



TROFEO INTERNATIONAL GRAND PRIX 125-250

REGOLAMENTO TECNICO 2018

Fermo restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS i motocicli che partecipano a questa classe devono rispettare il presente Regolamento.

ART. 1 – CLASSI AMMESSE

- 1.1 - Sono ammessi al presente Trofeo motocicli prototipo e derivati di serie equipaggiati con motori 2 tempi, aspirati, come descritti di seguito:
- Classe 125 GP: mono-cilindrico con cilindrata massima fino a 125 cc.
 - Classe 250 SP: mono e bi-cilindrico con cilindrata superiore a 125cc fino a 250cc.
 - Classe 250 GP: mono e bi-cilindrico con cilindrata superiore a 125cc fino a 250cc.
- 1.2 - Il peso minimo dei motocicli in ordine di marcia deve essere:
- Classe 125 GP: Kg. 70.
 - Classe 250 SP: Kg. 110.
 - Classe 250 GP: Kg. 100.
- 1.3 - A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS si stabilisce che ogni pilota può fare punzonare un massimo di due motocicli (telai), anche di marche differenti, purché appartenenti alla medesima classe (125GP - 250 SP - 250 GP).

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Unicamente nelle classi 125 GP, 250 GP, il telaio, forcellone, serbatoio, sella e carenatura, non possono essere quelli di un motociclo "non-prototipo" anche quando modificati, intendendo per "non-prototipo", un motociclo prodotto in serie e omologato per l'uso stradale.
- 2.2 - Nella classe 250 SP il telaio deve essere quello di un motociclo prodotto in serie ed omologato per l'uso stradale.
- 2.2 - In tutte le classi il telaio, forcellone e tutte le sovrastrutture del motociclo sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 - Le sospensioni (anteriore e posteriore) sono libere nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
- 3.2 - Sospensioni attive o semi-attive e/o sistemi elettronici atti al controllo delle funzioni delle stesse (inclusa la lunghezza) non sono ammessi.
- 3.3 - La regolazione meccanica ed idraulica della forcella e dell'ammortizzatore deve essere obbligatoriamente di tipo meccanico/manuale.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 - L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti stabiliti nel RTGS.

4.2 - Le piste frenanti dei dischi freno devono essere realizzate in lega di ferro.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - Salvo quanto stabilito negli articoli a seguire i cerchi ruota sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

5.2 - Conformemente quanto stabilito nel RTGS, l'uso di cerchi ruota in materiale composito come carbonio e/o kevlar, inclusi quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro, è vietato.

5.3 - Sono ammessi cerchi ruota con larghezza max di 4.00" per l'anteriore e 5.50" per il posteriore.

ART. 6 - PNEUMATICI

6.1 - In tutte le classi, gli pneumatici sono liberi per tipologia marca e modello purché conformi a quanto specificato nel RTGS.

6.2 - Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte e generatori sulla griglia di partenza, conformemente a quanto indicato nel RTGS, è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

7.1 - La capacità del serbatoio deve essere uguale o inferiore a 32lt.

7.2 - La forma ed il criterio costruttivo del serbatoio, sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

7.3 - Tenuto conto del carattere amatoriale e storico del Trofeo, a parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, si stabilisce che sono ammessi serbatoi con tappi che sporgano dal profilo dello stesso e serbatoi in materiale composito privi di etichetta comprovante la conformità alle specifiche F.I.M./FCB-2005.

7.4 - Alle O.P. il C.T. ha la facoltà di respingere i motocicli con serbatoi non conformi o comunque giudicati non sicuri. In caso di controversia, la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al C.T., tale decisione è inappellabile.

ART. 8 - MOTORE

8.1 - Il motore è libero nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

8.2 - Sono ammessi unicamente motori 2 tempi aspirati.

8.3 - Non è ammessa nessuna tolleranza sulla misura della cilindrata.

8.4 - Non sono ammessi motori con pistoni ovali. Vengono considerati ovali i pistoni per i quali la differenza tra diametro minimo e massimo del pistone è maggiore o uguale al 5%.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

9.1 - Qualunque forma di sovralimentazione è vietata.

9.2 - L'iniezione diretta di carburante non è considerata sovralimentazione.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - FRIZIONE

10.1.1 - La frizione ed il rispettivo comando sono liberi.

10.1.2 - L'uso di attuatori della frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici, inclusi sistemi a doppia frizione (DSG) sono vietati.

10.2 - CAMBIO

10.2.1 - Sono ammessi cambi con un massimo di 6 rapporti.

10.2.2 - Non sono ammessi cambi automatici a variazione continua (CVT).

10.2.3 - L'uso del dispositivo di assistenza alla cambiata "quick-shifter" è consentito.

10.2.4 - L'uso di attuatori di cambiata elettro-meccanici o elettro-idraulici è vietato

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.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 11.1 - Qualora presenti, gli impianti di raffreddamento acqua e olio (radiatori, pompa e tubi) sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 - La strumentazione, le centralina di controllo motore (ECU), il cablaggio ed i comandi sono liberi.
- 12.2 - L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
- 12.3 - L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione è consentito.
- 12.4 - A parziale deroga di quanto stabilito dall'RTGS si stabilisce che il pulsante di spegnimento del motore (kill-switch) può essere posizionato sia sul semi-manubrio destro che su quello sinistro. 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.

ART. 13 - CARROZZERIA

- 13.1 - La carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
- 13.2 - L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è consentito.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

- 14.1 - L'impianto di scarico è libero nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
- 14.2 - Il limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A a 7000 giri per minuto.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

- 15.1 - La bulloneria è libera nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
- 15.2 - Per il fissaggio delle parti strutturali e degli elementi della trasmissione finale è ammessa solo bulloneria in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o viteria in titanio di grado 5.
- 15.3 - La bulloneria in alluminio può essere utilizzata solo per il fissaggio di parti non strutturali.
- 15.4 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, le modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.

ART. 16 - TABELLE PORTANUMERO E NUMERI

- 16.1 - I colori delle tabelle porta numero e dei numeri di gara sono liberi, purché le tonalità scelte siano in forte contrasto. Le dimensioni di numeri e tabelle e la loro posizione devono essere conformi a quanto stabilito nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) F.M.I. In caso di controversia la decisione del C.T. è inappellabile.

Art. 17 - 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 involucro stagno) 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. 18 – 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. 19 – 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 Copioni**