



TROFEO INTERNATIONAL GRAND PRIX SPORT

REGOLAMENTO TECNICO

Ferme restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS, i motocicli che partecipano a questa classe devono conformarsi ai seguenti articoli.

ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Sono ammessi alla classe **Sport Production (SP) Stock** i motocicli Aprilia RS 125 prodotti a partire dall'anno 1999 fino al 2012.
- 1.2 - È consentito sostituire alcuni componenti originali con altri facenti parte di un kit specifico per il modello di motociclo e/o effettuare modifiche conformemente a quanto indicato nelle fiches depositate dal costruttore (o dal distributore per lui), al momento della richiesta di omologazione del motociclo.
- 1.3 - Salvo quanto esplicitamente autorizzato nel presente regolamento e nelle suddette fiches, i motocicli devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore.
- 1.4 - È consentito sostituire i componenti originali del modello motociclo in uso con altri appartenenti in origine ad un modello differente di Aprilia RS 125.
- 1.5 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia è di Kg 107.
- 1.6 - In qualsiasi momento dell'evento, ogni pilota può avere un solo motociclo (telaio) ed un solo motore (carter motore) punzonati a suo nome.
- 1.7 - La sostituzione del telaio o del motore è autorizzata solo in caso di gravi problemi tecnici e deve essere preventivamente autorizzata dal 1° C.T. Lo stesso motociclo (telaio) o motore non può essere punzonato contemporaneamente a nome di più piloti.
- 1.8 - Le verifiche tecniche vengono svolte dal personale incaricato dall'organizzatore, con la supervisione dei Commissari di Gara F.M.I.

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - TELAIO
 - 2.1.1 - Il telaio deve rimanere come omologato ed è vietato asportare materiale da qualunque componente.
- 2.2 - TELAIETTO REGGISELLA
 - 2.2.1 - Il telaietto reggisella originale può essere modificato rimuovendo eventuali elementi non strutturali o sostituito con altro, eventualmente fornito come kit specifico per il motociclo omologato.
- 2.3 - TELAIETTO PORTA STRUMENTI
 - 2.3.1 - Il telaietto porta strumenti originale può essere modificato rimuovendo eventuali elementi non strutturali o sostituito con altro, eventualmente fornito come kit specifico per il motociclo omologato.
- 2.4 - FORCELLONE
 - 2.4.1 - Salvo per quanto autorizzato nel RTGS, il forcellone deve restare come omologato.
- 2.5 - PIASTRE DI STERZO
 - 2.5.1 - La piastra di sterzo superiore e quella inferiore devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.

