



PARMAKIT SRL
IN COLLABORAZIONE CON IL CIRCUITO "GIACOMO PREMOLI"
DI CODOGNO "CODOGNO CIRCUIT"

ORGANIZZA:

PARMAKIT CHALLENGER CUP 2019 **6° APPUNTAMENTO**

Motodromo Giacomo Premoli di Codogno (LO)

ISCRIVITI SUBITO

Se cerchi una competizione emozionante e avvincente non perdere la Parmakit Challenger Cup. **Iscriviti Subito!!**

REGOLAMENTO TECNICO PARMAKIT CHALLENGER CUP 2019

KIT PARMAKIT IDONEO AL CHALLENGER:

Il "pacchetto" sarà composto dai seguenti componenti:

- Gruppo termico Parmakit challenger a immissione lamellare nel cilindro, completo di: guarnizioni, pacco lamellare, guida flussi, collettore aspirazione diametro 25mm e viti cod. 57007.00
- Albero spalle piene (entrambe 87mm), corsa 51 mm e biella 97 mm Parmakit challenger cod. 57008.14 (cono19)
- Marmitta a espansione dedicata con silenziatore Parmakit challenger cod. BA014
- Accensione elettronica ad anticipo variabile con ventola gialla
- 2 Litri Olio BARDAHL KTS Competition cod. BAR12.65
- Kit adesivi Parmakit challenger da applicare alla vespa cod. ADE Challenger.95
- Cappellino, e magliette Parmakit forniti gratuitamente da indossare alla manifestazione

Costo del pacchetto € 702,00 . **Per chi avesse il gruppo termico o l'albero motore, il costo sarà ricalcolato.**



CARBURATORE:

L'unico carburatore ammesso è il 24 PHBL Dell' Orto con attacco elastico o rigido adattato con una boccola (non può essere lavorato o lucidato).

Tolleranza massima del diffusore: 0,1mm. Ghiera bocca carburatore libera.



TARATURA CARBURATORE OBBLIGATORIA

Getto minimo: Libero (Consigliato 60)

Valvola: 40

Spillo conico: D22 (2° tacca consigliata)

Polverizzatore: 264

Getto massimo: Libero (Consigliato da 90 a 105).

Tutte le parti del carburatore devono avere stampati numeri e/o lettere.

BOCCHETTA CARBURATORE: E' libera



CARTER MOTORE: NON DEVE PERDERE OLIO

I carter motore devono essere originali Piaggio o PARMAKIT. Le uniche modifiche ammesse sono la raccordatura dei travasi al cilindro, se troppo grandi si possono adattare al nostro gruppo termico tramite saldatura o stucco metallico. Si deve allargare il vano dell'albero motore al diametro 89 mm, in ogni caso il cilindro non deve avere nessuna modifica di adattamento al carter.

PUNZONATURA:

Tutti dovranno far punzonare il motore prima dell'inizio del campionato.

Un filo di acciaio collega la testa e il carter motore.

Il sigillo non dovrà essere manomesso. Nel caso succeda, verrà squalificato.



CAMBIO:

Il cambio deve essere a 4 marce, di tipo tradizionale a polso come l'originale, i 4 ingranaggi devono essere originali nella forma, dentatura e rapporto. Si possono alleggerire ma non si può cambiare il tipo di materiale.



PRIMARIA:

La primaria è libera come dentatura, forma e peso.

Rapporto consigliato: N° denti 16-68 a denti elicoidali.

FRIZIONE:

Originale Piaggio o Parmakit

PARASTRAPPI:

E' consigliato anche un parastrappi sulla ruota posteriore, per prevenire rotture, ma non è obbligatorio

LEVA AVVIAMENTO:

Si deve togliere la leva ed il meccanismo interno: ingranaggio, molla, rondella, ecc.

ACCENSIONE:

Solo il kit completo di ventola, di colore GIALLO, e statore Parmakit.

SQUISH:

Il valore ammesso deve essere compreso tra 1,0 mm e 1,3 mm con tolleranza di +- 0,1 mm da verificare con stagno da 1,5 mm.

