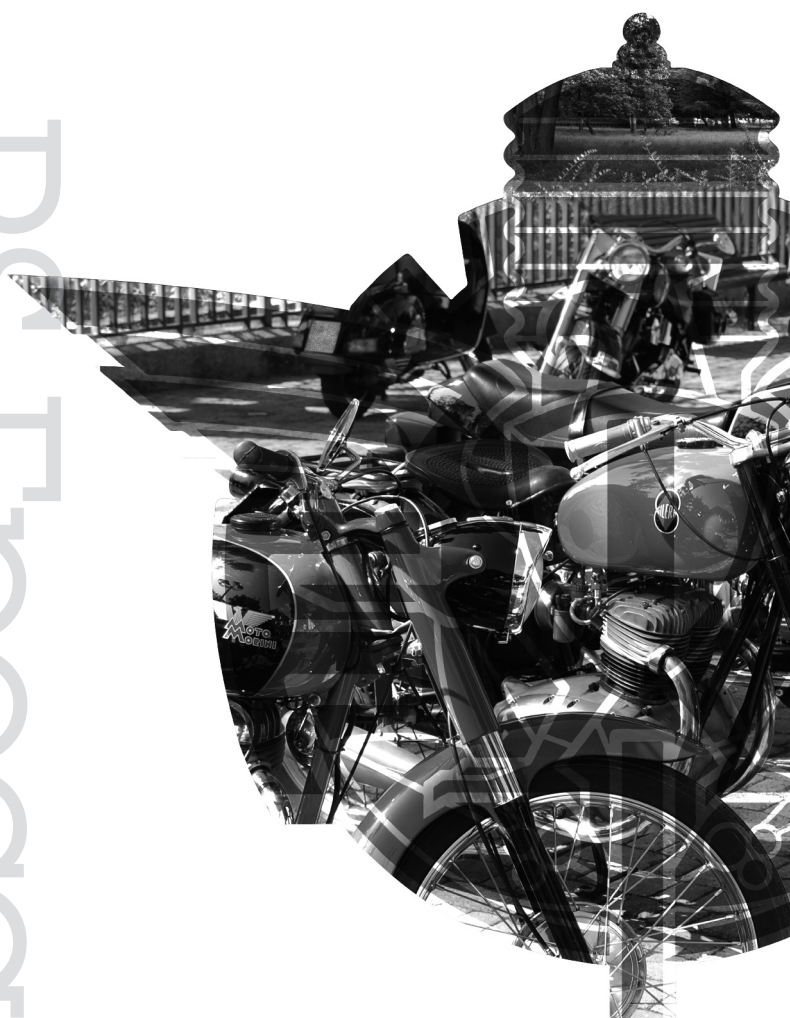


FMI2015

Registro Storico e Moto d'Epoca

RS
Epoca



COMITATO REGISTRO STORICO

NORME ANNO 2015

Premessa di carattere generale

È di competenza del Comitato Registro Storico la regolamentazione, la gestione e/o l'autorizzazione per tutto ciò che riguarda moto con oltre 20 anni dalla costruzione, nel rispetto di quanto previsto dal codice della strada (Art. 60 D. Lgs. n. 285/92) e dall'Art. 63 legge 342/2000 e successive modificazioni; nonché quanto previsto dal DM 17 Dicembre 2009 entrato in vigore il 19 marzo 2010.

II REGISTRO STORICO NAZIONALE

SCOPI

La FMI, allo scopo di tutelare il patrimonio storico nazionale e di promuovere la ricerca, il restauro e la conservazione dei motoveicoli di interesse storico, ha istituito il Registro Storico Nazionale. Al fine di perseguire questi scopi, il Comitato Registro Storico attua iniziative di promozione con la propria presenza nelle mostre scambio, nelle rievocazioni storiche in circuito o su strada o in appositi eventi dedicati a carattere storico-culturale, sia statici (esposizioni), che dinamici (sfilate). Il Comitato Registro Storico organizza iniziative culturali (convegni e corsi) per valorizzare il patrimonio motociclistico italiano e promuoverne la conoscenza, nonché attua attività di ricerca e censimento del patrimonio motociclistico italiano presenti sul territorio ed all'estero.

Il Registro Storico FMI è riconosciuto dal Codice della Strada. Il R.S.N. è tra i registri abilitati dal DM 17 Dicembre 2009 al rilascio del certificato di rilevanza storica e collezionistica, che è l'unico documento che attribuisce la qualifica di veicolo di interesse storico e collezionistico. L'iscrizione al Registro Storico consente il rilascio del certificato di rilevanza storica e collezionistica di un motoveicolo, documento valido per riammettere in circolazione un motoveicolo (reimmatricolazione) e per effettuare la reiscrizione al PRA di motoveicoli radiati, conservando la targa originaria. L'iscrizione al Registro Storico in alcune regioni permette il pagamento agevolato della tassa di circolazione, nonché, in base all'art. 152 del codice della strada, esenta dall'obbligo di circolare con le luci accese di giorno; infine, a discrezione delle amministrazioni comunali, provinciali e regionali, permette di circolare nelle zone interdette ai motoveicoli non catalizzati (ad esempio nella regione Lombardia).

Il Registro Storico Nazionale cataloga le moto dei tesserati alla FMI, registrandone i dati, le caratteristiche e l'originalità, in base ai documenti (dichiarazioni, fotografie, copie libretti di circolazione, etc.) allegati alla richiesta d'iscrizione al registro storico. Il Registro Storico valorizza le moto d'epoca iscritte in senso esclusivamente storico, pertanto il giudizio espresso dal Comitato Registro Storico non comporterà alcuna responsabilità civile e penale del medesimo e non potrà essere a nessun titolo invocato per l'attribuzione di qualsivoglia valore di mercato dei motoveicoli iscritti.

Qualsiasi modifica alle caratteristiche tecnico-costruttive o estetiche, nonché l'alterazione dello stato di conservazione di un motoveicolo iscritto al Registro Storico ne invalida l'iscrizione. È obbligatorio pertanto comunicare tempestivamente tutte le variazioni al Comitato Registro Storico richiedendo, previa approvazione, l'aggiornamento del certificato di rilevanza storica e collezionistica e del relativo allegato o del solo certificato di conformità storico-tecnica (nel caso trattasi di iscrizione antecedente il 19 marzo 2010). In caso di mancata richiesta di aggiornamento della certificazione, la FMI si riserva di ritirare il certificato di rilevanza storica e collezionistica e il relativo allegato, o il solo certificato di conformità storico-tecnica (nel caso trattasi di iscrizione antecedente il 19 marzo 2010) nonché l'eventuale targhetta metallica. L'iscrizione al Registro Storico non comporta l'automatica ammissione a manifestazioni e/o competizioni.

FASCE D'ETÀ E TIPOLOGIE

I motoveicoli iscritti al Registro Storico sono suddivisi per fascia d'età e tipologia.

FASCE D'ETÀ:

STORICHE	motoveicoli costruiti dalle origini fino al 31-12-1944
EPOCA	motoveicoli costruiti dal 01-01-1945 al 31-12-1968
CLASSICHE	motoveicoli costruiti dal 01-01-1969 al 31-12-1975
POST-CLASSICHE	motoveicoli costruiti dal 01-01-1976 al 31-12-1988
PRE-MODERNE	motoveicoli costruiti dal 01-01-1989 fino al compimento del 20° anno dalla data di costruzione.

Le moto in assetto stradale (ovvero conformi al codice della strada) per essere iscritte dovranno essere conformi alla scheda d'omologazione della casa produttrice, nonché in condizioni di perfetta conservazione o restaurate a regola d'arte. Sarà altresì possibile richiedere aggiornamenti o revisioni del certificato di rilevanza storica e collezionistica o del tesserino del R.S. mediante un apposito modulo accompagnato dalla quota prevista.

TIPOLOGIE

STRADA:

Turismo:	motocicli originali in assetto stradale.
Scooter:	sono una categoria di motoveicoli dalla caratteristica conformazione della scocca, detta 'step-through', ovvero attraversabile nel tratto ribassato posto tra il sellino e lo scudo anteriore.

Militari:	motocicli in allestimento militare anche se con targa civile.
Sidecar:	motocarrozze in assetto stradale, ovvero conformi alla normale circolazione su strada.
Sidecar Militari:	motocarrozze in allestimento militare anche se con targa civile, conformi alla normale circolazione su strada.
Ciclomotori:	sia motori ausiliari che veicoli completi con cilindrata originale fino a 50 cc.
Ciclomotori scooter:	veicoli completi con cilindrata originale fino a 50 cc. con la caratteristica conformazione della scocca, detta 'step-through', ovvero attraversabile nel tratto ribassato posto tra il sellino e lo scudo anteriore.
Motocarri:	veicoli a tre ruote la cui parte anteriore o posteriore è derivata dalla meccanica di una motocicletta mentre la parte opposta, detta cassone, consiste in un piano di carico; si precisa che tali veicoli dovranno essere dotati <u>esclusivamente</u> di manubrio e non di volante.
Motofurgoni:	veicoli a tre ruote la cui parte anteriore o posteriore è generalmente derivata dalla meccanica di una motocicletta mentre la parte opposta, detta cassone, consiste in un vano chiuso per il trasporto di merci; si precisa che tali veicoli dovranno essere dotati <u>esclusivamente</u> di manubrio e non di volante.
Tricicli:	veicoli solitamente di piccole dimensioni, dotati di tre ruote, indipendentemente dalla loro disposizione, in quanto esse possono essere due davanti ed una dietro e viceversa; si precisa che tali veicoli dovranno essere dotati <u>esclusivamente</u> di manubrio e non di volante.
FUORISTRADA:	
Scrambler:	motocicli con caratteristiche stradali, ai quali sono state apportate lievi modifiche per renderli adatti ad affrontare percorsi di fuoristrada escursionistico.
Regolarità:	motocicli prodotti fino agli anni '70 per le competizioni di regolarità fuoristrada, omologati per la circolazione.
Enduro:	motocicli prodotti a partire dagli anni '80 per le competizioni di regolarità in fuoristrada, omologati per la circolazione.

Trial: motocicli prodotti per le competizioni di trial, omologati per la circolazione.

Motoalpinismo: motocicli utilizzati per fuoristrada escursionistico, omologati per la circolazione su strada.

Altre tipologie esclusivamente utilizzate per le competizioni.

Competizione: motocicli prodotti esclusivamente per le competizioni

Derivate: motocicli prodotti in serie con assetto stradale e trasformati all'epoca per la partecipazione alle competizioni.

**Competizione
1ª Categoria:** per valorizzare le motociclette da competizione di maggiore interesse storico, tecnico e sportivo potrà essere richiesta l'iscrizione al Registro Storico di moto da competizione, anche se non hanno compiuto i 20 anni. Per le motociclette di questa categoria, è richiesta una documentazione aggiuntiva, contenente maggiori dettagli tecnici, un eventuale curriculum sportivo e fotografie di dettaglio, oltre a quelle previste per l'iscrizione di una normale motocicletta da competizione. L'iscrizione di queste motociclette sarà subordinata al giudizio di esperti qualificati. Alle moto da Competizione di 1ª Categoria verrà rilasciato il Certificato di Conformità Storico-Tecnica ed una Targa Metallica.

Sport: motocicli in assetto stradale preparati per manifestazioni stradali tipo gran fondo anni '60, o assetti sportivi tipo trofei monomarca, la cui configurazione sia conforme all'epoca di riferimento.

Repliche: sono motociclette ricostruite, dalla casa costruttrice o da chi ne detiene i diritti, in base ai disegni e documentazione originali con preciso rispetto di tutte le caratteristiche tecniche e meccaniche, oltre che di assetto complessivo, utilizzando in fase di lavorazione materiali e tecniche compatibili con l'epoca. Non saranno iscrivibili altre tipologie di "replica".

Sidecar Derivati: allestiti per le competizioni; la tipologia e l'età della motorizzazione determineranno la fascia storica del veicolo.