- 2.6 - MANUBRI E COMANDI
- 2.6.1 - I manubri ed i comandi manuali (esclusa la pompa freno anteriore) possono essere riposizionati e/o sostituiti.
- 2.6.2 - Il comando dell'acceleratore ed i relativi cavi possono essere sostituiti e/o riposizionati.
- 2.6.3 - Le leve di comando (freno e frizione) possono essere sostituite.
- 2.7 - PEDANE E COMANDI
- 2.7.1 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono essere modificati o riposizionati, a condizione che vengano utilizzati i punti originali di fissaggio al telaio.
- 2.7.2 - Il leveraggio del comando cambio può essere "invertito" o modificato.
- 2.7.3 - L'alleggerimento delle staffe di supporto delle pedane poggiapiedi, è consentito.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE
- 3.1.1 - La forcella, nella sua struttura (fodero, stelo, piedini), deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per il motociclo omologato.
- 3.1.2 - Gli anelli para-polvere possono essere modificati, sostituiti o rimossi, a condizione che la forcella rimanga perfettamente sigillata.
- 3.1.3 - I tappi forcella possono essere modificati o sostituiti allo scopo di permettere registrazioni delle tarature dall'esterno.
- 3.1.4 - Le parti interne della forcella come molle, valvole, pistoni e lamelle possono essere rimosse, modificate o sostituite. L'uso di cartucce "after-market" anche sigillate, è consentito.
- 3.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO
- 3.2.1 - L'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio possono essere aggiunti, modificati o sostituiti con materiale after-market.
- 3.3 - SOSPENSIONE POSTERIORE
- 3.3.1 - L'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) può essere modificato o sostituito, a condizione che sia mantenuto lo schema della sospensione posteriore utilizzato per il motociclo omologato.
- 3.3.2 - Gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 3.3.3 - Il leveraggio della sospensione posteriore, deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - DISCHI FRENO
- 4.1.1 - I dischi dei freni originali possono essere sostituiti con altri, forniti come kit specifico per il motociclo omologato.
- 4.1.2 - Non è permesso aggiungere condotti d'aria allo scopo di migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante.
- 4.2 - PINZE FRENO
- 4.2.1 - Le pinze freno anteriori e posteriori, così come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio, devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 4.2.2 - Il supporto della pinza freno posteriore può essere modificato per essere fissato al forcellone, a condizione che i punti di fissaggio della pinza rimangano come in origine.
- 4.3 - POMPE FRENO
- 4.3.1 - Ad eccezione delle leve freno, le pompe dei freni anteriori e posteriori devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per il motociclo omologato.
- 4.3.2 - I contenitori del liquido dei freni, sia anteriore che posteriore, possono essere sostituiti e/o riposizionati, ma non rimossi.
- 4.3.3 - I tubi freno possono essere sostituiti.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, i cerchi ruota devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 5.2 - Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, quest'ultimo deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.



- 5.3 - I perni ruota (anteriori e posteriori) originali, possono essere sostituiti con altri realizzati nello stesso materiale e con un peso non inferiore a quello indicato nelle fiches.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 - Gli pneumatici sono liberi purché il disegno del battistrada sia ottenuto mediante stampo.
- 6.2 - L'uso di pneumatici rain deve essere limitato alle condizioni di gara bagnata.
- 6.3 - Sono consentiti pneumatici con indice di velocità minimo "V", che non riportino la dicitura "Not for Highway use".
- 6.4 - A parziale deroga a quanto stabilito nel RTGS, si autorizza l'uso dello pneumatico anteriore "Dry" 120/70.
- 6.5 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte e generatori sulla griglia di partenza è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 7.1 - SERBATOIO
- 7.1.1 - Ad eccezione di quanto specificato negli articoli a seguire, il serbatoio deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 7.1.2 - Il tappo può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.
- 7.1.3 - I tubi di sfiato possono essere sostituiti o modificati.
- 7.2 - CIRCUITO CARBURANTE
- 7.2.1 - Il circuito del carburante compreso tra il serbatoio ed il flauto iniettori può essere modificato o sostituito.
- 7.2.2 - L'aggiunta filtri carburante è consentita.

ART. 8 - ALIMENTAZIONE

- 8.1 - CARBURATORE
- 8.1.1 - I soli carburatori ammessi sono il Dell'Orto PHBH con diffusore da mm 28, il Dell'Orto VHST con diffusore da mm 28 e il Dell'Orto VSHS con diffusore da mm 30.
- 8.1.2 - Il corpo del carburatore, la sezione del diffusore ed il numero dei getti non possono essere modificati. Tutti i rimanenti componenti del carburatore sono liberi.
- 8.1.3 - Il collettore di ammissione ed il cornetto del carburatore possono essere modificati o sostituiti.
- 8.1.4 - È consentito rimuovere il miscelatore assieme a tutti i suoi componenti.
- 8.2 - PACCO LAMELLARE
- 8.2.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire il pacco lamellare deve essere mantenuto originale.
- 8.2.2 - Il numero e lo spessore dei petali sono liberi.
- 8.2.3 - Gli stoppers possono essere modificati, rimossi o sostituiti.
- 8.3 - FILTRO DELL'ARIA
- 8.3.1 - Il filtro dell'aria può essere modificato o sostituito. L'utilizzo di un filtro aria sul condotto di aspirazione o sulla cassa filtro (se presente) è obbligatorio. Sono ammessi unicamente filtri in carta, in fibra di cotone (tipo k&N), in spugna o realizzati con una rete metallica i cui fori abbiano una superficie massima di mm² 2.
- 8.3.2 - Aggiungere alla cassa filtro eventuali raccordi per il collegamento degli sfiati carburatore con il serbatoio carburante, è consentito.
- 8.3.3 - Modificare parti della scatola del filtro originale in modo che possa funzionare da convogliatore d'aria, è consentito.