MARMITTA: per Codogno, la solita cromata, mentre per le altre piste è libera.

TELAIO:

I telai ammessi sono: ET3, PK, Special, Primavera, devono essere in buone condizioni senza crepe ne saldature "fai da te" e parti sporgenti che creano pericolo per sé e per gli altri.

Obbligatorio il bordino di protezione perimetrale ben fissato su tutto lo scudo e pedana, evitando così parti taglienti. I telai possono essere anche costruiti o modificati con parti in vetroresina, senza però cambiare forme e dimensioni della vespa. La forcella anteriore deve essere originale.

E' ammesso rinforzare il telaio con fazzoletti in lamiera nei punti più critici.

Consigliamo di mettere uno o due tubi centrali da sotto la sella al canotto (sotto il manubrio), saldati o fissati con viti e dadi autobloccanti. Lo spazio creato tra tubo e telaio deve essere chiuso con foglio in alluminio/acciaio o in plastica flessibile ma non fragile, di spessore minimo 2 mm, fissato su antivibranti.

ESTETICA: lo scudo anteriore non può essere tagliato, ed ogni altra parte modificata non deve presentare bordi taglienti



TELAIO AUTOCOSTRUITO:

Per chi volesse costruirsi il telaio, verranno date gratuitamente tutte le dimensioni riferite all'unico disegno ammesso.



FORCELLA:

La forcella anteriore deve avere la forma come l'originale vespa monobraccio (special, pk, px) oppure quella del Piaggio zip.



IMPIANTO FRENANTE:

Il freno posteriore deve essere a tamburo originale vespa.

Il freno anteriore deve essere a disco.

SOSPENSIONI:

Le uniche modifiche sono la sostituzione degli ammortizzatori con altri after market, senza serbatoio dell'olio e con la regolazione solo della molla; mentre per le piste esterne sono liberi.



MANUBRIO:

Il manubrio è libero nella forma. Il meccanismo delle marce deve essere come quello di serie Piaggio.

COMANDO ACCELERATORE:

Di tipo rapido con tubo sporgente alla fine della manopola, minimo 2 cm.

CERCHI:

Si possono montare in lamiera stampata oppure in Lega.

PNEUMATICI:

Sono ammesse le Unilli 10 pollici. Al massimo un treno a giornata.

Tutte le gomme dovranno avere il marchio challenger, verranno punzonate in pista con il numero di gara.

Per le gare esterne le gomme sono libere.



PNEUMATICI RAIN:

Sono Unilli 10 pollici.

In caso di problemi durante la gara è consentito sostituire gli pneumatici con un usato.

Mentre per le gare esterne sono libere.



SELLA:

La sella è libera, l'importante è che abbia un sicuro sistema di chiusura che ne evita l'apertura accidentale.

SERBATOIO:

Sono ammessi serbatoi che sono stati o che sono tuttora in commercio per vespa. Sono consentiti inoltre anche i serbatoi artigianali, purché alloggiati nella stessa posizione di quello di serie, ossia nel vano sottosella. Il rubinetto deve avere almeno 2 posizioni standard di aperto e chiuso ed essere nella posizione d'origine.

Il tappo di rifornimento deve avere un'ottima tenuta evitando la fuoriuscita del carburante (si consiglia di mettere nel serbatoio appositi sistemi che evitino lo sbattimento continuo del carburante come: spugne, apposite sfere, kit racing per impedire questo inconveniente).

E' obbligatorio mettere due fascette metalliche sul tubo della miscela: una sul rubinetto e l'altra sul carburatore. E' consentito l'uso del filtro della benzina fissato con le rispettive fascette metalliche.

SPEGNIMENTO: con un magnete collegato dal manubrio al polso.

CARBURANTE: Consigliata benzina verde dal distributore.

