare, ispezionare, analizzare, trattenere, sostituire qualsiasi componente o dato presente sul motociclo, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste dei Commissari di Gara è equiparato ad una irregolarità tecnica.

1.3 - In fase di verifica i motori devono essere smontati a cura del pilota e/o del proprio meccanico. Questi devono essere muniti di propria attrezzatura atta allo scopo e di recipienti atti a contenere liquidi e parti smontate. Le operazioni di montaggio e smontaggio dei motocicli sono a carico del Pilota. Non è possibile in alcun modo rivalersi sulla FMI, su Yamaha Motor o sull'organizzatore per ottenere un rimborso dei costi sostenuti per gli smontaggi a seguito di verifiche tecniche (sia d'ufficio che a seguito di reclamo).

1.4 - Il Responsabile Tecnico del Trofeo, in accordo con il Primo Commissario Tecnico, può richiedere ai piloti di sottoporsi e di sottoporre i loro motocicli ad una misura del peso.

1.5 - Tutti i Motocicli partecipanti al Trofeo, quando sono in pista, devono montare obbligatoriamente (salvo diversamente specificato negli articoli a seguire) tutti i componenti inclusi nel kit R7 Cup come definito in Allegato "A". Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come irregolarità tecnica. A parziale deroga, i componenti del kit R7 Cup che non influiscono sulle prestazioni della moto, in caso di irregolarità saranno sanzionati con ammenda pecuniaria di € 100,00

1.6 - Eventuali deroghe al presente articolo, dovute a indisponibilità di componenti del kit obbligatorio, saranno autorizzate dall'Organizzatore del trofeo e comunicate per iscritto al Primo Commissario Tecnico.

1.7 - I ricambi originali YAMAHA, gli accessori originali Yamaha GYTR ed i componenti facenti parte del Kit R7 Cup devono essere acquistati presso la rete dei concessionari Ufficiali Yamaha (salvo diversamente specificato nel presente regolamento). È responsabilità del pilota approvvigionarsi di tutti i ricambi necessari per lo svolgimento della manifestazione. Nessuna responsabilità può essere attribuita all'organizzatore del trofeo R7 CUP e a Yamaha Motor in caso di indisponibilità delle parti di ricambio.

1.8 - Salvo diversamente specificato nel presente regolamento, o vietato nel RTGS, i componenti specificati in allegato "C" Parti opzionali ammesse per il motociclo Yamaha R7, sono permessi in sostituzione degli originali. I componenti devono essere mantenuti come forniti dal costruttore, è vietata ogni modifica.

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 o sostitutivi 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 o 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 SUPPORTI CARENATURA

2.3.1 - Il telaietto portastrumenti deve essere mantenuto originale. La verniciatura del telaietto portastrumenti è libera ma la sua lucidatura è vietata.

2.4 - FORCELLONE

2.4.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS il forcellone ed il perno forcellone devono essere mantenuti originali.

2.4.2 - I registri tendicatena devono essere mantenuti originali. In sostituzione dei registri tendicatena originali è consentito esclusivamente l'impiego delle parti incluse e specificate in allegato "C".

2.5 - PIASTRE DI STERZO

2.5.1 - La piastra di sterzo superiore, inferiore, cannotto di sterzo, cuscinetti, dadi e viti devono essere mantenuti originali.

2.6 - MANUBRI E COMANDI

2.6.1 - Salvo quanto specificato nell'articolo a seguire, si possono utilizzare i manubri ed i comandi manuali originali.

2.6.2 In sostituzione dei semi-manubri originali è consentita esclusivamente l'installazione dei semi-manubri modello R7, prodotti da Bonamici Racing e specificamente previsti nel Kit.
Non sono ammesse sostituzioni con componenti di altri modelli o produttori.

2.6.3 in sostituzione della leva freno anteriore e frizione è consentito utilizzare esclusivamente parti come da elenco parti opzionali ammesse riportate in allegato "C".

2.6.2 - Il comando del gas originale può essere sostituito con un comando gas GYTR o in alternativa Reckless come specificato in allegato "C" parti opzionali ammesse. Non è ammesso nessun altro tipo/modello/marchio di comando gas.

2.7 - PEDANE E COMANDI A PEDALE

2.7.1 - In sostituzione delle pedane originali è obbligatorio installare e utilizzare le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale definiti nel Kit R7 Cup a marchio Bonamici Racing modello R7.

2.7.2 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale devono essere installati sul motociclo utilizzando i punti di fissaggio previsti in origine dal costruttore.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE

3.1.1 - Salvo le modifiche e le deroghe espressamente autorizzate dai successivi articoli del presente Regolamento Tecnico, la forcella anteriore deve essere mantenuta rigorosamente conforme alla configurazione originale prevista dal costruttore per il modello di motociclo ammesso alla competizione.

Tutti i componenti della forcella devono pertanto rimanere originali, senza possibilità di sostituzione, modifica, lavorazione o trasformazione, fatta eccezione per gli interventi espressamente consentiti dal presente regolamento.

È fatto **espresso divieto di eseguire qualsiasi trattamento superficiale sugli steli della forcella**, indipendentemente dalla tecnologia, dal procedimento o dal materiale utilizzato. Il divieto comprende, a titolo esemplificativo e non esaustivo, trattamenti di rivestimento, deposizione, placcatura, anodizzazione, nitrurazione, cromatura o altri procedimenti finalizzati a modificare le caratteristiche superficiali, meccaniche o funzionali degli steli.

Gli steli devono quindi conservare la finitura e le caratteristiche superficiali originali di fabbricazione. Non sono ammessi trattamenti finalizzati a migliorare lo scorrimento, ridurre gli attriti, aumentare la resistenza all'usura o modificare le proprietà superficiali del componente.

Qualsiasi intervento o trattamento non espressamente autorizzato dal presente regolamento costituisce **irregolarità tecnica**, indipendentemente dalla sua efficacia o dall'eventuale vantaggio prestazionale ottenuto.

3.1.2 - Le uniche modifiche consentite sulla forcella originale sono quelle indicate nei punti a seguire.

- Sostituzione delle molle e loro precarico
- Taratura dispositivo di regolazione dello smorzamento idraulico.
- Sostituzione olio forcella
- Rimozione tamponi fine corsa

3.1.3 È ammessa esclusivamente l'installazione della cartuccia GYTR a marchio Ohlins modello NIX-30 - FGK247000000

3.1.4 - Non è ammesso l'uso di cartucce after-market di altri marchi o modello.