ART. 9 - MOTORE

- 9.1 - GENERALITÀ MOTORE
- 9.1.1 - Sono ammessi motocicli con motore monocilindrico 2T, alimentati a carburatore, con una cilindrata massima di 125cc.
- 9.2 - CARTER MOTORE
- 9.2.1 - È consentita la raccordatura dei travasi del carter motore con il cilindro.
- 9.2.2 - La misura trasversale della camera di manovella (distanza fra i semicarter) non può essere modificata, deve rimanere come omologata.
- 9.2.3 - Sostituire i cuscinetti del motore con altri di pari dimensioni e tipologia, è consentito. Il gioco radiale, il materiale ed il modello della gabbia di contenimento delle sfere e/o rulli, sono liberi.
- 9.2.4 - Calettare boccole di alluminio o bronzo per ripristinare le sedi dei cuscinetti dell'albero motore, è consentito. Tali boccole devono avere forma cilindrica e diametro massimo di mm. 70.

- 9.2.5 - In caso di danneggiamento, dovuto a rotture o altro, è vietato riparare i carter ed i coperchi motore mediante riporto di materiale.
- 9.3 - ALBERO MOTORE
 - 9.3.1 - L'albero motore deve rimanere come omologato.
 - 9.3.2 - La modifica della corsa del pistone è vietata.
 - 9.3.3 - L'asse d'accoppiamento delle mannaie dell'albero motore può essere sostituito con altro di pari dimensioni.
 - 9.3.4 - Il cuscinetto e le rondelle di spallamento utilizzati per l'accoppiamento della biella all'albero motore sono liberi.
- 9.4 - BIELLA
 - 9.4.1 - La biella deve rimanere come omologata.
- 9.5 - PISTONE
 - 9.5.1 - Il pistone può essere modificato o sostituito con altro purché conforme alle fiches.
 - 9.5.2 - Lo spinotto del pistone e la gabbia a rulli per l'accoppiamento del pistone con la biella sono liberi.
- 9.6 - CILINDRO
 - 9.6.1 - Le dimensioni, la forma delle luci e dei travasi sono libere, il grezzo del cilindro ed il numero delle luci e dei travasi devono rimanere come omologati.
 - 9.6.2 - Alesare i cilindri nel rispetto dei limiti di cilindrata specificata nelle fiches, è consentito.
 - 9.6.3 - Sottoporre la parete interna del cilindro ad un trattamento superficiale è consentito, a condizione che il riporto venga effettuato con lo stesso tipo di materiale utilizzato dal costruttore.
 - 9.6.4 - Alesare il piano superiore del cilindro è consentito, a condizione che venga rispettato il limite sul rapporto di compressione.
 - 9.6.5 - È consentito montare un anello anti-detonazione, di qualsiasi materiale, sul piano superiore del cilindro.
- 9.7 - TESTA
 - 9.7.1 - Il coperchio della testa deve rimanere originale. La testa può essere modificata o sostituita.
 - 9.7.2 - Il filetto della candela può avere una misura compresa tra mm. 17,65 e mm. 18,00 corrispondenti rispettivamente ad un volume di 2,3 cc. e 2,4 cc.
 - 9.7.3 - La candela, una volta fissata sulla testa, non può sporgere nella parte interna della camera di combustione, esclusi gli elettrodi.
 - 9.7.4 - Il rapporto di compressione deve avere un valore massimo di 13,5:1.