Cross: motocicli prodotti esclusivamente per le competizioni.

Per le moto da fuoristrada va considerato l'anno di presentazione e l'anno di commercializzazione. Molte case costruttrici presentavano ai saloni ufficiali la moto del campione che durante l'anno era stata protagonista nelle gare e commercializzavano la produzione nell'anno successivo.

Si considera, in questo caso, come anno di produzione, l'anno della commercializzazione.

Nella eventuale iscrizione di un motociclo che ha partecipato alle gare nell'anno precedente alla presentazione in quanto appartenente a squadre Ufficiali, lo stesso potrà essere iscritto con l'anno di partecipazione alle gare, a fronte di una comprovante documentazione che verrà valutata caso per caso.

ESPOSIZIONI E SFILATE (eventi a carattere storico-culturale)

Per tutelare il patrimonio storico nazionale e promuovere la ricerca, il restauro e la conservazione dei motoveicoli, il Registro Storico Nazionale organizza o supporta iniziative a carattere storico culturale sia statiche (convegni, mostre tematiche, mostre scambio, etc.) che dinamiche (sfilate) organizzate da Moto Club o Registri Storici Affiliati.

La partecipazione alle sfilate è esclusivamente riservata ai tesserati FMI ed ai motoveicoli iscritti al Registro Storico il cui anno del modello non sia superiore al 1975 (ad eccezione di motocicli di 1ª categoria per i quali si deroga al limite d'età, in virtù della particolare importanza storico-tecnica che rappresentano). Le sfilate vengono effettuate in percorsi (preferibilmente circolari) delimitati ed inibiti alla circolazione, in cui i motoveicoli sfilano singolarmente.

Ai fini culturali, per ogni motoveicolo che sfila, uno speaker presenterà al pubblico le principali caratteristiche dello stesso (marca, modello, anno, cilindrata, caratteristiche tecniche, etc.).

Sia per gli eventi statici (convegni, mostre tematiche, mostre scambio, etc.), che per quelli dinamici (sfilate) è previsto un responsabile dell'evento, che potrà essere sia il Presidente del Moto Club organizzatore, che un membro del Comitato Registro Storico (referente o Esaminatore).

Per le sfilate il Moto club organizzatore dell'evento si dovrà far carico dei permessi previsti, della messa in sicurezza dell'area, della stipula di una polizza assicurativa. La richiesta di questi particolari eventi a carattere storico culturale, sia statici (convegni, mostre tematiche, mostre scambio, etc.) che dinamici (sfilate) dovrà essere effettuata al Comitato Registro Storico, preferibilmente 30 giorni prima della data prevista per la manifestazione, compilando l'apposita modulistica.

Il Comitato Registro Storico esamina la richiesta del Moto Club organizzatore e constatato che la documentazione prodotta (R.P. Regolamento Particolare) è conforme alle norme federali, rilascerà 2 copie del R.P. con il visto di approvazione ed il Nulla Osta/Permesso di Organizzazione necessario per la richiesta dei permessi alle Autorità locali competenti. Vista la natura prettamente culturale di questi eventi non sono previsti gravami.

Per le sfilate, il Moto Club organizzatore e/o il responsabile dell'evento avrà il compito di redigere un apposito elenco dei partecipanti alla sfilata, in cui verrà riportato il nominativo di ogni partecipante, il numero di tessera FMI ed il numero di Registro Storico del motociclo utilizzato.

COMITATO REGISTRO STORICO

**Referenti Registro Storico
Esaminatori Nazionali e di Specialità
Commissione Nazionale
Consulenti di Marca**

Referenti Registro Storico

Sono selezionati con un concorso e nominati, su proposta del Coordinatore del Registro Storico, dal Consiglio Federale; in seguito formati dal Comitato Registro Storico, operano all'interno dei Moto Club. Il compito primario dei Referenti è la promozione e la tutela del patrimonio storico motociclistico, promuovendo l'organizzazione di convegni a carattere storico culturale, mostre tematiche, concorsi d'eleganza, mostre scambio etc., mediante i Moto Club d'appartenenza; di tale operato dovranno relazionare al Comitato Registro Storico. I Referenti hanno anche il compito di supportare i soci appassionati di moto d'epoca nell'istruttoria delle richieste di iscrizione al Registro Storico, che in seguito inoltreranno ad un Esaminatore nazionale. Il Comitato Registro Storico, a propria discrezione, può incaricarli per la presenza a mostre o manifestazioni, nonché convocarli per supportare la Commissione Nazionale. Il Coordinatore del Registro Storico si riserva la facoltà di proporre al Consiglio Federale la rimozione dall'incarico di Referente per coloro che non dimostrino di svolgere con dedizione, impegno, serietà e professionalità tale incarico o che con il proprio comportamento abbiano danneggiato l'immagine del Registro Storico.

Esaminatori Nazionali

Sono tecnici nazionali scelti esclusivamente dal Comitato Registro Storico tra i Referenti del Registro Storico. Gli Esaminatori compiono un esame preliminare della pratica esprimendo un parere preliminare che, nel caso sia positivo, non è comunque vincolante ai fini dell'iscrizione, in quanto è la Commissione Nazionale che, nelle sue sedute periodiche, determina l'esito finale dell'iscrizione. Il Comitato Registro Storico periodicamente provvede alla formazione degli Esaminatori mediante corsi d'aggiornamento. In merito alla fase preliminare dell'esame della richiesta d'iscrizione, si precisa che l'esaminatore è tenuto a comunicare lo stato della pratica esclusivamente al socio titolare della richiesta o ai Referenti di moto d'epoca abilitati e a nessun altro. Infatti, non è riconosciuto alcun intermediario (Presidenti o Segretari di MC, etc.), al fine di rispettare le normative sulla Privacy. Il Coordinatore del Registro Storico si riserva la facoltà di proporre al Consiglio Federale la rimozione dall'incarico di Esaminatore per coloro che non svolgono con dedizione, impegno, serietà e professionalità tale incarico o che con il proprio comportamento abbiano danneggiato l'immagine del Registro Storico.

Esaminatori di Specialità

Viste le varie tipologie sportive, sono stati individuati degli specialisti che valutano i motocicli in virtù delle regole sportive specifiche oltre che dell'aspetto storico

degli stessi; si invitano pertanto i soci che devono iscrivere al R.S.N. motoveicoli specifici per praticare simili attività a rivolgersi direttamente a questi specialisti, al fine di ridurre il tempo di iscrizione.

Commissione Nazionale

È formata dagli Esaminatori Nazionali, che di volta in volta sono convocati per farne parte, con la presenza in alcuni casi dei Referenti. I componenti la Commissione rispondono e confrontano il loro operato soltanto all'interno della medesima.

Questa formula garantisce una uniformità concorde tra gli Esaminatori al fine di applicare i medesimi parametri di giudizio e di poter garantire sul territorio un criterio uniforme di valutazione storico-technica; pertanto è indispensabile, vista la labilità della materia, che ci sia una stretta sintonia fra gli Esaminatori.

Il Comitato Registro Storico si riserva la facoltà di iscrivere moto di comprovata originalità ed interesse storico anche se non corrispondenti a tutte le norme o regolamenti tecnico-sportivi delle varie specialità.

Per ogni contestazione, relativa all'iscrizione o meno dei veicoli, il Comitato Registro Storico della FMI, sentiti qualificati esperti del settore, esprimerà il proprio parere che sarà quello definitivo.

Consulenti di Marca

Vista la varietà delle marche motociclistiche, si sono individuati degli specialisti di marca, con comprovata esperienza, scelti esclusivamente dal Comitato Registro Storico. Il loro compito è di supportare la Commissione Nazionale nel proprio operato.

Criteri d'Iscrizione

Possono richiedere l'iscrizione al Registro Storico FMI tutti i motoveicoli (motocicli, ciclomotori, motocarrozette, motocarri etc.) che hanno compiuto i 20 anni di età. Il richiedente l'iscrizione al Registro Storico deve essere tesserato alla FMI per l'anno in corso, nonché proprietario del motoveicolo di cui richiede l'iscrizione.

I motoveicoli ed i ciclomotori di cui si richiede l'iscrizione dovranno essere privi di accessori anche se di serie e d'epoca.

La Commissione si riserva la facoltà di non iscrivere i motoveicoli che non risultino rispondenti alla scheda di omologazione e completamente conformi all'originale, in ottime condizioni di conservazione o ben restaurati.

Ai motocicli che abbiano compiuto il 30° anno di età e che dalla documentazione inviata risultino in ottime condizioni di conservazione o restaurati nel rispetto dell'originalità, a discrezione della commissione esaminatrice, verrà assegnata una targa metallica di merito.

Si precisa che i motocarri, i motofurgoni ed i tricicli dovranno essere dotati esclusivamente di manubrio e non di volante, nonché non è prevista l'iscrizione di quadricicli se pur di derivazione motociclistica.

Si può presentare richiesta d'iscrizione al Registro Storico FMI per tutti i motoveicoli indipendentemente dall'inclusione del modello nell'elenco dei motoveicoli di interesse storico e collezionistico.

Procedura d'iscrizione

Le procedure e la relativa modulistica, necessarie per la richiesta d'iscrizione al Registro Storico Nazionale, prevedono tre differenti casistiche di seguito specificate:

A] Motoveicoli muniti di regolare targa e libretto di circolazione nazionale e mai dismessi dalla circolazione (Procedura A);

B] Motoveicoli muniti di targa e libretto di circolazione nazionale, ma radiati d'ufficio dal PRA o motoveicoli non muniti di regolare libretto di circolazione (radiati d'ufficio dal PRA, cancellati dal PRA per custodia in area privata, demoliti, nuovi mai immatricolati, di importazione estera, di origine sconosciuta, etc.) (Procedura B);

Epoca Sport] motoveicoli non abilitati alla circolazione stradale, bensì utilizzati in discipline sportive (velocità e cross) che ne prevedono esclusivamente l'utilizzo in appositi impianti.

Per i primi due casi l'iscrizione al Registro Storico prevede il rilascio del certificato di rilevanza storica e collezionistica e del relativo allegato, nel terzo caso l'iscrizione al Registro Storico è comprovata dal rilascio del tesserino di conformità storico-technica, valido ai soli fini sportivi.

Procedura A:

- tesserarsi alla FMI mediante un Moto Club oppure on-line, ed allegare copia della tessera;
- stampare il modello A per la richiesta d'iscrizione al Registro Storico Nazionale ed il rilascio del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica e compilarlo in ogni sua parte;
- effettuare il versamento della quota di euro 60,00 sul conto corrente postale 29889037 intestato alla Federazione Motociclistica Italiana (indicando nella causale "richiesta d'iscrizione al registro storico") ed allegare l'originale della "ricevuta";
- effettuare 9 fotografie a colori del motoveicolo su fondo uniforme di colore neutro (2 lato destro, 2 lato sinistro, 1 anteriore, 1 posteriore, 1 ravvicinata e leggibile del numero di motore, 1 ravvicinata e leggibile del numero di telaio ed 1 del telaio a distanza di un metro in direzione della zona dove il numero di telaio è posizionato); tali foto dovranno essere del formato 10 x 15 e stampate con metodo fotografico; il motoveicolo va fotografato senza accessori (borse, parabrezza, portapacchi, bauletto, tappetino, etc.) anche se di serie, come da schema esplicativo (sul sito internet www.federmoto.it consultando la sezione "Registro Storico").

- effettuare la copia del libretto di circolazione da cui siano rilevabili i dati tecnici e da cui si evinca che il richiedente sia l'ultimo intestatario, nonché copia del foglio complementare o del CDP (certificato di proprietà); in caso di passaggio di proprietà in corso occorre allegare copia del documento che lo attesti (documento provvisorio di circolazione) e copia di un documento d'identità;
- nel caso trattasi di ciclomotore non provvisto di libretto di circolazione con intestazione, ma con certificato di conformità o privo anche di quest'ultimo, occorre allegare la dichiarazione di proprietà con copia di un documento d'identità.