3.1.5 - La posizione della forcella rispetto alle piastre di sterzo è libera a condizione che l'accoppiamento venga fatto sfruttando tutta l'altezza delle superfici di serraggio della piastra di sterzo superiore. È ammesso utilizzare i tappi forcella per l'accoppiamento con la piastra di sterzo superiore.

3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO Ohlins

3.2.1 - è ammessa l'installazione dell'ammortizzatore di sterzo Ohlins modello SD20 001 - SD2605 (nero)

Le relative staffe di fissaggio sono libere nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. L'uso di qualsiasi dispositivo elettronico per il controllo dell'ammortizzatore di sterzo è vietato.

3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE

3.3.2 - In sostituzione dell'ammortizzatore posteriore originale è ammesso esclusivamente l'uso dell'ammortizzatore posteriore R7 Ohlins STX46, codice YA 585.

3.3.3 - È consentito modificare la taratura di regolazione dello smorzamento idraulico ammortizzatore originale. La molla dell'ammortizzatore posteriore ed il sistema di precarico molla sono liberi

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

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 - GENERALITÀ IMPIANTO FRENANTE

4.1.1 - Non è ammesso aggiungere condotti d'aria allo scopo di migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante.

4.2 - DISCHI FRENO

4.2.1 - I dischi freno (anteriori e posteriori) ed i loro componenti (pista frenante, flangia, nottolini) devono essere mantenuti originali.

4.3 - PINZE FRENO

4.3.1 - Le pinze freno anteriori e posteriori devono essere mantenuti originali, così come tutte i loro punti di fissaggio e tutte le parti di ancoraggio

4.3.2 - Le uniche pasticche dei freni consentite sono quelle originali. Esclusivamente sulle pinze dei freni anteriori è consentito l'utilizzo delle pasticche dei freni Brembo Z04 GP4

4.4 - POMPE FRENO

4.4.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS le pompe dei freni anteriori/posteriori e la vaschetta liquido freno posteriore, devono essere mantenute originali.

4.5 - ELETTRONICA FRENI

4.5.1 - L'uso di sistemi antibloccaggio (ABS) è vietato.

4.5.2 - E' ammessa la sostituzione della centralina dell'ABS con l'emulatore R7. È ammesso rimuovere i restanti componenti del sistema ABS montati in origine sul motociclo.

4.5.3 - E' obbligatorio sostituire le tubazioni dei freni originali con quelle fornite nel kit R7 Cup.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, i cerchi ruota anteriori e posteriori devono essere mantenuti originali. Il colore dei cerchi deve essere mantenuto originale, fanno eccezione unicamente i cerchi utilizzati nelle sessioni dichiarate bagnate dal DdG che possono essere di colore nero.

5.2 - Il mozzo della trasmissione finale deve essere mantenuto originale. I gommini parastrappi devono essere mantenuti originali.

5.3 - I perni ruota (anteriore e posteriore) devono essere mantenuti originali.

5.4 - Boccole, paraoli, cuscinetti e distanziali interni sono liberi nei limiti di quanto indicato nel RTGS.

Art. 6 - PNEUMATICI

6.1 - Il Trofeo è un "mono-gomma" **PIRELLI,** gli unici pneumatici ammessi sono quelli indicati di seguito:

Anteriore: TBC

Posteriore: TBC

Nel caso le prove o le gare siano dichiarate bagnate dal Direttore di Gara, gli unici pneumatici da bagnato ammessi sono quelli indicati di seguito:

Anteriore: TBC

Posteriore: TBC

L'utilizzo di pneumatici di marca, modello, misure o mescole diversi da quelli indicati a regolamento è considerato una irregolarità tecnica.

6.2 - Almeno 2 pneumatici (1 anteriore ed 1 posteriore), per ogni manifestazione **devono essere obbligatoriamente acquistati presso il Racing Service del fornitore PIRELLI presente sul campo gara entro l'inizio della gara della domenica**. Il Racing Service comunicherà al Commissario Delegato entro il termine della gara della domenica elenco dei piloti che non avessero rispettato il presente articolo. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una irregolarità tecnica da scontarsi al termine della gara della domenica. È responsabilità del pilota, o suo incaricato, conservare la documentazione inerente all'avvenuto acquisto da mostrare in caso di richiesta da parte del Racing Service.

6.3 - È consigliato a tutti i piloti di dotarsi di una coppia di cerchi ruota di scorta già equipaggiati con pneumatici rain conformi agli articoli precedenti in quanto, in caso di sessioni dichiarate bagnate dal DdG, il Race Service non può garantire che le operazioni di montaggio degli pneumatici rain possano avvenire nei tempi utili per l'inizio delle sessioni stesse.

6.4 - Conformemente a quanto indicato nel RTGS, l'uso di generatori e termocoperte in griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

7.1 - SERBATOIO

7.1.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il serbatoio deve essere mantenuto originale.

7.1.2 - Il tappo del serbatoio originale deve essere obbligatoriamente sostituito con quello incluso e definito nel Kit R7 Cup.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

7.2.1 - Il circuito del carburante compreso tra il serbatoio ed il flauto iniettori deve rimanere come sul motociclo originale.

7.3 - **CARBURANTE ammesso e conformità regolamentare**

7.3.1 - L'unico carburante consentito per l'alimentazione dei motocicli partecipanti alle manifestazioni è la benzina senza piombo, conforme alle specifiche tecniche e ai requisiti previsti dal RTGS e dall'Allegato «Carburanti» del vigente Regolamento Velocità.

7.3.2 - È fatto espresso divieto di utilizzare carburanti diversi da quello regolamentare, inclusi, a titolo esemplificativo e non esaustivo, benzine speciali, carburanti da competizione o miscele che presentino caratteristiche di numero di ottano (RON/MON), contenuto di ossigeno o composizione chimica differenti dai limiti e dai parametri ammessi dal CIV.

7.3.3 - Non è pertanto consentito alcun intervento di modifica, additivazione, miscelazione o trattamento del carburante finalizzato ad alterarne le caratteristiche originarie, al fine di ottenere prestazioni o proprietà diverse da quelle previste dal regolamento.

7.3.4 - La conformità del carburante alle specifiche regolamentari costituisce requisito obbligatorio per l'ammissione e la partecipazione alle prove e alla gara.

7.3.5 - Qualsiasi difformità rispetto a quanto stabilito dal presente articolo costituisce irregolarità tecnica, indipendentemente dall'effettivo vantaggio prestazionale eventualmente ottenuto.