ART. 10 - TRASMISSIONE

- 10.1 - FRIZIONE
 - 10.1.1 - Il tipo di frizione (a bagno d'olio) ed il suo comando (meccanico) devono rimanere come omologati.
 - 10.1.2 - La frizione è libera. L'intero gruppo frizione può essere sostituito con materiale after-market.
 - 10.1.3 - Il coperchio frizione può essere sostituito con altro dello stesso materiale e con un peso complessivo non inferiore al coperchio originale.
- 10.2 - CAMBIO
 - 10.2.1 - Il numero di marce, il layout del cambio, il sistema di selezione delle marce e di azionamento delle forchette cambio devono rimanere come in origine sul motociclo omologato.
 - 10.2.2 - I rapporti di trasmissione (della primaria e del cambio) devono essere mantenuti come indicati nelle fiches.
- 10.3 - TRASMISSIONE FINALE
 - 10.3.1 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni, nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
 - 10.3.2 - Modificare o rimuovere il coperchio copri-pignone e la protezione del ramo superiore della catena di trasmissione, è consentito.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

- 11.1 - RADIATORE ACQUA
 - 11.1.1 - Il radiatore deve rimanere come omologato, il tappo del radiatore è libero.
 - 11.1.2 - È consentito rimuovere la ventola di raffreddamento assieme alle relative staffe di supporto ed ai suoi collegamenti elettrici.
 - 11.1.3 - Sul radiatore dell'acqua è consentito fissare una rete di protezione.



- 11.1.4 - Il convogliatore d'aria fissato sotto la piastra di sterzo inferiore può essere aggiunto, modificato o sostituito.
- 11.1.5 - È consentito l'uso di un convogliatore d'aria fissato sul radiatore per migliorare il raffreddamento.
- 11.2 - CIRCUITO ACQUA
- 11.2.1 - È consentito rimuovere la valvola termostatica ed il vaso di espansione (assieme alla relativa tubazione).

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI
- 12.1.1 - Il cablaggio principale può essere modificato o sostituito con altro fornito come kit specifico per il motociclo omologato.
- 12.1.2 - È consentito modificare, sostituire o rimuovere i comandi elettrici sul manubrio. È obbligatorio montare (o mantenere) un interruttore di spegnimento del motore, montato sul manubrio, conformemente a quanto stabilito nel RTGS.
- 12.2 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE
- 12.2.1 - La centralina di controllo motore può essere sostituita con altra fornita come kit specifico per il motociclo omologato.
- 12.2.2 - L'uso di sistemi atti a variare l'angolo di anticipo di oltre 1° in anticipo o ritardo, è vietato.
- 12.2.3 - Non sono ammessi sistemi di nessun genere che consentano di variare la curva di accensione.
- 12.2.4 - Variare l'angolo di anticipo spostando il pick-up o il rotore rispetto alla loro posizione originale è vietato.
- 12.3 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE
- 12.3.1 - È consentita la rimozione del sistema di avviamento unitamente ai cablaggi elettrici ed a tutti i componenti che ne consentano il funzionamento e l'attivazione (inclusa la ruota dentata del volano).
- 12.3.2 - Il sensore di temperatura acqua può essere rimosso o sostituito con altro anche abbinato ad un proprio display di lettura.
- 12.3.3 - Il generatore di corrente non può essere modificato. Il circuito di ricarica della batteria può essere disattivato.
- 12.3.4 - È consentito riposizionare i vari componenti dell'impianto elettrico, purché i fissaggi avvengano in maniera stabile e sicura.
- 12.3.5 - La batteria può essere sostituita, riposizionata ma non rimossa.
- 12.3.6 - Il cruscotto deve rimanere come omologato.
- 12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO
- 12.4.1 - È ammesso l'uso di sistemi per la visualizzazione del tempo sul giro, conformi a quanto specificato nel RTGS.
- 12.4.2 - L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shifter" è ammesso a condizione di essere connesso unicamente alla centralina di controllo motore o alle bobine di accensione, oltre che al positivo ed alla massa del cablaggio principale per l'alimentazione.
- 12.4.3 - L'aggiunta di sistemi di acquisizione dati e di controllo di trazione di qualsiasi tipo è vietato.