OLIO DA MISCELA: Solo 'Bardahl KTS competition' al 2% costo al lt. € 15

RICAMBI:

Pacco lamellare Parmakit challenger cod. 57002.12 – (guida flussi 57001.42)

Collettore d'aspirazione Parmakit challenger cod. 57001.05

Raccordo carburatore in gomma d.25 mm cod. 00018.06

Pastiglie freno anteriore cod.57500.74

Ganasce posteriori Parmakit cod.57504.74

SPECIFICHE E PARTICOLARI TECNICI:

Il kit acquistato per partecipare al campionato avrà i codici in bella vista, così gli addetti alle verifiche tecniche potranno controllare in qualsiasi momento della giornata la regolarità del mezzo, si ricorda inoltre che il kit PARMAKIT CHALLENGE può subire solo le seguenti modifiche:

- **CILINDRO:** si può lavorare nei travasi, scarico e aspirazione (NO saldature), si può raccordare il collettore di aspirazione con il guida flusso.
- **ALBERO MOTORE:** deve essere originale Parmakit e non si può modificare.
- **TESTA:** non si può modificare, sarà verificata con la dima.
- **CATEGORIE :** Ci saranno 2 categorie, da definire in base al n° di piloti

PADDOK:

All'arrivo in pista i piloti dovranno occupare l'area dove sono presenti tutte le altre vespe.

CALENDARIO GARE 2019

24 marzo - Codogno Standard

13 aprile - Rechnitz

28 aprile - Codogno Standard contrario

18 maggio - Bad Fischau

30 giugno - Codogno Variante 1

14 luglio - Codogno Variante 2

8 settembre - Codogno Standard contrario

28 settembre - Jesolo

13 ottobre - Codogno Standard

CIRCUITO DI GARA:

Le prove del Campionato si svolgeranno presso il motodromo "Giacomo Premoli" di Codogno in via Croce Rossa, uscita autostrada Piacenza Nord oppure uscita autostrada Casalpusterlengo - Ospedaletto.

Circuito omologato e idoneo per le gare in oggetto.

Il circuito verrà percorso in queste versioni:



- CIRCUITO CON VARIANTE 1



- CIRCUITO CON VARIANTE 2



– CIRCUITO STANDARD



SVOLGIMENTO GARE:

Programma della giornata:

- Iscrizioni alla gara se non si è iscritti al campionato
- Prove libere (warm-up) 7/10 min.
- Una qualifica, 8/10 min.
- 1° gara, 10 giri
- 2° gara, 10 giri
- 3° gara, 10 giri
- Premiazioni

GRIGLIA DI PARTENZA

La griglia di partenza sarà disposta su 2 file



PUNTEGGI:

POSIZIONE	PUNTI	POSIZIONE	PUNTI	POSIZIONE	PUNTI
1°	15	6°	7	11°	5
2°	12	7°	6	12°	5
3°	10	8°	5	13°	5
4°	9	9°	5	14°	5
5°	8	10°	5	15°	5 ...

Chi non concluderà la gara, otterrà 4 punti

Chi è iscritto al campionato ma non si presenta a qualche data, ottiene 10 punti per giornata persa.

PENALITA':

- Partenza anticipata: 5 secondi di penalità
- Taglio pista: se per errore si guadagna una posizione per avere tagliato, si è obbligati a rallentare e lasciare passare chi era stato superato.
- Sorpassi pericolosi: eseguire sorpassi evitando collisioni e rispettando gli spazi di chi viene superato per non compromettere la sicurezza di sé e degli altri: 10 secondi di penalità

OBBLIGHI E DIVIETI:

Ogni pilota e accompagnatore (meccanico o aiutante) dovranno tenere un comportamento sportivo e corretto nei confronti dei piloti presenti, degli organizzatori, degli addetti al circuito (commissari e sbandieratori) prima, durante e dopo la manifestazione.

Si ricorda a tutti i partecipanti e non, che la manifestazione sarà svolta puramente in modo amatoriale, pertanto il primo obiettivo è di divertirsi e di raggiungere una forte aggregazione sportiva.

Sono vietate prove nel paddock e fuori dalla pista, previa squalifica insindacabile del pilota.

Azioni pericolose e comportamenti poco sportivi saranno puniti seriamente anche in pista durante la competizione.