7.3.6 - L'accertamento della non conformità comporterà l'esclusione del concorrente dalle prove o dalla gara, secondo quanto previsto dalle disposizioni regolamentari e dalle procedure degli organi di verifica e giustizia sportiva competenti.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

8.1 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

8.1.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il sistema di alimentazione come definito nel RTGS, deve essere mantenuto originale. L'unica modifica ammessa è quella per eliminare il galleggiante della pompa benzina originale.

8.1.2 - I cornetti di aspirazione devono rimanere come originali inclusa la loro posizione.

8.1.3 - Gli iniettori devono essere mantenuti originali, inclusa la loro posizione.

8.1.4 - La pressione in uscita dalla pompa benzina deve essere conforme a quella indicata nel manuale di servizio.

8.1.5 - L'aria, o la miscela aria carburante, può entrare nella camera di combustione unicamente passando attraverso i condotti dei corpi farfallati. Non sono ammessi sistemi di bypass d'aria (o miscela aria carburante) all'infuori dei sistemi di regolazione del minimo presenti sul motociclo omologato.

8.2 - CASSA FILTRO

8.2.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire e nel RTGS, la cassa filtro deve essere mantenuta originale.

8.2.2 - È vietato fissare sulla cassa filtro schermi termici (pellicole adesive incluse) non presenti in origine sul motociclo omologato.

8.2.3 - Il filtro dell'aria deve essere mantenuto originale, anche per quanto riguarda la posizione.

8.2.4 - I condotti di ammissione dell'aria in cassa filtro devono essere mantenuti originali, nessuna modifica è ammessa

ART. 9 - MOTORE

9.1 - GENERALITÀ MOTORE

9.1.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, il motore deve essere mantenuto originale.

9.1.2 - La corsa e l'alesaggio devono rimanere come omologati.

9.1.3 - Sul motore è ammessa la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, purché vengano mantenute le quote originali nei limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate" del vigente Regolamento Velocità FMI.

9.1.4 - La guarnizione di testa cilindro deve rimanere originale, anche nel numero, nulla può essere rimosso o aggiunto dalle guarnizioni, così come originariamente fornite dal costruttore.

9.2 - TESTA

9.2.1 - Ad eccezione di quanto indicato negli articoli a seguire, qualsiasi modifica alla testa è vietata, nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.

9.2.2 - È ammesso rettificare il piano della testa dal lato del blocco cilindri, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze costruttive originali definite sul manuale di servizio del modello.

9.2.3 - I condotti di ammissione e di scarico devono essere mantenuti originali. Qualsiasi modifica inclusa la lucidatura, è vietata.

9.2.4 - Le sedi e le guide valvola devono essere mantenute originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale di servizio.

9.3 - DISTRIBUZIONE

9.3.1 - Ad eccezione di quanto autorizzato negli articoli a seguire, il sistema di distribuzione deve essere mantenuto originale.

9.3.2 - Gli ingranaggi della distribuzione montati sugli alberi a camme, devono rimanere originali. Le viti di fissaggio degli ingranaggi agli alberi a camme devono essere conformi alle originali per quanto riguarda materiale e dimensioni. La fase degli alberi a camme non può essere modificata.

9.3.3 - Gli alberi a camme nel loro insieme devono rimanere originali.

9.3.4 - Le valvole devono essere mantenute originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina.

9.3.5 - Le molle, i semi-coni ed i piattelli delle valvole devono rimanere originali. È vietato installare spessori/rasamenti di qualsiasi tipo sulle molle valvola.

9.4 - CILINDRI

9.4.1 - Qualsiasi modifica ai cilindri, ad eccezione della normale manutenzione prevista dal manuale di servizio, è vietata.

9.4.2 - Non è ammesso rettificare il piano dei cilindri e modificare la misura originale.

9.4.3 - Non è consentito effettuare nessun tipo di riporto all'interno della canna dei cilindri.

9.5 - PISTONI

9.5.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni, inclusi lucidatura ed alleggerimento, è vietata.

9.5.2 - Qualsiasi modifica a fasce di tenuta, spinotti e relativi fermi, è vietata.

9.6 - BIELLE

9.6.1 - Qualsiasi modifica alle bielle, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.

9.7 - ALBERO MOTORE

9.7.1 - L'albero motore deve essere mantenuto originale, qualsiasi modifica, inclusi alleggerimento, bilanciatura e lucidatura, è vietata.

9.7.2 - Salvo quando diversamente specificato nel presente Regolamento, alleggerire o appesantire qualsiasi elemento solidale all'albero motore (es. rotori del generatore, masse volaniche, ruote foniche, ingranaggi di primaria) è vietato.

9.7.3 - Il contralbero di bilanciamento, deve essere mantenuto originale.

9.8 - CARTER MOTORE

9.8.1 - I carter motore devono essere mantenuti originali, anche per quanto riguarda gli sfiati motore (numero e dimensioni) il colore e la finitura superficiale.

9.8.2 - I coperchi laterali del carter motore devono rimanere originali. È consentita la verniciatura dei coperchi laterali motore purché sia dello stesso colore del coperchio originale.

9.9 - COPPA DELL'OLIO

9.9.1 - La coppa dell'olio ed il relativo sistema di pescaggio, devono essere mantenuti originali.

9.10 - LUBRIFICANTI

9.10.1- È raccomandato l'utilizzo di lubrificanti YAMALUBE come da specifiche tecniche riportate sul manuale di servizio Yamaha.

9.11 - SOSTITUZIONE MOTORE

9.11.1 - Nel caso di sostituzione del motore (o dei carter motore) origine il motociclo, ed associato al telaio, il pilota ha l'obbligo di comunicare ai tecnici R7 CUP il nuovo numero del motore presentando i documenti fiscali che ne attestino la provenienza. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come irregolarità tecnica.

ART. 10 -TRASMISSIONE

10.1 - TRASMISSIONE PRIMARIA

10.1.1 - Gli ingranaggi della trasmissione primaria (sull'albero motore e sulla frizione) devono essere mantenuti originali. Nessun trattamento di finitura superficiale è consentito.

10.2 - FRIZIONE

10.2.2 - La frizione ed il comando frizione, ivi compresi i dischi frizione condotti e conduttori devono essere mantenuti originali.