ART. 13 - CARROZZERIA

- 13.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA
- 13.1.1 - La carenatura, la sella, il parafango anteriore e tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono apparire come originariamente prodotti dal costruttore per il modello omologato.
- 13.1.2 - I particolari che costituiscono la carrozzeria possono essere sostituiti da duplicati estetici di materiale diverso. L'uso di componenti realizzati con fibra di carbonio e/o kevlar non presenti in origine sul modello omologato è vietato.
- 13.1.3 - Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi della carrozzeria possono essere modificati o sostituiti. Gli attacchi carenatura possono essere sostituiti con attacchi rapidi.
- 13.1.4 - Il colore e la grafica di carenatura, sella, parafanghi e sovrastrutture sono liberi.
- 13.1.5 - I numeri di gara devono essere bianchi e le tabelle porta numero nere.
- 13.2 - CARENA
- 13.2.1 - Il vetrino (plexi) del cupolino è libero, purché conforme a quanto specificato nel RTGS.
- 13.2.2 - Le dimensioni della carenatura devono essere le stesse di quella originale senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi rispetto all'origine. La variazione del numero di pezzi che compongono la carenatura è consentita.
- 13.2.3 - Piccole modifiche alla carenatura sono ammesse per consentire il montaggio dell'impianto di scarico e permettere l'uso di un sollevatore per il cambio delle ruote. È autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in materiale plastico per il telaio o per il motore.

13.3 - PARAFANGHI

13.3.1 - La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.

13.3.2 - Il parafango posteriore può essere modificato, sostituito o rimosso.

13.4 - SELLA

13.4.1 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.

13.4.2 - Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 - L'impianto di scarico inteso come flangia e tubo di scarico, silenziatore e relativi componenti di assemblaggio è libero.

14.2 - È consentito l'uso della fibra di carbonio e/o kevlar come materiale costruttivo per i silenziatori e per le relative staffe di fissaggio.

14.3 - Il titanio non può essere usato come materiale costruttivo per il tubo di scarico o per il silenziatore.

14.4 - Il limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A, a 7000 giri/min.

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 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di legatura, le modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.

15.3 - È vietato l'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar, se non presenti in origine sul motociclo omologato.

ART. 16 - MATERIALI

16.1 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar come materiale costruttivo è autorizzato solo per:

- Protezioni del telaio, del forcellone e del serbatoio.
- Pinna para-catena e para-tacchi.
- Lamelle del pacco lamellare.
- Silenziatore e staffa silenziatore.

16.2 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di ferro:

- Piste frenanti dei dischi freno.
- Albero motore, biella, spinotti e fasce di tenuta pistone.

16.3 - I seguenti componenti devono essere realizzati in lega di alluminio:

- Cerchi ruota.
- Pistone, carter motore, coperchi laterali carter motore.
- Carburatore.

16.4 - L'uso del magnesio, del tungsteno e del titanio è vietato, salvo per i componenti montati in origine sul motore.



Art. 17 - DEROGHE CLASSE SPORT PRODUCTION OPEN

A parziale deroga di quanto stabilito dagli articoli precedenti si stabilisce che i motocicli appartenenti alla classe **Sport Production (SP) Open** devono essere conformi agli articoli a seguire.

GENERALITÀ

17.1 - Sono ammessi alla Sport Production (SP) Open, motocicli derivati dalla serie con motore monocilindrico 2T, alimentato a carburatore, prodotti fino all'anno 2012.