Dopo aver eseguito quanto sopra indicato, il richiedente dovrà inviare in busta chiusa, ad uno degli Esaminatori nazionali presenti nell'apposito elenco consultabile sul sito federale, la predetta documentazione.

Per i motoveicoli delle specialità Regolarità e Trial, al fine di velocizzare l'iter della richiesta, contattare esclusivamente l'esaminatore di specialità.

Procedura B:

- tesserarsi alla FMI mediante un Moto Club oppure on-line, ed allegare copia della tessera;
- stampare il modello B per la richiesta d'iscrizione al Registro Storico Nazionale ed il rilascio del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica e compilarlo in ogni sua parte;
- effettuare il versamento della quota di euro 100,00 sul conto corrente postale 29889037 intestato alla Federazione Motociclistica Italiana (indicando nella causale "richiesta d'iscrizione al registro storico") ed allegare l'originale della "ricevuta";
- effettuare 10 fotografie a colori del motoveicolo su fondo uniforme di colore neutro (2 lato destro, 2 lato sinistro, 1 anteriore, 1 posteriore, 1 ravvicinata e leggibile del numero di motore, 1 ravvicinata e leggibile del numero di telaio ed 1 del telaio a distanza di un metro in direzione della zona dove il numero di telaio è posizionato, 1 ravvicinata e leggibile del numero di omologazione, nei casi in cui è presente sul telaio); tali foto dovranno essere del formato 10 x 15 e stampate con metodo fotografico; il motoveicolo va fotografato senza accessori (borse, parabrezza, portapacchi, bauletto, tappetino, etc.) anche se di serie, come da schema esplicativo (sul sito internet www.federmoto.it consultando la sezione "Registro Storico");
- effettuare la copia di ogni documento (visura od estratto cronologico del PRA, certificato d'origine, etc.) di cui si è in possesso;
- compilare ed allegare la dichiarazione di corretta conservazione del motoveicolo (su apposita modulistica predisposta) ed una copia di un documento d'identità, nonché allegare la dichiarazione di proprietà (su apposita modulistica predisposta);

- allegare in originale la dichiarazione dell'officina (su apposita modulistica predisposta) che ha eseguito i lavori, attestante quanto effettuato (recupero, ripristino, manutenzione, verifica, etc.);
- nel caso si conosca il numero di targa del veicolo è obbligatorio allegare estratto cronologico.

Solo dopo aver eseguito quanto sopra indicato, il richiedente potrà contattare uno degli Esaminatori nazionali per concordare quando **portare in visione** il motoveicolo ed effettuare la consegna dei documenti.

Per i motoveicoli delle specialità Regolarità e Trial, al fine di velocizzare l'iter della richiesta è consigliato contattare l'esaminatore di specialità.

Nel caso trattasi di motoveicolo radiato d'ufficio dal PRA, munito di regolare targa e libretto di circolazione, occorre inoltre allegare la copia del libretto di circolazione; per questa casistica non è prevista la visione del motoveicolo, pertanto, dopo aver eseguito quanto sopra indicato, il richiedente dovrà inviare in busta chiusa, ad uno degli Esaminatori nazionali presenti nell'apposito elenco consultabile sul sito federale, la predetta documentazione.

Procedura "Epoca Sport" (riservata ai motoveicoli da Cross e Velocità):

- tesserarsi alla FMI mediante un Moto Club oppure on-line, ed allegare copia della tessera;
- stampare il modello "epoca sport", per la richiesta d'iscrizione al Registro Storico Nazionale ed il rilascio del tesserino di conformità storico-tecnica e compilarlo in ogni sua parte;
- effettuare il versamento della quota di euro 50,00 sul conto corrente postale 29889037 intestato alla Federazione Motociclistica Italiana (indicando nella causale "richiesta d'iscrizione al registro storico") ed allegare l'originale della "ricevuta";
- effettuare 8 (10 se motociclo provvisto di carenatura) fotografie a colori del motoveicolo su fondo uniforme di colore neutro (2 lato destro, 2 lato sinistro, 1 anteriore, 1 posteriore, 1 ravvicinata e leggibile del numero di telaio, 1 del telaio a distanza di un metro in direzione della zona dove il numero di telaio è posizionato, 1 lato destro senza carenatura, 1 lato sinistro senza carenatura).

Per i motoveicoli delle specialità Cross e Velocità, al fine di velocizzare l'iter della richiesta, inviare la richiesta presso la sede FMI di Roma – Ufficio Epoca Sport.

Procedura d'iscrizione Online

Oltre alle normali procedure cartacee è disponibile nella sezione Registro Storico del sito federale una procedura online che prevede due differenti casistiche di seguito specificate:

A online]

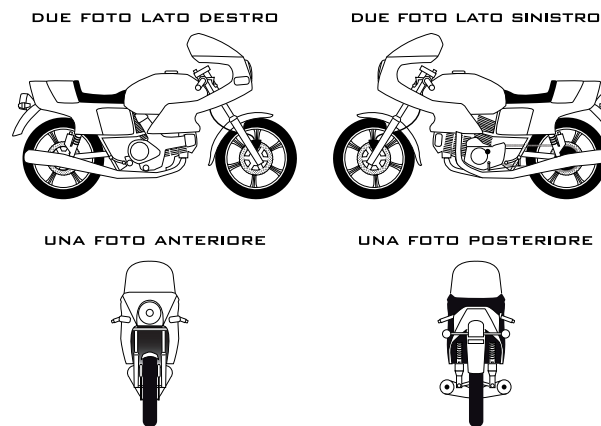
Motoveicoli muniti di regolare targa e libretto di circolazione nazionale e mai dismessi dalla circolazione.

Epoca Sport online]

Motoveicoli non abilitati alla circolazione stradale, bensì utilizzati in discipline sportive (velocità e cross) che ne prevedono esclusivamente l'utilizzo in appositi impianti.

Il Comitato Registro Storico si riserva la facoltà di modificare le procedure d'iscrizione al fine di semplificarne l'iter.

SCHEMA FOTOGRAFIE



UNA FOTO RAVVICINATA DEL NUMERO DI TELAIO, IN CUI LO STESSO SIA CHIARAMENTE ED INTERAMENTE LEGGIBILE.

UNA FOTO A DISTANZA DI UN METRO DALLA QUALE SIA INDIVIDUABILE CHIARAMENTE LA ZONA IN CUI È POSIZIONATO IL NUMERO DI TELAIO.

UNA FOTO RAVVICINATA DEL NUMERO DI MOTORE, IN CUI LO STESSO SIA CHIARAMENTE ED INTERAMENTE LEGGIBILE.

UNA FOTO RAVVICINATA DEL NUMERO DI OMOLOGAZIONE, SE PRESENTE.

Scrivere sempre (con penna indelebile) sul retro della foto: cognome e nome del proprietario, marca e tipo del motoveicolo.

Prima di effettuare le fotografie, lavare e lucidare in ogni sua parte il motoveicolo, nonché rimuovere qualsiasi decalcomania non di serie eventualmente apposta. Le foto sono lo strumento che permette la valutazione del motoveicolo, pertanto è fondamentale che le stesse vengano effettuate attenendosi scrupolosamente alla procedura prevista, in modo tale che siano ben visibili ed evidenti tutti i componenti, avendo cura di trovare uno sfondo che sia realmente neutro ed uniforme; le stesse devono essere di buona qualità e stampate con metodo di stampa fotografico e non da comune stampante su carta fotografica. A registrazione avvenuta, verrà inviato al richiedente il **certificato di rilevanza storica e collezionistica** redatto su apposito foglio con logo FMI e il relativo allegato, consistente nel tesserino plastificato corredato di foto del motoveicolo e di timbro a secco di convalida del documento. Il socio può verificare lo stato della pratica nella sezione Registro Storico on-line presente sul sito federale. Nel caso in cui la ricerca dia esito negativo si consiglia di contattare l'esaminatore di riferimento. Ai motocicli che hanno compiuto il 30° anno di età dalla data di costruzione, che dalla documentazione inviata risultino in ottime condizioni di conservazione o restaurati nel rispetto dell'originalità, a discrezione della commissione esaminatrice, la FMI invierà gratuitamente una **targhetta metallica** con riportate le caratteristiche principali e il numero di iscrizione al Registro Storico.

Potrà essere richiesta la targhetta anche per i ciclomotori costruiti fino al 1968, purché già iscritti al Registro Storico. Per i motoveicoli già iscritti e che in una fase successiva siano stati riportati nelle condizioni di perfetta originalità, e per quelli che nel frattempo hanno compiuto il trentesimo anno di età, potrà essere richiesto il riesame per il rilascio della targhetta metallica, compilando l'apposito modulo corredato dalle fotografie nelle condizioni finali. Tale riesame ha un costo di euro 30,00 anche in caso di esito negativo.

Al fine di evitare l'allungamento dei tempi e tenuto conto della particolarità della materia, si precisa che la procedura d'iscrizione al Registro Storico non prevede alcun passaggio attraverso i Moto Club o Comitati Regionali, fatto salvo i Referenti Moto d'Epoca abilitati o diverse indicazioni emanate dal Comitato Registro Storico. Durante la procedura per l'espletamento della pratica potrebbe rendersi necessario un contatto diretto sia da parte del Comitato Registro Storico che dell'Esaminatore con il socio richiedente.

Si precisa che gli Esaminatori o l'Ufficio Registro Storico per motivi tecnici di gestione e per la salvaguardia della privacy forniscono notizie in merito allo status delle richieste d'iscrizione solo ed unicamente al socio richiedente o ai Referenti abilitati e non a terzi, infatti non è riconosciuto alcun intermediario (Presidenti o Segretari di MC, etc.); per i citati motivi anche l'invio del certificato di rilevanza storica collezionistica da parte della FMI viene effettuato soltanto al richiedente presso il recapito indicato sulla richiesta.

Si precisa altresì che, in virtù della particolarità della materia trattata, non è prevista una tempistica minima per l'evasione della richiesta d'iscrizione al Registro Storico, tantomeno per il diniego della stessa da parte della Commissione Nazionale.

Il Comitato Registro Storico si riserva la facoltà di richiedere in qualsiasi momento la visione del motoveicolo in corso d'iscrizione o ad iscrizione avvenuta.

La mancata disponibilità alla visione del motoveicolo in corso d'iscrizione comporterà la definitiva archiviazione della richiesta; in caso di mancata visione di motoveicolo già iscritto, tale iscrizione è da considerarsi revocata.

Affiliazione dei Registri Storici di Marca

La quota annua di affiliazione di un Registro Storico di Marca è di euro 52,00. Le richieste devono essere inviate alla FMI di Roma tramite l'apposito modulo allegando, se si tratta della prima affiliazione, copia dell'atto costitutivo e dello statuto e una dichiarazione di autorizzazione della Casa Costruttrice o di chi ne detiene il marchio.

È previsto il rilascio di una tessera socio gratuita al Presidente e al Segretario tramite il Moto Club "Italia"; per ottenere tali tessere è necessario barrare l'apposita casella compilando un modulo per ogni soggetto. Per quanto riguarda l'iscrizione al Registro Storico FMI dei motoveicoli già iscritti ed omologati da un Registro Storico di Marca, che abbia formalizzato l'adesione e sia associato alla FMI, essa sarà possibile attraverso procedure semplificate (disposizioni presenti nell'apposita circolare esplicativa dei Registri Storici di Marca) ad una quota agevolata, pari ad euro 40,00 per la procedura A ed euro 90,00 per la procedura B. La FMI pubblica l'elenco dei Registri Storici di Marca affiliati sul sito Internet www.federmoto.it.

LA FMI E LE MOTO DI INTERESSE STORICO E COLLEZIONISTICO

Il Decreto Ministeriale del 17 dicembre 2009 (entrato in vigore il 19 marzo 2010), riguardante i veicoli di interesse storico e collezionistico, ne disciplina modalità e procedure. Tale decreto, all'articolo 1 comma a) recita: sono considerati veicoli di interesse storico e collezionistico quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei registri ai sensi dell'articolo 60, comma 4 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada". La FMI è fra i registri individuati dall'articolo 60 del Nuovo Codice della Strada, ed è pertanto in grado di rilasciare il "Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica".