10.2.3 - E' consentito installare spessori tra piastra compressione molle frizione e piano battuta su mozzetto frizione – solo al fine di ottimizzare la funzione controllo coppia negativa (anti saltellamento)

10.3 - CAMBIO

10.3.1 - Qualsiasi modifica al cambio, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, albero primario e secondario ed i relativi ingranaggi di trasmissione, è vietata. Nessun trattamento di finitura superficiale è consentito.

10.4 - TRASMISSIONE FINALE

10.4.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia materiali e dimensioni, nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS. È consigliato l'uso dei componenti trasmissione a catalogo GYTR per il modello R7.

10.4.2 - Il coperchio copri-pignone può essere modificato, sostituito o rimosso.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 - RADIATORE ACQUA

11.1.1 - Il radiatore acqua deve essere mantenuto originale. È vietato il montaggio di un radiatore supplementare o maggiorato.

11.2 - CIRCUITO ACQUA

11.2.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire qualsiasi modifica al circuito dell'acqua è vietata.

11.2.2 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'acqua, raccordi e tubazioni è vietata.

11.3 - CIRCUITO OLIO

11.3.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire, qualsiasi modifica al circuito dell'olio è vietata.

11.3.2 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'olio è vietata.

11.3.3 - Aggiungere un radiatore dell'olio o uno scambiatore acqua-olio è vietato.

11.3.4 - Il filtro dell'olio deve essere quello originale Yamaha per il modello di motociclo.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

12.1.1 - Il cablaggio principale deve essere mantenuto originale, nessun taglio/modifica può essere effettuato, 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 essere mantenuti originali. È vietato l'uso di interruttori/pulsanti/deviatori after-market. In sostituzione comandi elettrici originali è consentito esclusivamente l'utilizzo di parti elencate in allegato "C" specifici per modello R7.

12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 - L'unica centralina di controllo motore (ECU) consentita è quella originale e deve rimanere standard, inalterata nel hardware, firmware e software. Nessuna centralina o sensore aggiuntivo ad eccezione di quelli montati in origine sul motociclo può essere aggiunta al fine di implementare le strategie di controllo del motore. I sensori montati in origine sul motore devono essere mantenuti originali.

12.2.2 - La ECU non può essere riposizionata. Per il fissaggio della ECU al motociclo è obbligatorio utilizzare il supporto originale.

12.2.3 - In qualunque 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 di richiedere la sostituzione della centralina montata sul motociclo. Il rifiuto ad ottemperare alla richiesta di controllo e/o alla sostituzione della ECU è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

12.2.4 - Le uniche candele ammesse sono quelle montate in origine sul motociclo omologato; tutti i rimanenti attuatori dell'impianto di accensione (incluse le bobine) devono essere mantenuti originali ed essere connessi unicamente alla ECU attraverso il cablaggio principale del motociclo (come da schema elettrico).

12.3 - SENSORI PER IL CONTROLLO DEL MOTORE

12.3.1 - L'uso di sistemi elettronici di assistenza alla cambiata (quick-shifter) è ammesso, Il sistema quick-shifter (sensore) deve essere quello originale R7, il leveraggio deve essere quello fornito con le pedane Bonamici Racing.

12.3.2 - L'uso di sistema di assistenza alla cambiata originale in scalata è ammesso.

12.3.3 - Il sistema lambda originale (sonda) deve essere mantenuto originale e funzionante. La sonda deve essere posizionata ove predisposto sull'impianto di scarico Kit.

12.3.4 - Salvo quando diversamente specificato, gli unici sensori per il controllo del motore ammessi sono quelli montati in origine sul motociclo e previsti nello schema del cablaggio principale del motociclo (sensori OEM).

12.4 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

12.4.1 - L'alternatore (ACG) e la ruota fonica devono essere mantenuti originali. In ogni caso l'alternatore deve essere mantenuto funzionante. Ruotare lo statore o il rotore e spostare il pick-up è vietato. Modificare i relativi bulloni di fissaggio è vietato.

12.4.2 - La batteria originale può essere sostituita con altra che abbia una capacità nominale (C/1) e potenza istantanea (CA) pari all'originale e sufficienti ad avviare il motore usando il dispositivo di avviamento originale in qualsiasi momento della manifestazione. La batteria non può essere riposizionata. Per il fissaggio della batteria al motociclo è obbligatorio utilizzare il supporto originale.

12.4.3 - La strumentazione originale, le relative staffe di supporto e connessioni elettriche non possono essere modificate o sostituite. Ad eccezione del dispositivo del blocchetto chiave meccanico, che deve essere obbligatoriamente rimosso e sostituito con il dispositivo ON/OFF previsto dal Kit R7, è consentito riposizionare il sistema immobilizer rispetto alla sua sede originale. In ogni caso, il sistema immobilizer deve rimanere collegato all'impianto elettrico del veicolo e deve conservarne la piena funzionalità.

12.4.4 - Il fanale/luce posteriore deve essere mantenuta originale. Non sono ammessi dispositivi diversi da quello montato in origine.

12.5 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.5.1 - Nessun componente elettrico o elettronico (sensore, centralina o sistema) può essere aggiunto sul motociclo ad eccezione di quelli specificati di seguito.

12.5.2 - È ammesso montare sul motociclo un sistema di acquisizione dati -Traguardo elettronico - Posizione e velocità (mediante segnale GPS)

12.5.3 - L'uso di moduli o sensori aggiuntivi è vietato. I sensori originali presenti sul motociclo possono essere acquisiti esclusivamente attraverso la ECU via can-bus collegandosi al connettore (rosso) originale del motociclo. È vietata qualsiasi modifica all'impianto elettrico originale e al connettore.

12.5.4 - L'unica funzione del cablaggio di acquisizione collegato alla linea can-bus deve essere quella di mettere in connessione il logger con i sensori previsti nello schema del cablaggio principale.

12.5.5 - Il logger è libero per marca e modello purché non abbia funzioni di controllo motore (ossia non alteri i parametri in ingresso alla ECU).

12.5.6 - Qualsiasi centralina, sistema, sensore o cablaggio elettrico non montato in origine sul motociclo è vietato. La presenza di cavi, sensori, strumenti o componenti elettronici non autorizzati o di natura indeterminata è equiparata ad una irregolarità tecnica.

12.5.7 - Il servizio Tecnico del Fornitore Ufficiale ed i Commissari di Gara hanno facoltà di prelevare qualsiasi dato o informazione presente nel dispositivo di acquisizione dati. Il mancato rispetto del presente articolo è considerato una irregolarità tecnica. Il Servizio Tecnico, sentito il parere dei Commissari di Gara, ha facoltà di richiedere al pilota l'installazione di un proprio sistema/dispositivo di acquisizione dati al fine di procurarsi dati/parametri di funzionamento. Il mancato rispetto del presente articolo è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti.