17.2 - Per i motocicli appartenenti alla classe SP Open non esistono kit specifici né fiche di omologazione.

17.3 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia è di Kg. 97.

CICLISTICA

17.4 - Il telaietto reggisella originale può essere modificato per aggiungere delle staffe e rimuovere delle parti non strutturali protuberanti, a condizione che questo non ne intacchi l'integrità strutturale. Eventuali accessori avvitati sul telaietto possono essere rimossi.

17.5 - Qualora sia smontabile dal telaio, il telaietto reggisella può essere sostituito con altro realizzato con lo stesso tipo di materiale o con un materiale di peso specifico superiore all'originale.

17.6 - Il telaio porta strumenti ed i supporti anteriori della carenatura possono essere modificati o sostituiti con altri realizzati con lo stesso tipo di materiale o con un materiale di peso specifico superiore all'originale.

IMPIANTO FRENANTE

17.7 - I dischi freno od i loro componenti (pista frenante, flangia, nottolini) possono essere sostituiti con materiale aftermarket che si conformi ai seguenti criteri:

- I valori nominali dell'altezza della fascia di attrito, del diametro esterno delle piste frenanti, devono essere uguali a quelli delle piste frenanti originali. Il valore nominale dello spessore della fascia di attrito non deve essere inferiore all'originale.
- I dischi freno possano essere utilizzati senza richiedere alcuna modifica alle pinze freno.
- Le flange si possano fissare al cerchio ruota utilizzando i fissaggi del disco omologato.
- I materiali costruttivi della pista frenante e della flangia disco originali siano mantenuti.

17.8 - Le pompe dei freni anteriori e posteriori sono libere.

CERCHI RUOTA

17.9 - È consentito sostituire i cerchi originali con cerchi Marchesini modello "SP".

ALIMENTAZIONE

17.10 - Il carburatore è libero per marca modello e misura.

17.11 - Il pacco lamellare è libero.

MOTORE

17.12 - L'albero, la biella ed il pistone (inclusi lo spinotto ed il relativo cuscinetto di accoppiamento), sono liberi.

17.13 - Il cilindro, non ci sono vincoli riguardanti i il numero e la forma dei travasi.

17.14 - La testa è libera, non ci sono vincoli riguardanti il rapporto di compressione.

IMPIANTO ELETTRICO

17.15 - Il cablaggio è libero.

17.16 - La centralina di controllo motore è libera.



Art. 18 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nell'Annesso Velocità 2018, si invitano pertanto i piloti ed i team a prenderne visione. A titolo esemplificativo ma non esaustivo si ricordano alcune delle norme fondamentali relative alla sicurezza dei motocicli durante l'uso in pista:

- Alle operazioni preliminari (O.P.) il Commissario Tecnico (C.T.) preposto ha la facoltà di respingere i motocicli giudicati non conformi al RTGS, al regolamento di trofeo ed ai regolamenti di classe in esso citati. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al 1° C.T., tale decisione è inappellabile.
- Alle O.P. ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. La punzonatura di un motociclo sostitutivo è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, frattura etc.) e deve essere preventivamente concordata con il C.T. preposto. Il motociclo deve essere della stessa marca e dello stesso modello di quello sostituito. Nelle classi di motocicli con telaio prototipo, per la definizione del modello del motociclo, fanno riferimento la marca ed il modello del motore.
- 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 vicino al canotto di sterzo, a discrezione del C.T. preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata, priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. L'uso in pista di motocicli non punzonati o con punzoni in cattive condizioni è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- Il C.T. ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti 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 C.T. o sulla F.M.I. per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.
- È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista.
- 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, oltre che durante le O.P. e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in

pista o durante i turni di prova. I Commissari di Gara sono autorizzati a dare supporto alle attività di ispezione su incarico del 1° C.T.