L'organizzazione del circuito e tutto lo staff Parmakit srl, non si ritiene responsabile per furti di qualsiasi tipo, danni a cose o persone, pubblico, addetti ai lavori, commissari, sbandieratori, cronometristi presenti alla manifestazione avvenuti nell'area della struttura del "Giacomo Premoli" compresa la zona bar e zona paddock.

PERSONALE AUTORIZZATO IN PISTA:

Nella pista verrà creata una zona specifica per tutti i segnalatori, meccanici, team manager. L'area in questione sarà l'unico luogo autorizzato del circuito dove potranno stare gli accompagnatori.

NUMERO MEZZI:

Ogni pilota può avere più di una vespa. Se ne può usare solo una per ogni giornata di gara.

Se si dovesse avere qualche problema grave con la prima vespa punzonata, si può usare la seconda, ma verranno dimezzati i punti per ogni gara effettuata con la seconda vespa.

NUMERO DI GARA:

La vespa dovrà avere sullo scudo anteriore, il numero di partecipazione al campionato, di colore nero o bianco, ben visibile, almeno alto 12 cm (scelto dal pilota al momento dell'iscrizione alla prima gara).

PREMIAZIONE GIORNATA:

Trofeo per i primi 3 Piloti sul podio di ogni categoria e premi a sorteggio per tutti i piloti.



PREMIAZIONE DI FINE CAMPIONATO CON CENA:

Consegna del Trofeo per i primi 3 classificate di ogni categoria e per tutti i piloti.

Estrazione di prodotti Parmakit.

Chi non si presenterà non verrà premiato.

CRONOMETRAGGIO:

Il cronometraggio della gara sarà acquisito da un "transponder" personale che verrà consegnato in fase di iscrizione ad ogni gara. Il pilota dovrà provvedere di fissare il trasponder sulla propria vespa, seguendo le istruzioni dei cronometristi. Il pilota è l'unico responsabile del transponder ricevuto e si dovrà restituire

OBBLIGATORIAMENTE a fine gara ai cronometristi, pena una sanzione pari al doppio del valore dello stesso. Qualsiasi spostamento/variazione effettuata senza la preventiva autorizzazione da parte del direttore di gara, il mancato montaggio oppure la perdita del transponder in pista, porteranno all'annullamento della sessione, risultando quindi in ultima posizione.

VERIFICA TECNICA:

Il pilota oppure il suo meccanico dovrà smontare e rimontare parti del motore o il carburatore. Allo smontaggio del cilindro verrà infilato un tampone per non mostrare le eventuali lavorazioni.

OBBLIGHI DEL PILOTA:

- Indossare l'abbigliamento tecnico adeguato e le protezioni di sicurezza: casco integrale omologato, tuta intera o a due pezzi, guanti, paraschiena e stivali.
- Partecipare al briefing
- Far controllare in qualsiasi momento venga richiesto, la propria vespa al personale autorizzato
- Partecipare alle premiazioni
- Mantenere un comportamento corretto durante lo svolgimento della manifestazione
- Rispettare i segnali e le bandiere del circuito
- Rispettare gli orari di verifica amministrativa e tecnica dei commissari

SPONSOR:

Le vespe dovranno esibire il kit di adesivi presente nel "PACCHETTO PARMAKIT CHALLENGER"

Sono ammesse sponsorizzazioni personali da posizionare sulla Vespa con un rilievo inferiore al kit Parmakit Challenge senza fare concorrenza al marchio Parmakit.

Non e' ammesso abbigliamento personalizzato, tutti i piloti dovranno indossare per tutta la durata della manifestazione le Pettorine o le T-Shirt Gialle o Nere ed il cappellino forniti dalla Parmakit.

COPERTURA ASSICURATIVA PER IL TROFEO:

Ogni pilota è obbligato ad avere la tessera ASI B1 (o di classe superiore) valida per l'anno corrente, inoltre si deve presentare il certificato medico di "robusta e sana costituzione" del proprio medico. Per tutti i dettagli sulla tessera visitare il sito www.asinazionale.it o direttamente il circuito di Codogno: Lucrezia tel. 3772872143