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA

13.1.1 - L'unica carena ammessa è quella fornita dall'organizzatore del trofeo e facente parte del Kit R7 Cup 2027 > carena Racing in fibra GYTR o in alternativa il modello fornito dal service R7 Cup in circuito. Salvo quanto autorizzato negli

articoli a seguire, la carenatura deve essere mantenuta come fornita, è ammessa unicamente la riparazione a seguito di rotture ferma restando la sicurezza del componente.

Tutti i modelli di carene in fibra ammesse, devono obbligatorio mantenere il componente sotto codone originale per il corretto alloggiamento della luce faro posteriore standard montata in origine sulla moto.

13.1.2 - Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi della carrozzeria possono essere modificati o sostituiti, le viti di fissaggio degli elementi che compongono la carrozzeria possono essere sostituiti con attacchi rapidi.

13.2 - COLORAZIONE DEL MOTOCICLO E GRAFICHE PUBBLICITARIE

13.2.1 - La colorazione della carenatura **deve essere obbligatoriamente di colore blu e corrispondere fedelmente al colore riportata all'Allegato "B", è responsabilità del pilota accertarsi che il colore della propria moto corrisponda fedelmente a quanto indicato in allegato "B". Il parafango anteriore deve mantenere la colorazione standard.** Il giudizio finale spetta al Responsabile Tecnico del Trofeo, sentito il parere del Primo Commissario Tecnico, Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato.

13.2.2 - La grafica (colorazione e parte adesiva) del motociclo completo deve essere conforme (per tipo e posizione) a quella ufficiale rappresentata nell'allegato "B" al presente regolamento.

13.2.3 - È vietato applicare qualsiasi tipo di adesivo sui cerchi ruota e/o fuori dalle zone indicate nell'allegato B.

13.2.4 - Loghi degli sponsor personali del pilota, possono essere apposti unicamente nelle zone previste come indicato nell'allegato "B".

13.2.5 - Non è consentito esporre sul motociclo i loghi di aziende in concorrenza con gli sponsor del trofeo.

13.2.6 - L'organizzatore ha la facoltà di disporre controlli per verificare la conformità delle grafiche e la corretta collocazione dei loghi degli sponsor sui motocicli utilizzati per le prove ufficiali cronometrate e per la gara.

13.2.7 - La sanzione applicata dal Commissario Delegato per il mancato rispetto anche di uno solo dei punti degli articoli sopra elencati va dall'ammenda, all'esclusione dai premi gara e trofeo come definito in dettaglio nel regolamento sportivo Articoli 9 e 10.

13.3 - NUMERI DI GARA

13.3.1 - Salvo quanto indicato negli articoli a seguire, in numeri di gara devono essere conformi a quanto previsto nel Regolamento velocità FMI.

13.3.2 - Le tabelle porta numero devono essere posizionate come indicato nell'allegato "B" del presente regolamento.

13.3.3 - Il colore delle tabelle porta-numero deve essere **bianco** ed i numeri di gara devono essere **NERO**.

13.3 - CARENATURA

13.3.1 - Il vetro del cupolino (plexi) deve essere obbligatoriamente quello GYTR fornito nel Kit R7 Cup.

13.3.2 - L'uso di convogliatori aria supplementari per migliorare l'afflusso d'aria ai radiatori è vietato.

13.4 - PARAFANGHI

13.4.1 - Il parafango anteriore deve essere mantenuto originale e non può essere rimosso. La colorazione deve essere quella originale come indicato nell'allegato B.

13.4.2 - Il parafango posteriore è libero nei limiti di quanto indicato nel RTGS.

13.5 - SELLA

13.5.1 - Salvo quanto stabilito negli articoli a seguire, la spugna sella è libera.

13.5.2 L'altezza della spugna della sella è libera. Sono ammesse modifiche e personalizzazioni della stessa, esclusivamente finalizzate all'ottimizzazione della posizione e dell'ergonomia del pilota durante la guida. Tali modifiche non devono comportare alcuna alterazione delle linee, della forma, delle proporzioni e delle viste originali del motociclo.

13.5.3 La spugna della sella deve essere esclusivamente di colore nero. È vietata l'applicazione di loghi, marchi, scritte o riferimenti commerciali diversi da GYTR.

13.5.4 Il Responsabile Tecnico del Trofeo, sentito il parere del Commissario FMI, esprimerà, secondo il proprio insindacabile giudizio tecnico, la valutazione definitiva in merito alla conformità delle modifiche alle disposizioni del presente articolo.

13.5.5 È vietato l'uso di selle pre-formate after-market. L'unica sella preformata ammessa è a marchio GYTR riportata in allegato "C".

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - Per impianto di scarico si intende l'assieme dei tubi di scarico, dei silenziatori e dei relativi elementi di fissaggio.

14.2 - L'unico impianto di scarico ammesso in sostituzione di quello originale è quello specificamente previsto nel **Kit R7 Cup, prodotto a marchio Akrapovič**.

L'impianto deve essere mantenuto nella configurazione originale, senza alcuna modifica o alterazione rispetto alle specifiche costruttive.

È consentita esclusivamente la sostituzione del materiale fonoassorbente interno al silenziatore. Qualsiasi altro intervento, modifica o sostituzione di componenti dell'impianto di scarico è espressamente vietato.

14.3 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato, ad esclusione delle parti in contatto con la carenatura e delle parti che possono entrare in contatto con i piedi del pilota.

14.4 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A. Il regime di rotazione del motore al quale viene effettuata la misura è 5.000 rpm.

ART. 15 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

15.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale purché conformi a quanto stabilito nel RTGS.

15.2 - L'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar è vietato, se non presenti in origine sul motociclo o facenti parte del kit specifico per il modello di motociclo in uso.

ART. 17 - NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nel vigente Regolamento Velocità, 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 motocicli durante l'uso in pista. In ogni caso la normativa ufficiale ed applicabile è quella specificata nel vigente RTGS.