Ciò le consente di produrre certificazioni necessarie per la riammissione alla circolazione di motoveicoli precedentemente cessati dalla circolazione o di origine sconosciuta. L'articolo 26 della legge 120/2010 che ha modificato l'art. 152 (segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli) del Codice della Strada dispensa i veicoli certificati "di interesse storico e collezionistico" dall'obbligo delle luci accese per la marcia diurna.

NORME GENERALI PER LE MANIFESTAZIONI DI MOTO EPOCA 2015

Premesse di carattere generale

Al fine di evitare incomprensioni o sovrapposizioni di competenza, la regolamentazione, la gestione e/o l'autorizzazione di tutte le manifestazioni sportive di ogni specialità motociclistica che adotti, in assoluto o parzialmente, i parametri di seguito riportati come punto di riferimento per divisioni in categorie o classi e per stilare classifiche o premiazioni sono di competenza del Comitato Moto Epoca.

Parametri per Epoca

- Età della moto
- Riferimenti tecnici o estetici legati ad un determinato periodo storico precedente al 31.12.1994

È altresì di competenza del Comitato Moto Epoca la gestione e/o l'autorizzazione di quelle manifestazioni in cui siano previste o ammesse alla partecipazione moto con oltre 20 anni dalla costruzione, nel rispetto di quanto previsto dal codice della strada (Art. 60 D. Lgs. n. 285/92) e dall'Art. 63 legge 342/2000 e successive modificazioni.

Definizione

Le manifestazioni per Moto d'Epoca sono atte a permettere agli appassionati l'utilizzo dei propri motocicli in un contesto dedicato perseguendo scopi storico-culturali, sportivi, rievocativi. L'attività delle Moto d'Epoca è disciplinata dal "Comitato Moto Epoca" istituito dalla FMI. Tutti i Moto Club ed affiliati che intendono partecipare a questo tipo di attività, sia essa amatoriale, storica o sportiva, sono tenuti a rispettare le norme da essa emesse ed approvate dalla FMI.

Richiesta della Manifestazione

Le richieste di iscrizione a calendario, redatte sugli appositi moduli, devono pervenire annualmente al CME secondo le modalità riportate nella Circolare Richiesta Manifestazioni Sportive pubblicata sul sito. L'inserimento in calendario della manifestazione sarà comunicato tramite l'invio di una lettera ufficiale contenente anche l'elenco dei gravami finanziari da versare comprese le tasse di iscrizione a calendario. Non saranno accettate richieste per altre manifestazioni della stessa specialità in concomitanza alle date assegnate ai rispettivi Trofei Nazionali.

Regolamento Particolare

La Società organizzatrice deve inviare almeno 30 giorni prima della data della manifestazione iscritta a calendario il Regolamento Particolare per l'approvazione, secondo quanto previsto nel R.M.M.. Non è consentita alcuna modifica al R.P. approvato e solo per cause di forza maggiore il CME può autorizzare, previa richiesta scritta dell'organizzatore, modifiche al R.P. approvato. Tali modifiche devono essere sempre e comunque conformi alle norme generali della FMI.

Comunicazione dell'avvenuta approvazione

La C.S.N., esaminata la richiesta del Moto Club organizzatore e constatato che la documentazione prodotta è conforme alle norme federali e soddisfa gli oneri amministrativi, rilascia copia del R.P. con il visto di approvazione, allegando il Nulla Osta/Permesso di Organizzazione necessario per la richiesta dei permessi alle Autorità locali competenti. In particolare la C.S.N. rilascia il Permesso di Organizzazione se il Moto Club richiedente ha regolarizzato i prescritti gravami finanziari nonché le eventuali pendenze amministrative. I MC organizzatori, al momento dell'approvazione dell'R.P., riceveranno precisazioni ed eventuale modulistica per un corretto cronometraggio e compilazione delle classifiche.

Manifestazione differita, sospesa, annullata

Una manifestazione approvata non può essere differita o soppressa, se non per cause di forza maggiore. La Società organizzatrice che, dopo aver ottenuta l'approvazione, non effettui la manifestazione nella data stabilita o annulli la manifestazione, viene esclusa dall'assegnazione di manifestazioni per i due anni successivi, salvo ulteriori provvedimenti da parte degli Organi di Giustizia federali. La comunicazione di soppressione o rinvio di una manifestazione deve pervenire al CME almeno 20 gg. prima della data prefissata.

Assicurazioni

La Società organizzatrice di una manifestazione di moto d'epoca deve stipulare obbligatoriamente una polizza di assicurazione per la responsabilità civile come previsto dalla Normativa Vigente (legge 990/1969 e successive modifiche) e secondo quanto riportato sul sito – assicurazione gara RC obbligatoria.

Omologazione delle manifestazioni e scheda di qualità

Il Comitato Moto Epoca, presa visione del rapporto di gara e di eventuali reclami pendenti, omologa o meno la manifestazione. Un'apposita scheda di qualità, redatta come di seguito descritto, sarà elemento fondamentale per l'erogazione dell'importo totale o parziale del contributo federale. Nel corso di tale verifica, qualora venga ravvisata l'erroneità delle decisioni del C.d.G., un'anomalia rispetto alle NS Epoca o la necessità di adottare un provvedimento disciplinare a carico di un tesserato partecipante alla manifestazione e non sanzionato sul campo di gara, il Comitato Moto Epoca trasmette gli atti al Giudice Unico Federale con la proposta del provvedimento da adottare, corredata degli elementi probatori a supporto. I punteggi per la classifica dei Campionati, Coppe o Trofei Nazionali, a meno di specifiche diverse, saranno assegnati nel modo seguente: 20 punti al primo, 17 al secondo, 15 al terzo, 13 al quarto, 11 al quinto, 10 al sesto, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 fino al quindicesimo.

Scheda di qualità

Al fine di riconoscere al meglio l'operato degli organizzatori vengono fissati degli standard di qualità su apposita scheda compilata a proprio insindacabile giudizio dal rappresentante del Comitato Moto Epoca. Eventuali mancanze organizzative verranno quindi notificate a chi di competenza con conseguente erogazione del contributo decurtata progressivamente in modo meritocratico.

Qualora il MC organizzatore non trovasse corretto il giudizio generale, si procederà ad un confronto con il Comitato Moto Epoca perché la scheda di qualità divenga un elemento migliorativo generale per tutti.

	Insufficiente	Sufficiente	Buono
Promozione e comunicazione evento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Segreteria gara	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Strutture di servizio (elettricità, acqua, ristorazione, bagni etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualità del tracciato (percorsi fuori- stradistici) e sicurezza	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicurezza generale sul tracciato	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicurezza generale fuori del tracciato	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Organizzazione personale di servizio sul tracciato	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Assistenza personale di servizio fuori del tracciato	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informazioni ai partecipanti durante l'evento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Facilitazioni generali per concorrenti, pubblico e accompagnatori	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Facilitazioni generali per verifiche etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Note generali

La scheda sarà redatta dal Rappresentante del CME

Si specifica che per le prove di regolarità ai fini dell'assegnazione del contributo sarà fondamentale il rispetto della tipologia delle prove, la loro lunghezza e la lunghezza del giro.

Iscrizione dei piloti alle manifestazioni

Le iscrizioni alla manifestazione, redatte sugli appositi moduli debitamente compilati in ogni loro parte, compreso il numero di iscrizione al RS, dovranno pervenire al Moto Club organizzatore, accompagnate dalla quota d'iscrizione prescritta dalla FMI (e riportata sul R.P.), almeno 10 giorni prima della manifestazione.

Gli organizzatori dovranno comunicare l'eventuale non accettazione dell'iscrizione. I Moto Club hanno facoltà di richiedere per le iscrizioni giunte in ritardo il pagamento di una sovrattassa che non sia superiore ad un quarto della tassa stessa.

Le iscrizioni spedite agli organizzatori dopo i termini potranno non essere accettate. Il conduttore impossibilitato a prendere parte ad una manifestazione dopo aver effettuato l'iscrizione ha l'obbligo di comunicarlo per iscritto al Moto Club organizzatore.

Alla chiusura delle iscrizioni gli organizzatori devono compilare l'elenco ufficiale degli iscritti diviso per categoria con cognome e nome, numero e tipo di licenza e numero di iscrizione al Registro Storico FMI.

Per la partecipazione a gare internazionali all'estero, i piloti interessati dovranno richiedere il Nulla Osta alla FMI almeno 30 gg. prima della gara stessa.

Si specifica che non saranno rilasciati nulla osta per piloti italiani che prendano parte a gare all'estero in concomitanza a manifestazioni nazionali della stessa specialità (velocità, cross, etc.).

Requisiti per la partecipazione alle manifestazioni

Vige l'obbligo dell'iscrizione del motociclo al Registro Storico FMI.

Se non specificato diversamente la partecipazione alle varie specialità Moto Epoca è libera, fermo restando che per accedere ai punti dei vari Campionati, Trofei, Coppe etc. il concorrente dovrà essere in possesso di quanto previsto dalle norme di specialità, ed essere Over 30 (calcolo in base al millesimo).

I piloti appartenenti a Federazioni aderenti alla FIM Europe potranno partecipare a tutti i tipi di manifestazioni se in possesso di licenza di specialità e nulla osta della propria Federazione: in tal caso, non essendo prevista l'iscrizione al Registro Storico FMI, è richiesta la conformità della moto alle norme di sicurezza e storico – tecniche previste dalla manifestazione.

Il certificato di iscrizione al R.S. dovrà essere esibito all'atto delle O.P. e la motocicletta non potrà presentare alterazioni o modifiche rispetto alla fotografia o ai dati riportati sullo stesso, pena il ritiro del tesserino; in caso di rifiuto, il partecipante sarà escluso dalla manifestazione.

Sarà compito del Commissario riportare il numero di iscrizione al R.S. nell'elenco degli iscritti e utilizzare i dati del tesserino per rilevare l'età e la tipologia del motociclo al fine di valutarne l'idoneità per partecipare alla manifestazione che si va ad effettuare.

È altresì vietata l'alterazione del tesserino del Registro Storico al fine di partecipare a gare o manifestazioni, pena l'esclusione dalle medesime e il deferimento agli organi di giustizia sportiva.

È possibile prendere parte a più classi nella stessa giornata.

Si precisa che per tutte le attività sportive, in caso di difformità storico – tecniche del motociclo, si procederà al ritiro della Fiche ed alla segnalazione del problema al concorrente interessato mediante apposito verbale.

Identica prassi verrà seguita anche nel caso in cui non si procedesse al ritiro della Fiche pur richiedendo espressamente al concorrente di procedere alle modifiche del motociclo così come risultante dal Registro.

Il concorrente sarà tenuto quindi a rispettare quanto segnalato nel verbale pena l'esclusione dalla gara oggetto della contestazione e la non ammissione alle successive o a quelle a cui intendesse partecipare in seguito.

Resta inteso che in caso di difformità eclatanti il C.d.G. potrà escludere dalla partenza il concorrente e che, qualora il comportamento di non adeguamento prima citato fosse reiterato anche su particolari diversi, il concorrente non verrà ammesso alla prova oggetto della ulteriore contestazione.

Meeting, Trofei, Campionati, Rievocazioni, Mostre, attività promozionali

Il Comitato Moto Epoca intende promuovere manifestazioni di particolare interesse storico, culturale, sportivo, nell'ambito di una promozione del settore finalizzata a sviluppare sul territorio la conoscenza storica e sportiva, patrimonio della Federazione Motociclistica Italiana.

È prevista inoltre la presenza del Comitato Moto Epoca e del Comitato Registro Storico alle principali mostre.

