



THE BATTLE OF THE TWINS 2015

REGOLAMENTO TECNICO

La "BotT is back" o "BotT revival" è un evento dedicato al 25esimo anno delle competizioni per motocicli con motore bicilindrico a 2 valvole.

Le norme del presente regolamento si rifanno a quelle dei regolamenti degli anni precedenti con l'aggiunta di articoli volti a limitare i costi della categoria e a sperimentare formule alternative per le future edizioni del trofeo.

Sono ammessi al trofeo, motocicli prototipi e derivati di produzione, con motore bicilindrico 4 tempi, i quali possono essere modificati nell'estetica, nella componentistica e nei materiali costruttivi, nei limiti di quanto stabilito nel presente regolamento.

Il trofeo BATTLE OF TWINS 2015 prevede tre classi, BotT 1, BotT 2 e BotT 3, tali classi concorrono con classifiche separate, nella classifica assoluta.

Classe BotT 1

- Motocicli con peso minimo di Kg. 135 e motori con cilindrata massima pari a 1.100cc, 2 valvole per cilindro, massimo alesaggio cilindri di mm. 98 e condotti dei corpi farfallati (uno per cilindro) del diametro massimo di mm. 45 (o sezione equivalente massima di mm² 1.590,00).
- Motocicli con peso minimo di Kg. 130 e motori con cilindrata massima pari a 810cc, senza limiti per il numero delle valvole, fermo restando il divieto al uso di un sistema di richiamo valvole desmodromico completo.
- Motocicli con motori di derivazione HD / BMW / Moto Guzzi, con cilindrata massima pari a 1.200cc e 2 valvole per cilindro.
- Motocicli con peso minimo di Kg. 180 e motori di derivazione HD / BMW / Moto Guzzi, con cilindrata massima pari a 1.200cc, 2 o più valvole per cilindro e trasmissione finale a cinghia o cardano.
- Motocicli con peso minimo di Kg. 165 e motori con cilindrata massima pari a 1.000cc, 3 valvole per cilindro.

Classe BotT 2

- Motocicli con motori di cilindrata massima pari a 700cc se plurivalvole o 904cc se con 2 valvole per cilindro.

Classe BotT 3

- Motocicli con motori di cilindrata massima pari a 650 cc se plurivalvole o 803cc se con 2 valvole per cilindro.

Sulla misura della cilindrata non viene accettata nessuna tolleranza. Il peso del motociclo viene misurato in ordine di marcia e sulla misura viene accettata una tolleranza dell'1%. Il sistema di richiamo valvole desmodromico è definito "completo" quando questo viene applicato a tutte le valvole. Non rientrano in questa definizione sistemi di richiamo valvole in cui almeno una valvola per cilindro sia richiamata con il sistema tradizionale (molla, piattello, fermi molla).

1. **Tempo di qualifica** – A parziale deroga di quanto stabilito dalle norme FMI, non viene fissato il tempo minimo di qualifica per avere accesso alla griglia di partenza.
2. **Pneumatici** – Sono ammessi pneumatici di qualsiasi marca e modello purché conformi a quanto stabilito dal RTGS e provvisti di omologazione per uso stradale. Nel caso le prove o la gara siano dichiarate "bagnate" è consentito l'utilizzo di pneumatici RAIN con scolpitura del battistrada ottenuta da stampo, non sono ammessi pneumatici con battistrada scolpito a mano.
3. **Controlli elettronici** – L'uso di dispositivi elettronici per il controllo di trazione, è vietato.
4. **Benzina** – È obbligatorio utilizzare carburante senza piombo, conforme a quanto stabilito dal vigente regolamento FMI.
5. **Sfiati motore, tubazioni olio in pressione e legature** – Tutti gli sfiati motore devono essere connessi e scaricare in un serbatoio con un volume minimo di 1000cc. Se sostituite le tubazioni originali contenenti olio in pressione, devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna ed avere connettori crimpati o filettati. 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 impedire aperture accidentali.

6. **Vasca di contenimento** – Tutti i motocicli devono montare una vasca di contenimento, posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore. Detta vasca deve avere una capienza minima di lt. 6 e comunque non inferiore alla metà del volume totale dei lubrificanti e dei liquidi contenuti nel motore e negli impianti di raffreddamento e lubrificazione.
7. **Serbatoio Carburante Aggiuntivo** - In deroga l'art. 6.2.1 del RTGS, è consentito l'uso di un secondo serbatoio carburante purché, solidamente fissato al telaio o al motore mediante viti. Documentazione fotografica e descrizione chiara di tutti i particolari del montaggio, dei materiali, del funzionamento del serbatoio aggiuntivo, devono essere inviate al Comitato tecnico per supervisione ed approvazione. Se approvato, la rispondenza tra la documentazione presentata e il serbatoio deve essere verificata dal Commissario Tecnico preposto durante le O.P. In caso di controversia la decisione finale riguardo alla sicurezza d'uso del serbatoio aggiuntivo spetta al Commissario Tecnico preposto.
8. Per tutte le classi, il limite fonometrico ammesso è di 107 dB/A. Il regime di rotazione cui viene effettuata la prova è di 5500 giri/min per motocicli fino a 700cc e 5000 giri/min per motocicli oltre gli 700cc.
9. **Modifiche al Regolamento** - Previa autorizzazione da parte del C.S.N. 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.
10. **Norme generali** - Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Velocità 2015, le Norme Sportive Supplementari, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

VISTO COMITATO TECNICO

- 9 MAR 2015

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