- La verifica tecnica pre gara (OP) dei motocicli consiste, di norma, nel controllo visivo da parte dei CT dei requisiti di sicurezza e delle caratteristiche tecniche visibili dei motocicli, prescritte nei Regolamenti Tecnici di Classe o di Trofeo. In nessun caso una mancata contestazione in OP può essere utilizzata dai piloti come valida giustificazione per l'utilizzo di motocicli non conformi ai Regolamenti Tecnici.
- Alle OP ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. Lo stesso motociclo può essere punzonato per un massimo di due Classi differenti, nell'ambito della stessa manifestazione, a condizione che vengano rispettate le norme tecniche di entrambe le Classi ed i tempi di permanenza al parco chiuso. La punzonatura di un motociclo sostitutivo è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, rottura etc.) e deve essere preventivamente concordata con il CT preposto.
- La punzonatura del motociclo consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio del motociclo in una zona ben visibile ed accessibile generalmente vicino al cannotto di sterzo sul

lato destro del motociclo, a discrezione del Commissario Tecnico (CT) preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. In qualsiasi momento dell'evento il motociclo può essere controllato per verificare che la punzonatura sia in buone condizioni e/o che il motociclo sia punzonato a nome del pilota che lo guida.

- Alle operazioni preliminari (OP) il CT preposto ha facoltà di respingere i motocicli giudicati non conformi al vigente RTGS ed ai Regolamenti di Classe o di Trofeo. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al 1° CT, tale decisione è inappellabile.
- I motocicli devono essere conformi al RTGS ed al regolamento di Classe o di Trofeo in ogni momento dell'evento, sono pertanto suscettibili di essere ispezionati dai Commissari di Gara, oltre che durante le OP e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova. È compito del pilota assicurarsi che il proprio motociclo sia conforme al presente Regolamento in ogni momento della manifestazione; su di lui ricadrà pertanto ogni responsabilità per l'utilizzo di un motociclo non conforme. In nessun caso la mancata contestazione di non conformità da parte dei Commissari di Gara potrà essere considerata valido motivo per l'utilizzo di un motociclo non conforme.
- Il CT ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del motociclo 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 CT o sulla FMI per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.
- Il 1° CT ha la facoltà di rimuovere la punzonatura sul telaio di un motociclo ritenuto pericoloso. Tale motociclo deve essere sottoposto ad una nuova verifica tecnica (ed essere ripunzonato) qualora il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione. In qualsiasi momento dell'evento, il 1° CT ha facoltà di richiamare un pilota per la verifica di un motociclo ritenuto non conforme e, qualora necessario, rimuovere la punzonatura sul telaio fino all'adeguamento del motociclo alle richieste del 1° CT.
- In qualunque momento della manifestazione il 1° CT ha la facoltà di effettuare marcature, anche a mezzo di punzoni e sigilli, su un qualsiasi componente del motociclo. È obbligo del pilota (o del suo meccanico per lui) assicurarsi che le marcature siano integre ed in buone condizioni prima di ogni ingresso in pista.
- In sede di verifica tecnica, il CT preposto ha la facoltà di richiedere, ispezionare, analizzare, trattenere qualsiasi componente o dato presente sul motociclo, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste del CT è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del CT preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato sulle misure effettuate non viene applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.
- È consentito montare dei tamponi di protezione con una lunghezza massima di mm. 50 dal punto di fissaggio o con una sporgenza massima di mm. 50 dalla superficie della carenatura (se presente). I tamponi di protezione devono avere i bordi arrotondati e devono essere fissati utilizzando i punti di ancoraggio presenti in origine sul telaio.
- È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino uno spazio libero minimo di mm 30 tra il serbatoio ed i manubri comprensivi degli eventuali accessori ad esso fissati. L'angolo di rotazione dello sterzo da ambedue i lati della linea mediana deve essere di almeno 15°. In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata. In qualunque posizione dello sterzo e della sospensione anteriore, le leve di comando sul manubrio e la ruota anteriore non devono toccare alcun componente del motociclo.
- Le estremità esposte dei manubri, di tutte le leve di comando sui manubri e delle pedane devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica.

- Sul semi-manubrio destro o sul lato destro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante di colore rosso (kill-switch) che consenta di spegnere il motore. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.
- Il comando dell'acceleratore (meccanico o elettronico) deve richiudersi automaticamente quando il pilota lo rilascia. I comandi dell'acceleratore meccanici (anche in presenza di un sistema ride by wire) devono prevedere 2 cavi gas, uno per l'apertura ed uno per la chiusura del gas. Fanno eccezione i motocicli con carburatore/i, sui quali il cavo gas sia connesso direttamente ad una valvola a ghigliottina.
- La posizione della forcella rispetto alle piastre di sterzo è libera a condizione che l'accoppiamento venga fatto sfruttando tutta l'altezza delle superfici di serraggio della piastra di sterzo superiore. È ammesso utilizzare i tappi forcella per l'accoppiamento con la piastra di sterzo superiore.
- Tutti i motocicli, devono avere almeno un impianto frenante funzionante per asse ruota.
- 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 motocicli.
- In tutte le Classi per il fissaggio delle pinze freno è ammessa unicamente bulloneria (viti, perni, dadi) in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o, ove ammesso, in titanio di grado 5. La bulloneria in alluminio non è consentita per quest'applicazione.
- L'uso di ruote lenticolari e/o l'uso di coperchi solidali ai cerchi ruota è vietato.
- È ammesso, oltre che raccomandato, inserire alle estremità dei perni ruota dei tamponi di protezione con i bordi arrotondati e con una sporgenza massima dalle estremità dei perni ruota di mm. 30.
- Tutti gli pneumatici devono essere sostituiti quando l'usura eccede il valore minimo fissato dal costruttore. Gli pneumatici rain possono essere usati unicamente se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal DdG.
- Il carburante deve essere contenuto in un unico serbatoio. Salvo quando esplicitamente autorizzati nel Regolamento di Classe o di Trofeo, i serbatoi in materiale composito (es. fibra di vetro, carbonio e/o kevlar) sono vietati. Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "ExplosafeR"). Il tappo del serbatoio deve garantire una tenuta perfetta.
- In tutte le Classi, la sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato, è vietata. Mettere in comunicazione la cassa filtro con il serbatoio è consentito.
- In tutte le Classi tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare attraverso un elemento filtrante (filtro/i) che impedisca l'ingresso di corpi estranei all'interno del motore.
- I motocicli 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 terminare e scaricare nella cassa filtro, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.

La cassa filtro e/o i serbatoi di raccolta degli sfiati motore devono essere ispezionati ed eventualmente vuotati completamente prima dell'inizio di ogni prova o gara.