Le moto esposte potranno effettuare una sfilata in pista per la cui partecipazione sarà sufficiente la tessera FMI. Potranno essere ammessi modelli il cui prestigio e valore tecnico prescinde dall'età.

Nei Meeting e nelle manifestazioni in genere è prevista la partecipazione dei Registri di Marca associati o dei Moto Club di marca. I Registri di Marca associati avranno la possibilità di usufruire delle classifiche generali delle manifestazioni FMI per estrapolare le classifiche di marca e per pubblicarle.

La partecipazione di Sidecar moderni – Supertwin, eventuale classe amatoriale moderna ma con moto che possano legarsi all'epoca, viene regolamentata a parte per competenza.

Tenuto conto della necessità di ottimizzare al meglio la capienza delle piste e di far partecipare alle manifestazioni il maggior numero di concorrenti, le classi potranno essere accorpate in modo omogeneo come previsto nelle Norme Sportive.

Si prevede per ogni manifestazione una "Parte Culturale".

Per rendere maggiormente interessanti questi Appuntamenti in Pista, per allargare il raggio di interesse degli appassionati e delle riviste che riporteranno gli eventi e per invogliare il pubblico a intervenire, prevediamo l'inserimento, in ogni appuntamento, del cosiddetto "aspetto culturale".

Ogni appuntamento prevede l'invito a 2 / 3 Registri Storici di Marca, MC, purché affiliati alla FMI. Avranno spazio (gratuito) per esporre le proprie motociclette, potranno sfilare in pista effettuando 2 o 3 giri in una sessione riservata sia alle moto esposte che a quelle partecipanti alla manifestazione (se riconosciute di particolare interesse storico).

Possono essere ammesse alla sfilata anche moto fuori dai parametri storici considerati.

Scopo della presenza dei Registri Storici di Marca:

- Preservare lo spirito di Marca;
- Mantenere vivo il ricordo dei modelli;
- Favorire la conservazione del ricordo di Marca e modello nella memoria degli spettatori prima e dei lettori dopo.

Campionati, Coppe e Trofei

Nell'ambito delle specialità Vintage vengono indetti i vari Campionati, Coppe e Trofei come riportato nelle singole specifiche.

In caso di parità, se non diversamente espresso, varranno i migliori risultati conseguiti nella stagione (primi posti, secondi etc.). In caso di ulteriore parità varrà l'anzianità del pilota. Per l'anno di riferimento dell'età si consideri il millesimo.

I titoli non danno diritto né alla gratuità della licenza e/o tessera nell'anno successivo né all'assegnazione di voti plurimi.

Vengono poi indette le seguenti Coppe:

- Coppa del Presidente Strada e Fuoristrada
- Coppa del Presidente Strada
- Coppa del Presidente Fuoristrada

Prove Valide: tutti i punti acquisiti nelle gare di ogni disciplina sia pista, salita che regolarità, cross o trial saranno validi per la speciale classifica della Coppa del Presidente.

Verranno anche considerati i punti acquisiti soltanto nelle gare su strada (Meeting pista e salita) e quelli solo nel fuoristrada (regolarità, cross e trial) per assegnare le coppe di specialità. Potranno essere assegnati riconoscimenti per la carriera sportiva e per l'impegno profuso nel settore.

Manifestazioni per Moto d'Epoca

Il CME coordina e controlla le tipologie di eventi di seguito riportate:

- Rievocazioni Storiche Circuiti Cittadini Gruppo 3
- Manifestazioni sportive di velocità vintage in pista, velocità vintage in salita, cross, regolarità fuori strada Gruppo 5, trial Gruppo 5.

Sigle e Nomenclatura

C.d.G.	=	Commissario di Gara
CME	=	Comitato Moto Epoca
C.O.	=	Controllo Orario
C.T.	=	Controllo a Timbro
C.V.	=	Controllo Volante di transito
D.d.G.	=	Direttore di Gara
FICHE	=	Tesserino Iscrizione Registro Storico
NS	=	Norme Sportive
O.P.	=	Operazioni Preliminari
P.A.	=	Prova Accelerazione
P.C.	=	Parco Chiuso
P.L.	=	Parco di lavoro
P.S.	=	Prova Speciale
R.M.M.	=	Regolamento Manifestazioni Motociclistiche
R.P.	=	Regolamento Particolare
R.S.	=	Registro Storico
T.C.	=	Tabella di Controllo
T.I.	=	Tabella Informativa
T.M.	=	Tabella di Marcia
U.d.G.	=	Ufficiale di Gara
U.d.P.	=	Ufficiale di Percorso
Z.C.	=	Zona Controllata
Z.P.	=	Zona di Partenza

RIEVOCAZIONI STORICHE

CIRCUITI CITTADINI DI GRUPPO 3

PREMESSA

Le Rievocazioni Storiche dei circuiti cittadini sono delle manifestazioni non competitive, il cui scopo principale è perseguire esclusivamente dei fini di valore storico/culturale rievocando gare motociclistiche svoltesi nel passato.

Tali manifestazioni dovranno, nel limite del possibile, essere organizzate totalmente od in parte utilizzando il percorso del circuito originale che in passato fu teatro di tali gare. Questi eventi sono privi di alcuna forma di competizione e/o di confronto diretto tra i partecipanti, in quanto devono e vogliono essere esclusivamente una sfilata e passerella di motocicli d'epoca.

La partecipazione a queste Rievocazioni non genera alcuna classifica. Possono essere solo previsti, a discrezione degli organizzatori, dei riconoscimenti in relazione a criteri che non devono essere in alcun modo legati alle prestazioni.

REGOLAMENTO

Le Rievocazioni Storiche dei circuiti cittadini hanno unicamente valenza Nazionale e saranno inserite in un apposito calendario. La partecipazione non darà luogo ad alcun Trofeo o classifica finale. I Moto Club interessati all'organizzazione di una Rievocazione Storica presenteranno la loro richiesta redatta su modulistica appositamente predisposta, in cui andrà indicata in modo sintetico la storia della gara originale che si vuole rievocare; i richiedenti dovranno nominare un responsabile della manifestazione, scelto tra i componenti del Consiglio Direttivo, o in alternativa potranno avvalersi di un Direttore di gara di qualsiasi specialità. Nella richiesta andrà indicato il percorso (circuito) della manifestazione ed il numero dei giri che verranno effettuati per ciascun turno di sfilata, nonché il numero dei turni totali che verranno effettuati. Il tempo per ogni turno non dovrà superare i 15 minuti e devono essere garantiti almeno due turni per categoria. Trattandosi di manifestazioni non agonistiche è vietato qualsiasi tipo di classifica riconducibile ad agonismo o abilità del conduttore. È facoltà dei Moto Club gratificare piloti e personaggi che in passato sono stati protagonisti del circuito originale.

ART. 1 – PERCORSO

Il percorso dovrà essere obbligatoriamente ad anello chiuso con una lunghezza totale non superiore ai 4 chilometri. Il percorso dovrà essere chiuso al traffico e delimitato in modo appropriato, nonché dotato di adeguate protezioni (balle di paglia, gomme, materassi in poliuretano etc.) per le curve ed eventuali ostacoli (pali della luce, segnali stradali o altro), che dovranno essere adeguatamente protetti. Al fine di aumentare la sicurezza del percorso potranno essere poste delle chicane per ridurre la lunghezza dei tratti rettilinei, nonché la velocità.

È facoltà dei Moto Club, per esigenze di traffico e trasporti urbani, riaprire al traffico il Circuito in orari preventivati (tipo intervallo del pranzo): questa eventuale esigenza è da concordarsi preventivamente con le varie amministrazioni comunali.

ART. 2 – RESPONSABILE DELLA MANIFESTAZIONE

Il responsabile della Rievocazione (membro del Consiglio Direttivo o direttore di gara incaricato) vigilerà sul corretto allestimento e sulla messa in sicurezza del percorso come previsto dall'articolo 1.

Lo stesso si occuperà della compilazione del Regolamento Particolare (R.P.) sottoscrivendolo in originale; l'organizzatore deve inoltre stipulare la Polizza R.C. Comitati Organizzatori prevista nelle norme generali FMI.

Il responsabile della Rievocazione dovrà garantire e assicurarsi che il Moto Club organizzatore sia in possesso di tutti i permessi previsti per legge inerenti all'organizzazione dell'evento. Sarà inoltre compito del responsabile della Rievocazione far rispettare lo spirito della manifestazione, che è esclusivamente rievocativo e non competitivo, pertanto si curerà di far rispettare il regolamento della manifestazione e a proprio insindacabile giudizio avrà la facoltà di estromettere dall'evento il partecipante o i partecipanti che non dovessero rispettare lo spirito della manifestazione o il cui comportamento non fosse consono alla propria ed altrui sicurezza ed incolumità. Il responsabile della Rievocazione dovrà far predisporre un'area di sosta ed esposizione (paddock) adeguatamente delimitata per i veicoli, i motocicli e i partecipanti iscritti. È di competenza del responsabile della Rievocazione stabilire la durata della manifestazione, che potrà essere di una o più giornate, nonché il compito di stabilire il numero massimo di partecipanti (indicando tale numero sull'R.P.), che varierà in base alla lunghezza del percorso ed al tempo disponibile per il corretto svolgimento dell'evento. Il responsabile della Rievocazione dovrà curarsi di predisporre un adeguato servizio di assistenza sanitaria con almeno un'autoambulanza ed un medico.

Il responsabile della Rievocazione (membro del Consiglio Direttivo o direttore di gara incaricato) con la collaborazione della Segreteria del Moto Club avrà il compito di controllare i documenti obbligatori per la partecipazione (tessera FMI, patente, registro storico nazionale) nonché dovrà redigere un elenco in cui indicherà cognome e nome, numero di tessera, numero di patente e relativa data di scadenza, numero di Registro Storico.

ART. 3 – MOTOVEICOLI AMMESSI

Alle Rievocazioni storiche sono ammessi alla partecipazione: ciclomotori, motocicli e sidecar iscritti al Registro Storico nazionale (per alcune classi è sufficiente il possesso della "Green Card" in alternativa al Registro Storico) nelle tipologie turismo, sport, competizione, derivate, replica, GP, sidecar competizione etc. che rientrano nelle seguenti fasce d'età (analoghe alle iscrizioni al Registro Storico): Storiche fino al 1944; Epoca dal 1945 al 1968; Classiche dal 1969 al 1975; Post Classiche dal 1976 al 1988, (è esclusa la fascia d'età delle Pre Moderne fino al 20° anno compiuto). Per i sidecar competizione sono esclusi quelli definiti "lunghi".

Tutti i motoveicoli dovranno essere muniti di idonea tabella portanumero affinché ogni partecipante possa essere facilmente identificabile. A discrezione del responsabile della Rievocazione gli scarichi dei motoveicoli potranno non essere muniti di silenziatore. È consentito l'uso dei pneumatici slick unicamente ai motoveicoli la cui tipologia indicata sul Registro Storico sia GP oppure 1ª Categoria GP.

È discrezione del responsabile della Rievocazione e dei membri del Moto Club organizzatore suddividere i turni delle moto partecipanti in classi omogenee considerando la cilindrata, l'anno ed il numero di moto presenti.

ART. 4 – PARTECIPANTI AMMESSI

La partecipazione alle Rievocazioni storiche è aperta a tutti i tesserati FMI in possesso di tessera Member o tessera Sport, con età minima di anni 25 ed in possesso di patente A o superiore in corso di validità.

I partecipanti dovranno essere muniti esclusivamente di casco integrale omologato, di tuta in pelle intera o divisibile, di guanti e stivali tecnici. È consigliato l'uso di paraschiena protettivo.

ART. 5 – TASSA D'ISCRIZIONE

L'importo della tassa di iscrizione è a discrezione del Moto Club organizzatore, anche in relazione ai servizi forniti, con un minimo di euro 10,00.

