TROFEO APRILIA RS 457 2026

REGOLAMENTO TECNICO

Fermo restando quanto stabilito nel vigente Regolamento Manifestazioni Motociclistiche della "FMI" – Federazione Motociclistica Italiana – (di seguito "RMM") e nelle norme sportive del vigente Regolamento Velocità FMI, i motocicli che partecipano al Trofeo Aprilia 457 (di seguito anche il "Trofeo") devono essere conformi a quanto specificato nel presente regolamento tecnico (di seguito il "Regolamento"). I documenti (liste, modelli o fiches) citati di seguito sono da considerarsi parte integrante del presente Regolamento. Al trofeo sono ammessi unicamente motocicli Aprilia RS 457.

Il presente Regolamento ha lo scopo di consentire limitate modifiche ai Motocicli omologati, al fine di assicurare la sicurezza sui campi gara e bilanciare le prestazioni dei Motocicli stessi.

Salvo quanto diversamente specificato nel presente Regolamento, tutti i Motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel vigente Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza della FMI (di seguito anche "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.

Le verifiche tecniche vengono effettuate dal Responsabile Tecnico del Trofeo, congiuntamente ai Commissari di Gara FMI.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 Se non altrimenti stabilito, le viste anteriore, laterali e posteriore dei Motocicli devono essere conformi all'aspetto del modello omologato. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa norma.

1.2 Il peso del Motociclo in ordine di marcia, come definito nel RTGS, non deve essere inferiore a Kg 150.

1.3 Tutti i Motocicli partecipanti al Trofeo Aprilia RS 457, quando sono in pista, devono montare obbligatoriamente (salvo diversamente specificato negli articoli a seguire) tutti i componenti obbligatori del kit definito dall'Organizzazione (si veda Allegato A per maggiore dettaglio). Eventuali deroghe al presente articolo devono essere autorizzate dall'Organizzatore stesso. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come irregolarità tecnica.

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. La verniciatura del telaietto reggisella è libera ma la sua lucidatura è vietata. Il pezzo in plastica che funge da chiusura inferiore del reggisella, può essere modificato, alleggerito e/o semplificato.

2.3 TELAIETTO PORTA STRUMENTI E SUPPORTI CARENATURA

2.3.1 Il telaietto portastrumenti in plastica, deve essere mantenuto originale. È ammesso forare il supporto strumenti, per semplificare il passaggio dei cavi elettrici.

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 non possono essere modificati o sostituiti.

2.4.3 Il perno forcellone deve rimanere nella posizione originale.

2.5 PIASTRE DI STERZO

2.5.1 Salvo quanto autorizzato nel RTGS la piastra di sterzo inferiore ed il cannotto di sterzo devono essere mantenuti originali.

2.5.2 La piastra di sterzo superiore è libera.

2.5.3 Le battute dello sterzo fissate nella piastra inferiore sono libere. L'angolo di rotazione dello sterzo da ambedue i lati della linea mediana deve essere di almeno 15°

2.6 MANUBRI E COMANDI

2.6.1 I semi manubri sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.6.2 Il comando del gas elettronico deve essere mantenuto originale.

2.6.3 È obbligatorio l'utilizzo della protezione leva freno anteriore.

2.6.4 Le pulsantiere a sinistra deve quella presente nel kit di Aprilia Racing 457.

2.7 PEDANE E COMANDI

2.7.1 Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

2.7.2 Le piastre e gli elementi di supporto delle pedane poggiapiedi e dei comandi a pedale sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS a condizione che vengano utilizzati i punti originali di fissaggio al telaio.

2.7.3 e leve del comando frizione e della pompa freno anteriore, sono libere.

ART. 3 - SOSPENSIONI

3.1 SOSPENSIONE ANTERIORE

3.1.1 Salvo quanto autorizzato nel RTGS e negli articoli a seguire la forcella, nella sua struttura (fodero, stelo, piedini), deve essere mantenuta originale.

3.1.2 La finitura superficiale delle canne forcella (steli e foderi) non può essere cambiata. Sottoporre gli elementi della forcella a trattamenti superficiali è vietato.

3.1.3 L'uso di cartucce after-market è ammesso così come la modifica della cartuccia originale.

3.1.4 L'uso di differenti molle è ammesso.

3.1.5 Non sono ammesse cartucce pressurizzate.

3.2 AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.2.1 Non è ammesso il montaggio di un ammortizzatore di sterzo.

3.3 SOSPENSIONE POSTERIORE

3.3.1 È ammesso sostituire o modificare l'elemento ammortizzante posteriore, a condizione che venga mantenuto lo schema della sospensione posteriore del motociclo omologato.