- Sui motocicli 2T o 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 250 cc. per i motocicli 2T e di 500 cc. per i motocicli 4T.
- Anche in presenza di tamponi para-telaio e carenatura integrale, tutti i coperchi laterali dei carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possano entrare in contatto con il terreno, devono essere protetti da un coperchio supplementare avente funzione protettiva. Tali coperchi devono essere fissati ai carter motore mediante almeno 3

bulloni in lega di ferro (l'uso di adesivi è ammesso solo come sistema di fissaggio aggiuntivo e non alternativo). è consigliato montare coperchi supplementari che coprano almeno 1/3 della superficie dei coperchi laterali, e comunque in ogni caso di spessore sufficiente a garantire un'adeguata resistenza all'abrasione ed agli urti. Le protezioni che presentano evidenti segni di abrasioni devono essere sostituite.

- È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra il ramo inferiore della catena e la corona. La pinna para-catena può essere costruita utilizzando materiale metallico, plastico o composito, purché abbia uno spessore sufficiente a garantirne la funzione protettiva. Nel caso non sia parte integrante del forcellone, la pinna para-catena deve essere saldamente fissata ad esso, mediante saldatura o mediante l'uso di viti. Non sono ammessi fissaggi mediante incollaggio e/o fascette in nylon o in metallo.
- Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura.
- 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 componenti esterni del circuito dell'olio, i tappi d'immissione e scarico, i filtri, gli scambiatori (acqua-olio o radiatori), eventuali sensori (di pressione o temperatura) ed i tubi contenenti olio in pressione, devono essere serrati con coppie adeguate. È obbligatorio l'utilizzo di guarnizioni ed assicurare tutti i componenti con un filo da legatura in modo da garantire una perfetta tenuta del circuito. I tubi flessibili esterni al motore contenti olio in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna e crimpati sulle parti terminali. Nella parte di circuito olio esterna al motore è obbligatorio l'uso di terminali o bulloni in acciaio con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o in titanio di grado 5. Il radiatore dell'olio deve essere montato in maniera che eventuali perdite di olio vengano raccolte dalla vasca di recupero.
- È consigliato montare un sistema che disconnetta la batteria in caso di cortocircuito (fusibile).
- Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.
- Sui motocicli è obbligatorio montare una luce con le seguenti caratteristiche:

* Avere un fascio luminoso di colore rosso con una potenza di 10-15 Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8 Watt, per le lampade a led.
* Quando il motociclo è in pista il fascio luminoso deve essere continuo (non intermittente), il fascio luminoso intermittente è ammesso (ma non obbligatorio) unicamente quando è attivato il dispositivo elettronico per limitare la velocità del motociclo nella corsia box (pit-limiter).
* Essere saldamente montata sotto o sopra il codino, nella parte posteriore, vicino alla mezzeria del motociclo ed essere orientata in modo da essere ben visibile per chi si trovi dietro il motociclo in un angolo di 15° a destra e sinistra rispetto al piano longitudinale del motociclo.
* Deve essere connessa all'impianto elettrico del motociclo ed attivabile mediante un interruttore posizionato preferibilmente sul manubrio o semi-manubrio in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella al motociclo. Ad insindacabile giudizio del 1° CT possono essere ammesse luci posteriori alimentate da una batteria interna con interruttore attivabile dal pilota quando è in sella al motociclo.
* Avere un involucro stagno che impedisca all'acqua di penetrare compromettendone il funzionamento.

La luce deve essere accesa unicamente quando il DdG dichiari la prova o la gara bagnate e in caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del DdG, ma deve rimanere montata e mantenuta operativa (pronta all'uso) durante tutta la durata dell'evento.

- Il “vetrino” del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente ed incolore (non sono ammessi plexi fumé).
- Ogni componente della carrozzeria deve essere presentato in buono stato di conservazione e con sistemi di fissaggio al motociclo tali da impedire il distacco quando il motociclo si trova in pista, nel rispetto delle norme del vigente RTGS.
- I motocicli equipaggiati con motori 4T devono montare una vasca, posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore. La capienza minima della vasca di contenimento deve essere di 2,5lt per i motocicli con cilindrata fino a 250 cc e 6,0lt per i motocicli con cilindrata superiore a 250 cc. Nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato un foro con diametro minimo di mm 25 che deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il DdG dichiari la gara o la prova bagnata. La vasca non deve presentare ulteriori aperture dovute a tagli o abrasioni, tali da permettere la fuoriuscita di eventuali liquidi. Sui motocicli privi in origine di carenatura integrale (Naked & AdvenTouring), è ammesso montare una vasca di contenimento che careni la parte inferiore del motociclo al fine di ottemperare a questo obbligo.
- 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.
- Tutti i piloti devono indossare l’abbigliamento di protezione conformemente a quanto indicato nel RTGS e nell’allegato “Abbigliamento di protezione” del vigente Regolamento Velocità. Le caratteristiche, l’idoneità e l’uso corretto dell’abbigliamento di protezione è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia i Commissari di Gara preposti (o il personale da questi delegato) si riservano di effettuare delle verifiche durante il corso della manifestazione, anche a campione. Il rifiuto da parte del pilota a sottoporre l’abbigliamento di protezione alla verifica richiesta comporta l’esclusione dalla manifestazione. L’abbigliamento di protezione deve essere indossato correttamente secondo le indicazioni del Fabbricante e presentarsi in ottimo stato di conservazione, privo di strappi, abrasioni e/o rotture tali da pregiudicarne la funzione protettiva.

ART. 18 - NORME FINALI E DI RINVIO

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il vigente Regolamento Manifestazioni Motociclistiche (RMM) ed il vigente Regolamento Velocità (capitolo I “Parte generale”, capitolo II “Specialità” e capitolo III “Regolamenti tecnici” con particolare riferimento al RTGS).

Durante la stagione la FMI recepirà le Ordinanze, i Decreti Governativi e le direttive emanate dall’Ufficio dello Sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri, aggiornando ove richiesto le proprie linee guida.

ART. 19 - VARIAZIONI REGOLAMENTARI

Previa autorizzazione da parte del STS della FMI, l’Organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico, anche durante la stagione, dandone tempestiva comunicazione agli iscritti.