ART. 6 – VERIFICHE TECNICHE

I motoveicoli verranno verificati dal responsabile della Rievocazione e da tecnici da lui nominati. Le verifiche riguarderanno principalmente l'efficienza dell'impianto frenante, la frizione, il comando del gas, l'usura degli pneumatici, l'assenza di perdite di olio e liquidi vari. Sono consigliate le legature dei tappi olio. A insindacabile giudizio dei verificatori potranno non essere ammessi all'evento motoveicoli palesemente non ritenuti idonei o pericolosi. Sempre a discrezione del responsabile potrà essere richiesta l'applicazione di contenitori sotto coppa per i motoveicoli a 4 tempi.

ART. 7 – SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

Le Rievocazioni storiche, in quanto trattasi di una sfilata e passerella di motocicli d'epoca, devono perseguire esclusivamente fini storico/culturali.

La manifestazione consiste nella percorrenza del circuito ad una velocità limitata che non deve superare i 40 Km/h. I partecipanti sono tenuti, pena l'esclusione dalla manifestazione, ad un comportamento che non crei pericolo a sé o agli altri, in quanto l'evento è privo di qualsiasi forma di agonismo e di confronto.

Ogni partecipante sfilerà per due o più turni, tale numero sarà indicato nel Regolamento Particolare della manifestazione.

L'apertura del circuito ai partecipanti verrà preceduta da un briefing obbligatorio a cui tutti dovranno intervenire, in cui il responsabile della Rievocazione spiegherà il regolamento e il comportamento da tenere durante l'evento stesso.

Il numero dei giri del circuito per ogni turno sarà quello indicato sul Regolamento Particolare, tale numero sarà adeguato alla lunghezza del percorso, al numero dei partecipanti ed in ogni caso il tempo impiegato non dovrà essere superiore ai 15 minuti per turno.

I partecipanti saranno suddivisi in batterie e verranno allineati sulla linea di partenza in due file parallele, il responsabile della Rievocazione li farà partire uno ad uno con un intervallo minimo di 10 secondi uno dall'altro.

I partecipanti dovranno mantenere la posizione stabilita dall'ordine di partenza, il responsabile della Rievocazione avrà la facoltà di escludere dalla manifestazione il conduttore che assumerà comportamenti pericolosi o non in linea con il regolamento. Qualora lo si rendesse necessario per garantire la sicurezza, il responsabile della Rievocazione avrà la facoltà di predisporre un veicolo staffetta dietro al quale i partecipanti percorreranno i giri previsti. L'ingresso nel circuito di ciascuna batteria è subordinato all'uscita dallo stesso dei partecipanti alla batteria precedente che si recheranno obbligatoriamente nel paddock. Tra una batteria e l'altra il responsabile della Rievocazione predisporrà un veicolo staffetta (moto o auto) che percorrerà un giro completo del circuito per verificare che non sussistano situazioni particolari o di pericolo.

ART. 8 – REGOLAMENTO PARTICOLARE

Il Regolamento Particolare della manifestazione, redatto su apposito modulo, dovrà essere preventivamente approvato dalla Commissione Sportiva Nazionale e dovrà contenere, oltre alle informazioni sul percorso e sulle categorie ammesse, anche l'indicazione del Responsabile della Manifestazione o del Direttore di Gara; l'approvazione dello stesso è subordinata alla presentazione del nulla osta delle Autorità Comunali competenti.

VELOCITÀ VINTAGE IN PISTA

Al fine di promuovere e regolamentare l'attività legata al mondo delle moto d'epoca in pista, il CME delinea i livelli di attività di riferimento:

GRUPPO 3 – Attività NON COMPETITIVA e perciò senza formazione di classifica basata su regolarità o velocità.

I motocicli, regolarmente iscritti al RS oppure in possesso di GREEN-CARD e regolarmente verificati, vengono ammessi in pista in turni della durata massima di 20 (venti) minuti ciascuno.

All'interno di questo livello saranno inseriti i motocicli in possesso di Green Card, un particolare riconoscimento che pur non essendo assimilabile alla iscrizione al RS consente di svolgere regolare attività di Gruppo 3; essa viene rilasciata in particolare ai motocicli che non presentano i requisiti tecnico/estetici necessari per essere ammessi a regolare iscrizione presso il RS.

GRUPPO 4 – Attività a BASSO profilo agonistico con formazione di classifica basata su criteri di abilità, quali la costanza sul giro o regolarità.

Al termine di ogni turno di prove cronometrate e di ogni gara sarà fornita ai singoli concorrenti una riepilogativa individuale dei tempi segnati, con successiva emissione di classifica generale redatta sulla sola base delle penalità conseguite.

GRUPPO 5 – Attività Agonistica basata sulla prestazione pura (VELOCITÀ) ossia sulla capacità di percorrere una certa distanza nel tempo minore possibile (velocità in linea) o percorrere la maggior distanza possibile in un tempo prefissato (ENDURANCE).

I livelli di partecipazione sono inseriti nel progetto "MEETING in PISTA", eventi dedicati al mondo VINTAGE con il possibile inserimento di classi moderne o non strettamente d'epoca.

È previsto un abbuono del 50% della tassa di iscrizione per i vincitori di ogni classe, regolarmente costituitasi, a partire dalla seconda gara di campionato o trofeo e **limitatamente alla prova successiva a quella in cui è stata ottenuta la vittoria; successivamente ad essa il beneficio viene perso.**

TABELLA COLORI / NUMERI DI GARA

Classi Previste	Colore Tabella	Colore Numero	Numeri gara dal al	
<u>GRUPPO 4 Regolarità</u>				
VINTAGE MINI	Lib	Lib	1	99
VINTAGE 250	Lib	Lib	301	399
VINTAGE 500	Lib	Lib	601	699
VINTAGE OPEN	Lib	Lib	901	999
2 T JAPAN	Lib	Lib	201	299
SP 125	Lib	Lib	101	199
<u>Trofei GRUPPO 4</u>				
GENTLEMEN CUP	Lib	Lib	Lib	Lib
ITALIAN CUP	Lib	Lib	Lib	Lib
VINTAGE GUZZI	Lib	Lib	Lib	Lib
<u>GRUPPO 5 Velocità</u>				
CLASSICHE GP 500	Giallo	Nero	601	699
TT 500	Lib.	Lib.	501	599
TT 750	Lib.	Lib.	901	999
TT OPEN	Lib.	Lib.	301	399
TT JAPAN 500	Lib.	Lib.	801	899
SBK 92	Lib.	Lib.	201	299
SUPER SPORT 600	Lib.	Lib.	701	799
GP 125/250	Lib.	Lib.	101	199
SUPERMONO	Lib.	Lib.	401	499
<u>ENDURANCE</u>				
MAXI CLASSIC	Lib	Lib	Lib	Lib
CLASSIC 1000	Lib	Lib	Lib	Lib
750 A	Lib	Lib	Lib	Lib
750 B	Lib	Lib	Lib	Lib
<u>VELOCITA' IN SALITA</u>				
<u>GRUPPO 4</u>				
SIDECAR	Lib	Lib	Lib	Lib
VINTAGE UNICA	Lib	Lib	Lib	Lib
<u>GRUPPO 5</u>				
EPOCA 175	Bianco	Nero	Lib.	Lib.
EPOCA	Verde	Bianco	Lib.	Lib.
GP 350	Blu	Bianco	Lib.	Lib.
CLASSICHE 500 4/T	Giallo	Nero	Lib.	Lib.
CLASSICHE 500 2/T	Giallo	Nero	Lib.	Lib.

Si raccomanda di rispettare i codici colore ed i numeri di gara indicati, il numero segnalato alla prima iscrizione verrà mantenuto per tutta la stagione, salvo successiva richiesta di modifica da parte del pilota al CME.

Procedura di Partenza

- Gruppo 3** L'ingresso in pista avviene direttamente dalla corsia box, una moto alla volta.
- Gruppo 4** La partenza avverrà dalla griglia con allineamento in base al tempo delle prove di qualificazione. Durante tutta la procedura i motori debbono rimanere accesi.
- Gruppo 5** La partenza avverrà dalla griglia, con allineamento in base al tempo delle prove di qualificazione. Per l'ammissione in griglia in caso di accorpamento di più classi farà fede la pole della classe più lenta aumentata del 20%.
Il DdG eseguirà la procedura di partenza con l'esposizione dei cartelli di 3' e 1' alla partenza del giro di riscaldamento.
Al termine del giro di riscaldamento i piloti riprenderanno ognuno il proprio posto in griglia, si accenderà il semaforo ed allo spegnimento dello stesso la gara avrà inizio.
In caso di mancanza o guasto del semaforo la partenza sarà data dal DdG a mezzo bandiera.
Durante tutta la procedura i motori debbono rimanere accesi.

Condotta di gara – Ritiro

In caso di partenza anticipata, così come in tutte le infrazioni sanzionabili nelle moto moderne con il ride-through, verranno comminate le seguenti sanzioni: per il Gruppo 4 verrà sommata una penalità pari a 1 al totale delle penalità; per il gruppo 5 verranno comminati 30" sul tempo totale. Ugualmente il sorpasso in regime di bandiera gialla verrà sanzionato con le medesime modalità fino all'esclusione se il comportamento fosse reiterato.

La velocità in corsia box verrà sanzionata come da RMM.

Qualora il comportamento fosse reiterato nell'ambito di una stessa gara, valgono le sanzioni amministrative e la possibile esclusione di cui al RMM generale.

Per poter essere ammessi alla classifica finale, i conduttori **partecipanti a gare di Gruppo 5** dovranno transitare sul traguardo dopo il primo classificato avendo effettuato il 75% dei giri di gara, **mentre per le gare di Gruppo 4 saranno considerati classificati tutti i conduttori che abbiano fatto registrare almeno 6 rilevamenti cronometrici per le gare su 8 giri ed almeno 7 per le gare su 10 giri; in quest'ultimo caso l'eventuale tempo sul giro mancante ai fini della classifica di regolarità sarà considerato pari a 0" e la penalità considerata di conseguenza.**

Svolgimento della gara ed eventuali situazioni di forza maggiore

Per il GRUPPO 5 e l'ENDURANCE in caso di interruzione della gara valgono le norme di cui all'annesso Velocità. Per il Gruppo 4, nel caso non fosse possibile avere una seconda partenza e fossero stati percorsi almeno quattro/cinque giri da tutti i partecipanti (compreso giro di partenza e giro di riferimento ed escludendo eventuali ritirati o partecipanti doppiati due volte), verrà stilata una classifica con lo scarto per chi avesse compiuto 5 giri e nessuno per chi ne avesse fatti 4 con l'assegnazione di metà del punteggio di Trofeo.

È facoltà del CME, in caso di accorpamento di classi o per altra necessità a suo insindacabile giudizio, di derogare dal numero minimo di giri da effettuare per essere classificati o da altra disposizione data. Tale deroga si applica a tutti i concorrenti che abbiano preso partenza.

Il ritiro dei motocicli dal Parco Chiuso non potrà effettuarsi prima dei 30 minuti dall'arrivo del pilota che ha tagliato per primo il traguardo, e solo previa autorizzazione dei commissari tecnici preposti alle verifiche.

Norme generali di sicurezza

Obbligatorietà per tutti i motocicli dell'interruttore di spegnimento di emergenza da posizionarsi sul manubrio e di uno schermo di sicurezza da posizionarsi tra il ramo inferiore della catena e la corona.

Tappi e contenitori di sicurezza - Dovrà essere posta la massima attenzione al fine di impedire accidentali perdite di lubrificante e tutti i tappi (riempimento, svuotamento e livello lubrificanti e tutti i raccordi dell'olio sotto pressione) dovranno essere efficacemente tenuti frenati con filo di acciaio o ottone. Le motociclette con motori a 4 tempi dovranno essere dotate, sotto al motore, di apposito contenitore a bacinella, atto a contenere un feltro o spugna per assorbire accidentali perdite o trafileggi di lubrificante dal motore.

Liquidi - Per i motori con raffreddamento a LIQUIDO, si precisa che è consentita soltanto ACQUA.