3.3.2 I registri e gli attacchi della sospensione posteriore al telaio ed al forcellone devono essere mantenuti originali.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

4.1 GENERALITÀ IMPIANTO FRENANTE

4.1.1 L'impianto frenante deve restare originale senza alcuna modifica ad eccezione delle pastiglie freno e dei tubi dell'impianto frenante che possono essere sostituiti con prodotti after market.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

5.1 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS, i cerchi ruota anteriori e posteriori devono essere mantenuti originali.

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.

ART. 6 – PNEUMATICI

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

Anteriore slick:	120/70 R 17 NHS TL	PIRELLI DIABLO SUPERBIKE SC1
Posteriore slick	160/60 R 17 NHS TL	PIRELLI DIABLO SUPERBIKE SC1
Anteriore rain:	120/70 R 17 NHS TL	PIRELLI DIABLO RAIN SCR1
Posteriore rain:	160/60 R 17 NHS TL	PIRELLI DIABLO RAIN SCR1

L'utilizzo di pneumatici di marca, modello, misure o mescole diversi da quelli indicati è considerato una irregolarità tecnica. Tutti gli pneumatici utilizzati per le prove di qualifica e la gara dovranno essere acquistati dal racing Vendor Eventi 2 Ruote srl. Al ritiro degli stessi è cura del pilota/meccanico o persona incaricata all'acquisto verificare la presenza del punzone di riconoscimento prima di allontanarsi dall'area di vendita.

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 può essere sostituito con altro conforme a quanto stabilito nel RTGS.

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

7.3.1 L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti", vigente Regolamento Velocità.

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 omologati sul Motociclo originale inclusa la loro posizione.

8.1.3 Gli iniettori devono rimanere come originariamente omologati sul Motociclo originale.

8.1.4 La pressione in uscita dalla pompa benzina non deve essere superiore a quella indicata nel manuale d'officina.

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 obbligatoriamente quello di marca Sprint Filter previsto nel kit per Aprilia 457 COT240571 FILTRO ARIA RS457 (P08 F1-85) fornito la prima volta nel kit da Aprilia Racing. Il filtro dell'aria deve essere obbligatoriamente utilizzato e alloggiato nella posizione originale.

8.2.4 I condotti di ammissione dell'aria in cassa filtro (telaietto anteriore) devono essere mantenuti originali, nessuna modifica è ammessa ad eccezione della rimozione delle griglie o reti presenti nel condotto.

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 indicate nelle fiches di omologazione nei limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate" del vigente Regolamento Velocità FMI.

9.1.4 La guarnizione di testa e base cilindro devono rimanere originali, 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 a contatto con il blocco cilindri, purché le quote della zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate" del vigente Regolamento Velocità FMI.

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 d'officina.

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 devono rimanere di serie Aprilia come omologati sul Motociclo originale.

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 di serie Aprilia come omologati sul Motociclo originale. Lo spessoramento delle molle delle valvole è vietato.

9.4 CILINDRI

9.4.1 Qualsiasi modifica ai cilindri, ad eccezione della normale manutenzione prevista dal manuale d'officina, è vietata.

9.4.2 Il piano dei cilindri a contatto con la testa deve rimanere 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 E SCATOLA CAMBIO

9.8.1 I carter motore e la scatola cambio 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 di serie Aprilia come omologati sul Motociclo originale. È consentita la verniciatura dei coperchi laterali motore purché sia dello stesso colore del coperchio originale. Le protezioni dei carter laterali devono essere obbligatoriamente montate rispettando le norme specifiche del RTGS.

9.9 COPPA DELL'OLIO

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

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.

10.2 FRIZIONE

10.2.2 La frizione e il comando frizione, ivi compresi i dischi frizione condotti e conduttori devono essere mantenuti originali Aprilia, possono essere sostituite le molle frizione.

10.3 CAMBIO

10.3.1 Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, 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.

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.

10.4.2 Il coperchio copri-pignone deve essere rimosso.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

11.1 RADIATORE ACQUA

11.1.1 Il radiatore acqua deve essere quello originale equipaggiante il Motociclo. L'aggiunta di radiatore acqua secondario è permessa.

11.2 CIRCUITO ACQUA

11.2.1 Qualsiasi modifica alla pompa dell'acqua è vietata.

11.2.2 Il termostato dell'acqua non può essere rimosso.

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.

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).

12.2 ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 L'unica centralina di controllo motore (ECU) consentita è quella distribuita nel Kit Aprilia Racing e deve rimanere inalterata sia nel hardware che nel firmware. Il quick-shifter può essere aggiunto 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 di origine montate sul motociclo omologato (NGK IR MR9DI-7).