ALLEGATO “A”

Codice	Kit parti obbligatorie allestimento moto
D42FRACF0000	Carena racing in fibra composita
D42SGP00000M	Set grip serbatoio
GYTRSCRNR600	Plexi carena racing

GYTR70N0FFS1	Switch ON/OFF
907983410200	Sistema scarico AKRAPOVIC completo track day
YMITR7G00027	Set grafica moto R7 Cup 27
GYTRBRAKLR70	Kit tubi freno
SM50B	Set semimanubri
Y015	Pedane regolabili racing
LPRR_B_BK	Protezione leva freno
FC110_BK	Tappo serbatoio benzina

ALLEGATO "B"

1) La carena racing in fibra del Kit R7 Cup 2027 sarà consegnata grezza da verniciare.
2) Il pilota è responsabile della verniciatura e dovrà accertarsi che il colore corrisponda fedelmente alle specifiche Yamaha Riferimento univoco colore: Duo-tone approach with bright blue details DPBMC : Yamaha blue (glossy) Verificare che il colore sia quello corretto, fare comparazione con la cover serbatoio carburante della moto originale.
3) Il set grafica adesiva facente parte del Kit R7 Cup deve obbligatoriamente essere posizionato sulla moto come definito nell'immagine sotto riportata
4) Il pilota è tenuto ad applicare e mantenere sul motociclo utilizzato per la partecipazione alla R7 CUP il set grafica ufficiale del Trofeo, così come definito e illustrato nel presente Regolamento. La grafica ufficiale dovrà essere applicata integralmente e mantenuta conforme alle specifiche fornite dal Promotore per tutte le sessioni ufficiali della manifestazione, comprese le prove e le gare. La mancata applicazione, l'applicazione parziale o la modifica non autorizzata della grafica ufficiale costituisce violazione del presente Regolamento e sarà segnalata agli Ufficiali di Gara per gli eventuali provvedimenti di competenza, secondo quanto previsto dalla normativa federale FMI. La violazione della presente disposizione comporta l'automatica esclusione del pilota dal diritto a percepire qualsiasi premio, sia per le singole gare sia per la classifica finale, previsto e stanziato nell'ambito del Trofeo R7 Cup, oltreché un'ammenda di € 100,00, ove applicabile e previa irrogazione da parte dell'organo federale competente, nel rispetto delle disposizioni del Regolamento Manifestazioni Motociclistiche e delle norme federali vigenti.
5) Il pilota è tenuto, per tutta la durata della manifestazione e in occasione di tutte le sessioni ufficiali, comprese le prove e le gare, a rispettare gli spazi e le modalità di esposizione degli sponsor sul motociclo utilizzato per la partecipazione alla R7 CUP, così come definiti e illustrati nel presente Regolamento. Non è consentita la presenza di sponsor personali del pilota che siano in concorrenza o in conflitto commerciale con i partner ufficiali della R7 CUP. L'inosservanza delle suddette disposizioni costituisce violazione del presente Regolamento e comporta l'automatica esclusione del pilota dal diritto a percepire qualsiasi premio, sia per le singole gare sia per la classifica finale, previsto e stanziato nell'ambito del Trofeo R7 Cup, oltreché un'ammenda pari a € 100,00, ove applicabile, da irrogarsi a cura dell'organo federale competente, nel rispetto delle disposizioni del Regolamento Manifestazioni Motociclistiche e delle altre norme federali vigenti.
6) Le motociclette partecipanti alla R7 Cup dovranno mantenere esclusivamente la grafica ufficiale omologata e prevista dal presente Regolamento. È fatto assoluto divieto di applicare sulla moto adesivi, sticker colorati, contrassegni, elementi decorativi o qualsiasi altro materiale che possa modificare, alterare o differenziare la grafica originale regolamentare.
7) L'unico elemento identificativo individuale ammesso, oltre alla grafica ufficiale, è il numero di gara assegnato al. Tale numero dovrà essere esposto secondo modalità, dimensioni, colori e caratteristiche conformi alle disposizioni previste dal Regolamento velocità Manifestazioni Motociclistiche e dalle norme FMI vigenti della classe Supersport > **tabella bianca numero NERO**. Qualsiasi personalizzazione, aggiunta o modifica alla grafica della motocicletta non espressamente autorizzata dal presente Regolamento è da considerarsi non conforme e costituisce violazione regolamentare. La

violazione delle disposizioni del presente articolo comporta l'automatica esclusione del pilota dal diritto a percepire qualsiasi premio previsto e stanziato nell'ambito della R7 Cup, sia per le singole gare sia per la classifica finale del Trofeo; un'ammenda pari a € 100,00, ove applicabile, da irrogarsi a cura dell'organo federale competente, nel rispetto delle disposizioni del Regolamento Manifestazioni Motociclistiche e delle altre norme federali vigenti. L'applicazione delle suddette conseguenze avverrà secondo le competenze e le procedure previste dalla normativa federale vigente

8) I piloti sono tenuti a rispettare gli obblighi di esposizione dei marchi e dei loghi dei Partner Ufficiali; non rimuovere, alterare, occultare o sostituire le identificazioni pubblicitarie ufficiali predisposte dall'Organizzatore; non porre in essere iniziative promozionali o pubblicitarie in contrasto con gli accordi di esclusiva commerciale e tecnica sottoscritti dall'Organizzatore con i Partner Ufficiali, nei limiti delle disposizioni regolamentari applicabili.
9) Il pilota si obbliga ad applicare sulla propria moto gli stickers del logo PIRELLI nella posizione prevista in allegato "A", LO STICKER SARA' FORNITO AD OGNI PILOTA ALLA CONSEGNA KIT GRAFICA R7 CUP.

Esempio grafica provvisoria



ALLEGATO "C"
PARTI OPZIONALI AMMESSE

CODICE	DESCRIZIONE	FORNITORE
GYTRELQTSR90	Comando gas GYTR	GYTR
AC05Y9GN	Comando gas Yamaha R7/R9 60° standard nero	Reckles Racing Lab
HS08DN	Pulsantiera 8 vie Sinistra Yamaha R7/R9 standard	Reckles Racing Lab
HS03ZN	Pulsantiera 3 vie Destra (pompa freno) Yamaha R7/R9 standard	Reckles Racing Lab
DC_039C	Supporto rimozione cavalletto laterale	Bonamici Racing
DCP16	Cover strumentazione	Bonamici Racing
RALB220R	Leva freno con registro racing	Bonamici Racing

LC010	Leva frizione	Bonamici Racing
SCR6_BK	Supporti cavalletto evo racing	Bonamici Racing
T009_BK	Tappo olio	Bonamici Racing
TBC	Emulatore ABS GYTR	GYTR
TBC	Registri catena GYTR	GYTR
YA5850000000	Ammortizzatore Ohlins	GYTR