Tubi e sfiati - Tutti i tubi di sfiato, se presenti, che fanno comunicare il motore e/o il cambio con l'esterno devono essere convogliati in un serbatoio di raccolta ben fissato al motociclo che dovrà essere svuotato prima dell'ingresso in pista. La capacità minima di questo serbatoio deve essere di 250cc per gli sfiati del cambio e 500cc per gli sfiati del motore. Tutte le tubazioni di mandata e di ritorno dell'olio motore sotto pressione dovranno essere costruite in materiale idoneo e rivestite in treccia di acciaio, e dovranno inoltre essere collegate ai raccordi tramite ritenuta cianfrinata o grimpata sul tubo (pressatura) oppure tramite collegamento di raccordo a vite ed ogiva o ad innesto conico e le viti ed i bulloni di fissaggio dovranno avere legature di sicurezza che evitino accidentali perdite di lubrificante.

Prese d'aria freni - Si precisa che nei freni a tamburo le eventuali prese d'aria dovranno essere schermate al fine di evitare l'ingresso di corpi estranei.

Pneumatici - Si specifica che gli pneumatici andranno montati secondo il verso di rotolamento previsto dal costruttore e che in nessun caso è consentito intervenire sulla scolpitura originale.

Specifiche per Gruppo 3 e Gruppo 4 - Per le eventuali moto stradali che partecipano al Gruppo 3 o a eventuale Gruppo 4 di marca è obbligatorio per sicurezza nastrare il faro e le luci posteriori, le frecce se con parabola in vetro, fermare il cavalletto con filo di ferro al telaio, togliere gli specchi, oltre ad avere un interruttore di spegnimento di emergenza sul manubrio; per i motori con raffreddamento a liquido si precisa che è consentita soltanto acqua. La biforcazione delle tubazioni idrauliche per le due pinze dei freni anteriori può trovarsi al di sopra o al di sotto della piastra inferiore della forcella. Gli pneumatici slick sono ammessi solo per i motocicli di Prima Categoria ovvero di tipo GRAN PREMIO.

Pedivella di avviamento - I motocicli dotati di pedivella di avviamento dovranno assicurarla in posizione di riposo con un elastico o filo di ferro onde evitare l'apertura accidentale della stessa.

Sporgenze - Tutte le viti che sporgono all'esterno (asta freno posteriore, tenditori catena etc.) dovranno essere coperti con gomma.

Abbigliamento - per le manifestazioni agonistiche: Gruppo 5 - Sidecar - Endurance le tute devono essere del tipo intero e non divisibili. Per il solo Gruppo 3 e Gruppo 4 sono ammesse tute in due pezzi, fermo restando che dovrà esservi cerniera di congiungimento e lingua di protezione in pelle. È OBBLIGATORIO l'uso di un dispositivo PARASCHIENA per tutte le classi e tipologie di partecipazione. Il dispositivo deve essere di tipo omologato. L'obbligo non è valido per chi indossa tute con paraschiama inserito all'origine o con altro dispositivo di protezione idoneo, tipo air-bag.

Si riportano di seguito gli articoli del Regolamento tecnico generale sicurezza ove si evidenziano le deroghe riguardanti le Moto d'Epoca.

Si deroghi all'obbligo di montare un fanale posteriore.

Targhe porta numero e numeri di gara

Si deroghi al posizionamento obbligatorio dei numeri di gara nella parte inferiore della carena; gli stessi potranno indifferentemente, a seconda della tipologia e l'epoca del motociclo, essere posizionati sulla carena o sul codone.

Complessi di scarico

Si deroghi al divieto di sporgenza dei tubi di scarico oltre la tangente verticale al pneumatico posteriore.

Manubri

Si precisa che le leve di comando del manubrio potranno avere anche una lunghezza superiore ai 200 mm con misurazione dal fulcro di rotazione all'estremità.

Motore

Si deroghi agli obblighi per quanto riportato circa coperchi laterali del carter motore e protezioni di vario genere atti a resistere ad urti ed abrasioni, salvo disposizioni particolari (vedi Trofei).

Serbatoio carburante

Si deroghi ai seguenti obblighi: un solo serbatoio; fissaggio del serbatoio al telaio oltre che gli sganci rapidi; non sporgenza del tappo del serbatoio dal profilo del serbatoio; dotazione di un sacco nei serbatoi in materiale composito; dati e targhette di omologazione; capacità massime. Inoltre l'utilizzo di materiale ignifugo spugnoso è fortemente consigliato ma non obbligatorio per i motocicli in ASSETTO STRADALE del Gruppo 4 e per quelli del Gruppo 3.

Serbatoio di recupero olio

Si deroghi l'obbligo di un sistema di ricircolo chiuso e di far convergere tutti gli sfiati del motore all'interno dell'air-box.

Lubrificanti e liquidi di raffreddamento

Si deroghi la capacità minima della vasca di contenimento lubrificante e liquido di raffreddamento posizionata sotto al motore, fermo restando che detta vasca dovrà comunque essere di capacità sufficiente a trattenere l'eventuale fuoriuscita di liquidi dal motore.

Carenatura

Si deroghi ai seguenti obblighi: cupolino in materiale trasparente; larghezza massima della carenatura; larghezza massima della sella; nessuna parte del motociclo deve superare il piano verticale tangente la parte posteriore del pneumatico posteriore; nessuna parte del motociclo deve superare il piano verticale tangente la parte anteriore del pneumatico anteriore; visibilità da entrambi i lati del motociclo di almeno 180° del cerchio posteriore, dell'intero cerchio anteriore, il pilota nella normale posizione di guida ad eccezione degli avambracci; profili aerodinamici; limiti nelle inclinazioni parte frontale della carenatura o altre parti; altezza minima delle aperture della carenatura e la superficie di elementi quali i parafranghi nel rispetto della storicità del motociclo.

Elementi vietati in deroga

Si deroghi alla rimozione obbligatoria di fanale/i anteriori e luci posteriori per le moto del Gruppo 3 e Gruppo 4 in assetto stradale così come per le piastre porta pedana e pedane passeggero. Altresì per le Moto d'Epoca Gruppo 3 in assetto stradale e Trofei di Marca Gruppo 4 sia il cavalletto che la stampella laterale potranno non essere rimossi ma legati saldamente al telaio così come potranno essere mantenuti l'avvisatore acustico, il porta targa, il gancio per il casco, gli indicatori di direzione, le maniglie per il passeggero. Si precisa che la targa, gli indicatori di direzione, i fanali anteriori e le luci posteriori andranno obbligatoriamente nastrati.

Si precisa altresì la definizione di motocicli in assetto stradale: tutti i motocicli in cui sono montati fanali anteriore e posteriore, dotati di tutti i dispositivi per la circolazione su strade pubbliche ed in regola con il codice della strada.

Tipologie**GRUPPO 3**

Licenza richiesta - TESSERA MEMBER, SPORT o licenze agonistiche di qualunque tipo.

Tassa di iscrizione euro 80,00 (tasse diverse potranno essere applicate per eventi particolari in accordo con il CME).

Svolgimento previsto in una/due giornate, con un minimo di tre sessioni di 20 minuti ciascuna.

Al fine di promuovere l'attività sportiva in pista vengono organizzate delle prove libere con moto, iscritte al REGISTRO STORICO, di qualsiasi tipologia: stradale, turismo, sport, derivate, GP etc. compresi motocicli sportivi o stradali in possesso di GREEN CARD.

A fine stagione verrà consegnato un attestato di partecipazione a chi ha preso parte ad almeno 3 meeting in pista o salita. È facoltà del DdG allontanare dalla pista con i mezzi **previsti** a Sua disposizione ed a Suo insindacabile giudizio, chiunque con il proprio comportamento (guida pericolosa, velocità eccessiva, etc.), costituisca pericolo per se e per altri partecipanti.

CAMPIONATO ITALIANO GRUPPO 4 Regolarità

Licenza richiesta - Tessera Sport, MINIVELOCITÀ, FUORISTRADA con Estensione Velocità.

Tassa d'iscrizione euro 130,00 (tasse diverse potranno essere applicate per eventi particolari in accordo con il CME.); euro 150,00 in circuiti di particolare prestigio tipo Vallelunga, Mugello, Imola in eventi non ricadenti nei Meeting in Pista.

Svolgimento - Sono previste due sessioni di prove cronometrate della durata di 20 minuti ciascuna e successiva gara da disputarsi sulla base di 8/10 giri, da definirsi in base alla lunghezza del circuito e specificata nel Regolamento Particolare relativo alla manifestazione.

Premiazioni - 1°, 2°, 3° classificato, in base alla somma delle penalità riportate + uno speciale premio per il giro con minore penalità in assoluto detto Giro Perfetto. Alla fine di ogni gara sarà fornita ai singoli concorrenti una riepilogativa individuale dei tempi segnati, con successiva emissione di classifica finale redatta sulla base delle sole penalità.

Si specifica che, qualora il numero dei partenti di una classe rendesse necessaria più di una partenza, i concorrenti verranno suddivisi in due o più batterie, sulla base dei tempi rilevati, con ricongiungimento delle classifiche parziali ed elaborazione di unica classifica finale.

La classifica verrà stilata tenendo conto della differenza tra il tempo del primo giro lanciato (quello di riferimento) ed i successivi; il tempo sarà espresso in secondi (fino alla seconda cifra decimale). **In caso di partenza anticipata, verrà applicata una penalizzazione pari a un punto sulla somma finale delle penalità.**

Tutti i giri, escluso quello di lancio (partenza), saranno cronometrati. Il primo giro cronometrato sarà il tempo di riferimento rispetto al quale verranno conteggiate le penalità per ogni passaggio successivo. I giri validi per la classifica saranno il 75% dei giri della gara, il numero dei quali andrà specificato nel R.P. Tutti i giri effettuati dai partecipanti oltre a quelli previsti per la classifica saranno scartati a cominciare dai giri con maggiore penalità.

Le penalità sono espresse in valore assoluto, indipendentemente dal fatto che il tempo sia superiore o inferiore a quello di riferimento. A parità di punteggi, varrà la terza cifra decimale.

Esempio:

tempo del primo passaggio cronometrato	1m 50s 47centesimi	
tempo del secondo passaggio	1m 50s 97centesimi	0.50 penalità
tempo del terzo passaggio	1m 50s 29centesimi	0.18 penalità
tempo del quarto passaggio	1m 49s 91centesimi	0.56 penalità
Totale penalità		1.24

A parità di penalità sarà determinante l'anzianità del pilota, in caso di ulteriore parità l'anzianità del motociclo.

È vietato sia l'uso di qualunque apparecchio di cronometraggio che ogni comportamento generante situazioni di pericolo (rallentare, sostare, zigzagare), pena l'esclusione dalla gara; è altresì vietato qualsiasi tipo di comunicazione al pilota durante la gara, es. tabella tempi, radio, etc. Numeri di gara e colore delle targhe come da tabella generale di riferimento. Il numero minimo di verificati per la formazione di una classe è pari a 5 piloti. Solo in caso di condizioni particolari che saranno previamente comunicate dal CME si potrà derogare detto numero a 3. In caso il numero dei verificati sia inferiore a 5 si procederà obbligatoriamente all'accorpamento con la classe più idonea; se questa sarà di livello superiore l'eventuale punteggio acquisito nella classifica generale accorpata sarà conferito nella classe di origine. È consentita da parte di ogni pilota la punzonatura di massimo 2 motocicli, purché entrambi tecnicamente compatibili con la classe di appartenenza. È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di ogni classe.