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 omologato sul Motociclo originale.

12.3.2 Il sistema lambda originale (sonda) deve essere rimosso.

12.3.3 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.

12.4.2 L'unica batteria è libera nei limiti del regolamento RTGS. La batteria non può essere riposizionata. Per il fissaggio della batteria al motociclo è obbligatorio utilizzare il supporto originale.

12.4.3 In qualsiasi momento della manifestazione il Motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.

12.4.4 La strumentazione originale (cruscotto), il suo sistema di fissaggio e connessioni elettriche non possono essere modificate o sostituite.

12.5 EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

12.5.1 Nessun componente elettrico o elettronico (sensore, centralina o sistema) può essere aggiunto sul Motociclo.

ART. 13 - CARROZZERIA

13.1 GENERALITÀ CARROZZERIA

13.1.1 Le parti della carrozzeria in fibra di vetro devono essere quelle previste dal kit Aprilia Racing 457. La spugna sella è libera.

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.

13.1.3 Il colore della carena e dei parafanghi deve essere nero opaco, la grafica della carenatura, sella e sovrastrutture sono libere.

A parziale deroga di quanto sopra indicato solo i piloti iscritti al campionato nella stagione 2025 potranno mantenere il colore della carena e dei parafanghi uguale alla stagione precedente ovvero di colore diverso dal nero opaco.

13.1.4 I numeri di gara devono essere Gialli e le tabelle porta-numero nere. A deroga di quanto stabilito nel RTGS, i numeri di gara devono essere conformi a quanto indicato nell'allegato B del presente Regolamento.

13.2 COLORAZIONE DEL MOTOCICLO E GRAFICHE PUBBLICITARIE

13.2.1 La colorazione del Motociclo è obbligatoriamente nera opaca con la sola eccezione per i piloti già iscritti nella stagione 2025 che a parziale deroga di quanto sopra indicato possono mantenere la colorazione della stagione precedente.

13.2.2 Non è consentito esporre sul Motociclo, su banner pubblicitari, striscioni o sulle attrezzature tecniche presenti nel paddock, i loghi di aziende in concorrenza con gli sponsor del Trofeo.

13.2.3 Durante le manifestazioni ufficiali (premiazioni, presentazioni, in griglia di partenza, ecc.), non è consentito esporre sul vestiario del pilota i loghi di aziende in concorrenza con gli sponsor del Trofeo. Tale divieto si applica anche allo staff del pilota presente nella corsia box, sul muretto e sulla griglia di partenza durante le prove e la gara.

13.3 CARENATURA

13.3.1 Il vetrino del cupolino (plexi) è libero, nei limiti di quanto specificato dal RTGS.

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 e posteriore devono essere mantenuti originali e non possono essere rimossi.

13.5 SELLA

13.5.1 L'altezza della spugna sella è libera.

13.6 TUTA

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'impianto di scarico deve essere unicamente quello fornito nel Kit Aprilia Racing di SC-Project, nessuna modifica è ammessa ed eccezione della sostituzione del materiale fonoassorbente del silenziatore.

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 I dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) possono essere rimossi.

14.5 Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A. Il regime di rotazione del motore al quale viene effettuata la misura verrà definita dalla FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA.

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. 16 - RIEPILOGO 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. 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. Il motociclo deve essere della stessa marca e dello stesso modello di quello sostituito.
- 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.
- 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.
- 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. La bulloneria in alluminio non è consentita per quest'applicazione.
- 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. Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe^{R}"). Il tappo del serbatoio deve garantire una tenuta perfetta.

- 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.
- 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. 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 a 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 alla moto. 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.

- 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.
- 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. 17 - 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).

Art. 18 - 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.

VISTO COMMISSIONE TECNICA

APPROVATO CON DELIBERAZIONE D'URGENZA DEL PRESIDENTE N. 322 DEL 12.05.2026
PUBBLICAZIONE 13.05.2026

Kit Racing Aprilia RS 457

CO5100556	centralina elettronica racing
CO5100556	filtro aria sprintfilter
CO5100556	pulsantiere jet prime
CO5100556	scarico completo sc project
CO5100556	kit carene plastic bike

ALLEGATO B – Numeri di Gara Trofeo Aprilia 457

DIMENSIONI DI FONT E NUMERI DI GARA TROFEO Aprilia 457

Numeri Colore Giallo

Font IMPACT

0123456789

Misure Vasca: Altezza 9,5cm / Larghezza 6cm

Misure Tabella Frontale: Altezza 14cm / Larghezza 7cm

N.B.: I NUMERI DI GARA NON SONO FORNITI DALL'ORGANIZZATORE