- In sede di verifica tecnica, il C.T. preposto ha la facoltà di richiedere, ispezionare, analizzare, trattenere qualsiasi componente o dato presente sul motociclo, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste del C.T. è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del C.T. preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato nel RTGS e nei regolamenti di classe o di trofeo sulle misure effettuate non viene applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.
- 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. In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.
- Le estremità esposte dei manubri, tutte le leve di comando sui manubri e le pedane devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica.
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.
- 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.
- L'uso di cerchi ruota in materiale composito come carbonio e/o kevlar, inclusi quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro, non è ammesso.
- Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe").
- 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 fatti terminare e scaricare nella cassa filtro, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.
- 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 acciaio, l'uso di viti in alluminio o titanio per quest'applicazione è vietato. È consigliato montare coperchi supplementari che coprano almeno 1/3 della superficie dei coperchi laterali.
- 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. 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.
- Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.
- Il tappo di carico del radiatore dell'acqua deve garantire una tenuta perfetta e deve essere assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale.
- Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, i tubi di mandata e ritorno al radiatore olio, i filtri dell'olio e gli scambiatori (acqua olio) esterni al motore, devono avere una tenuta perfetta ed essere assicurati con un filo da legatura in modo tale da impedirne l'apertura accidentale. Le tubazioni contenenti olio in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna ed avere terminali crimpati o filettati. È raccomandato l'uso di terminali, banjo e bulloni di fissaggio realizzati in lega di ferro o, dove ammesso, in titanio.
- Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.



- Sui motocicli è obbligatorio montare saldamente sotto o sopra il codino, nella parte posteriore una luce (con involucri stagni) con un fascio luminoso continuo di colore rosso con una potenza di 10-15Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8Watt, per le lampade a led. Tale luce deve essere attivabile mediante un interruttore posizionato in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella alla moto. La luce deve essere accesa unicamente quando il D.d.G. dichiara la prova o la gara bagnata e in caso di ridotta visibilità a discrezione del D.d.G. In caso di ridotta visibilità, l'obbligo di accensione della luce posteriore viene segnalato ai piloti mediante l'esposizione dell'apposito cartello.
- Il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente ed incolore (non sono ammessi plexi fumé).
- I motocicli 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 250cc e 6,0lt per i motocicli con cilindrata superiore a 250cc. Nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato un foro con diametro minimo di 25mm che deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il D.d.G. dichiara la gara o la prova bagnata. Sui motocicli privi in origine di carenatura integrale (Naked), è ammesso montare una vasca di contenimento che careni la parte inferiore del motociclo al fine di ottemperare a questo obbligo, a condizione che l'altezza di tale vasca non superi il piano passante per gli assi ruota anteriore e posteriore.
- I caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere chiaramente leggibili, di colore omogeneo ed avere un fondo possibilmente opaco, tale da non riflettere la luce solare.
- L'uso di un casco protettivo integrale, omologato, di misura adatta, in perfette condizioni, indossato correttamente e allacciato con l'apposito cinturino sottogola è obbligatorio. Il casco deve riportare al suo interno un'etichetta che ne certifichi l'omologazione secondo lo standard europeo (ECE 22-05 'P'), giapponese (JIS T 8133 2007 e successivi) o statunitense (SNELL M 2010 e successivi).
- L'uso del para-schiena omologato secondo le norme EN1621-2:2010 (e successive) è obbligatorio in tutte le classi.

Art. 19 – NORMA TRANSITORIA

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Velocità 2018, le Norme Sportive Supplementari, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

Art. 20 – VARIAZIONI REGOLAMENTARI

Previa autorizzazione da parte del S.T.S. della F.M.I., l'Organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico, anche durante la stagione, dandone tempestiva comunicazione agli iscritti.

VISTO COMITATO TECNICO

9 MAGGIO 2018



VISTO SI APPROVA

IL PRESIDENTE DEL

STS – Settore Tecnico Sportivo - Area Sportiva
Giovanni Copioli