Classi previste

- 1) **VINTAGE MINI con cilindrata da 50 cc a 125 cc**
Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 2 o 4 tempi ad 1 o 2 cilindri, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.
- 2) **VINTAGE 250 cc**
Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 2 o 4 tempi, da 1 a 4 cilindri con cilindrata da 126 a 250 cc dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983. Sui motori a 2 tempi non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se montate in origine.
- 3) **VINTAGE 500 cc**
Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 2 o 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 o 4 valvole per cilindro, con cilindrata da 251 a 750 cc, dotati di freni a tamburo o a disco, raffreddati ad aria o a liquido, così suddivisi in base alla cilindrata ed all'anno di commercializzazione:
A) Motocicli da 251 a 500 cc costruiti o commercializzati entro il 31/12/83;
B) Motocicli da 501 a 750 cc costruiti o commercializzati entro il 31/12/75;
- 4) **VINTAGE OPEN**
Sono ammessi a questa classe i motocicli con cilindrata oltre i 500 cc, spinti da motore a 2 o 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, dotati di freni a tamburo o a disco, raffreddati ad aria o ad acqua, costruiti o commercializzati od omologati, entro il 31/12/1994. All'interno di questa classe il CME si riserva, in base al numero degli eventuali partecipanti, di istituire una classifica autonoma per motocicli del tipo SUPERMONO.
- 5) **JAPAN 2 T**
Sono ammessi a questa classe:
Motocicli, derivati dalla serie, di costruzione giapponese fino a 500 cc, spinti da motore a 2 tempi da 1 a 4 cilindri.

Motocicli di tipo GP, da 1 a 4 cilindri, raffreddati ad aria o ad acqua, anche non giapponesi, costruiti o commercializzati dal 01/01/1980 al 31/12/1994.

I motocicli tipo GP possono utilizzare pneumatici di tipo SLICK o SLICK intagliati. I motocicli derivati dalla serie debbono montare pneumatici scolpiti, tutti possono montare gomme RAIN in caso di pioggia. Sono ammessi a questa classe i motocicli APRILIA RS 250 purché dotati del proprio motore originale SUZUKI RGV 250.

Per le norme tecniche fare riferimento alle disposizioni generali dei Gruppi 4 e 5. Il CME si riserva di istituire all'interno della classe eventuali ulteriori trofei per marca o cilindrata.

6) **SP 125 (Sport-Production)**

Sono ammessi a questa classe motocicli di qualsiasi marca, di derivazione stradale, con cilindrata 125 cc, spinti da motore a 2 tempi, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1994.

I piloti under 30 solo in questa classe sono ammessi alla acquisizione di regolare punteggio.

CAMPIONATO ITALIANO GRUPPO 5 Velocità

Licenze richieste - Minivelocità, Fuoristrada con Estensione Velocità. Casi particolari di piloti con licenze superiori saranno esaminati all'occorrenza dal CME. Tassa di iscrizione euro 200,00. Tasse diverse potranno essere applicate in accordo con il CME.

Per essere ammessi all'attribuzione di punteggio i piloti dovranno avere compiuto i 30 anni di età.

Il numero minimo di verificati per la formazione di una classe è pari a 5 piloti. In caso di condizioni particolari ed a suo insindacabile giudizio il CME si riserva di derogare detto numero a 3.

Nel caso in cui il numero dei verificati sia inferiore a 5 si procederà OBBLIGATORIAMENTE all'accorpamento con la classe più idonea, possibilmente superiore, salvo diverse disposizioni del CME. L'eventuale punteggio acquisito nella classifica generale accorpata sarà conferito nella classe di origine se il numero dei verificati è di almeno 3 motocicli; sarà invece conferito nella classe di accorpamento nel caso non raggiunga il numero minimo di 3.

Nel caso in cui l'accorpamento venga effettuato ad una classe superiore la classifica risultante sarà confermata. In caso l'accorpamento venga effettuato ad una classe inferiore i piloti classificati saranno posizionati in classifica dopo l'ultimo classificato della classe di accorpamento.

Numeri di gara e relativi colori delle targhe debbono rispettare la tabella di riferimento. Per alcune classi i colori di numeri e targhe sono liberi; porre attenzione affinché la numerazione risulti sempre chiaramente leggibile.

La tolleranza sulla cilindrata per tutte le classi del Gruppo 5 è pari al 5% della cilindrata nominale della classe stessa. Esempio: classe 1000 = massima cilindrata ammessa 1050 cc.

È consentita da parte di ogni pilota la punzonatura di massimo 2 moto per classe di appartenenza.

Classi previste**1) CLASSICHE GP 500**

Sono ammessi a questa classe:

Motocicli tipo GP e COMPETIZIONE fino a 500 cc, spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, anche a 4 valvole per cilindro, freni a tamburo o disco, raffreddamento ad aria o acqua, ruote a raggi o in lega.

Motocicli GP o COMPETIZIONE fino a 350 cc se spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 4 cilindri, freni a tamburo o a disco, raffreddamento ad aria o ad acqua, ruote a raggi o in lega, tutti costruiti o commercializzati entro il 31/12/1979.

2) TT 500

Sono ammessi a questa classe motocicli di derivazione stradale fino a 500 cc secondo le seguenti tipologie.

A) Motocicli spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 valvole per cilindro, freni a tamburo o a disco, raffreddamento ad aria o ad acqua, ruote a raggi o in lega (Es. Honda 500 Four, Kawasaki Z 500).

B) Motocicli spinti da motore a 4 tempi a 1 o 2 cilindri, aria o acqua, 4 valvole per cilindro fino a 500 cc (Es. Laverda 500).

C) Motocicli spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, a 4 valvole per cilindro, raffreddati ad aria o a liquido con cilindrata massima di 400 cc (Esempio: Honda CBX 400, Honda VF 400 F).

Tutti i motocicli dovranno essere stati costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

3) TT 750

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motori a 2 o 4 tempi, fino a 4 cilindri, a 2 o 4 valvole per cilindro, raffreddati ad aria o liquido con cilindrata compresa tra 501 e 750 cc costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983. Obbligo di cilindrata limitata a 600 cc e telaio di serie per motori a 4 valvole per cilindro.

4) TT OPEN

Sono ammessi a questa classe solo motocicli derivati dalla serie con cilindrata libera oltre i 750 cc, da 2 a 4 cilindri, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983. I motocicli dotati di motore a 4 valvole per cilindro dovranno obbligatoriamente utilizzare il telaio di serie, eventuali casi di particolare interesse storico saranno valutati dal CME. Obbligo di cilindrata massima 900 cc per motori a 4 valvole.

5) TT/ JAPAN

Sono ammessi motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 2 tempi, da 2 a 4 cilindri, raffreddamento ad acqua, con cilindrata da 250 a 500 cc, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1994.

Sono ammessi a questa classe i motocicli SUZUKI RGV 250 ed APRILIA 250 RS. Il CME si riserva in base al numero dei partecipanti (minimo 5) di istituire una classifica autonoma per i motocicli di 250 cc.

6) SBK 92 (Superbike)

Sono ammessi a questa classe motocicli di derivazione stradale, spinti da motore a 4 tempi, a 2/3/4 cilindri, a 2 o più valvole per cilindro, raffreddati ad aria o a liquido secondo la seguente tipologia:

A) Motocicli spinti da motore a 3 o 4 cilindri fino a 750 cc

B) Motocicli spinti da motore a 2 cilindri fino a 1000 cc

Tutti dovranno essere stati costruiti, commercializzati od omologati entro il 31/12/1992.

Esempio: YAMAHA YZF 750, SUZUKI GSXR 750, DUCATI 851 anche con motore 888.

7) SUPER SPORT 600

Sono ammesse a questa classe le seguenti tipologie di motocicli:

A) Motocicli di derivazione stradale spinti da motore a 4 tempi, con cilindrata fino a 600cc a 4 cilindri, 4 valvole per cilindro.

B) Motocicli di derivazione stradale spinti da motore a 4 tempi, con cilindrata fino a 900cc a 2 cilindri, 2 valvole per cilindro.

Tutti i modelli dovranno essere stati costruiti, commercializzati od omologati entro il 31/12/1994. Esempio: HONDA CBR 600 tipo PC23/PC25, DUCATI 900SS e similari.

8) GP 125/250

Sono ammessi a questa classe motocicli del tipo Gran Premio o Competizione derivati, di 125cc e 250 cc, spinti da motore a 2 Tempi, ad 1 o 2 cilindri, raffreddati ad aria o ad acqua, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1994.

9) SUPERMONO

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati di serie o prototipo spinti da motore monocilindrico a 4 Tempi con cilindrata massima di 700 cc, raffreddamento ad aria o acqua, costruiti con componenti riferibili al limite storico 31/12/1994. In questa classe il limite di cilindrata di 700 cc si intende come limite massimo raggiungibile, per cui non si applica la maggiorazione del 5% sulla cilindrata come nelle altre classi.

Disposizioni Tecniche e Sportive Generali valide per i Gruppi 4 Regolarità e Gruppo 5 Velocità.

La CSN (Commissione Sportiva Nazionale) è l'unico organo competente a deliberare in merito ai motocicli ammessi alle competizioni di moto d'Epoca.

Tutti i motocicli devono essere conformi alla fiche di iscrizione al RSN.

Se si rendesse necessario apportare al motociclo modifiche che ne alterino la veste estetica o le caratteristiche tecniche si dovrà provvedere all'immediato aggiornamento della stessa.

Il CME si riserva di intervenire su accorpamenti e classi in base alle eventuali esigenze che dovessero presentarsi durante la stagione agonistica.

Tutte le classi devono fare riferimento alle norme tecniche generali.

È ammessa in tutte le classi la punzonatura di n. 2 motocicli purché entrambi rispondenti alle norme previste per la classe stessa.

1 - Motore

Non è consentito modificare, rispetto al motore originale o al motore di serie da cui è derivato, la forma di testa e cilindro, la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il tipo di trasmissione motore ruota ed il numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole o dei travasi.

2 - Alimentazione

Dispositivi di alimentazione del tipo originale o di normale utilizzo storicamente documentato, di dimensioni libere, esclusi carburatori a valvola piatta e similari, salvo se montati all'origine.

3 - Accensione

Dispositivi di accensione del tipo originale o di normale utilizzo storicamente documentato. Le accensioni elettroniche dovranno avere la variazione di anticipo direttamente proporzionale al regime di rotazione. Il pick-up dovrà rilevare unicamente i giri del motore. È vietato l'utilizzo di accensioni "mappate", intese come sistemi di gestione con trasduttori di altri parametri di funzionamento che non siano i giri del motore (temperatura gas di scarico, etc.) o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

4 - Trasmissione

Il sistema di trasmissione tra motore e ruota deve rimanere del tipo originale. Il numero delle marce deve rimanere come in origine. È vietato il montaggio di qualsiasi dispositivo ANTISALTELLAMENTO sulla frizione e di qualsiasi dispositivo di controllo di trazione; tali dispositivi sono ammessi solo se montati all'origine dal costruttore.

5 - Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore, salvo telai speciali se storicamente documentati, come pure dovranno essere storicamente documentati forcelle, ammortizzatori, freni, ruote, serbatoi, selle, carenature e colorazioni se non originali.

Per tutte le moto è fatto divieto di montare particolari in ergal colorato, in titanio o carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

6 - Freni

Dovranno essere a tamburo o a disco, nei tipi originali o storicamente compatibili per tecnica ed estetica.

7 - Sistema di scarico

Forma, geometria e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale o altro storicamente documentato. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, in particolare i silenziatori devono essere atti a non superare i 108 dB/a.

8 - Serbatoio

Il serbatoio, eccezion fatta per le moto stradali in configurazione originale, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

9 - Pneumatici

È consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport-stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain. È vietato procedere a qualsiasi modifica del disegno originale. L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è consentito esclusivamente ai motocicli tipo GP, leggi GRAN PREMIO o Competizione Derivati.

DISPOSIZIONI TECNICHE specifiche per ciascuna classe di appartenenza.

Classe VINTAGE MINI Gruppo 4

Data la grande varietà di marche, modelli, elaborazioni e soluzioni tecniche esplicitatesi nel tempo questa classe sarà sottoposta alla diretta supervisione del CME che valuterà singolarmente l'idoneità di ogni motociclo. È consigliato pertanto prima di procedere all'approntamento dei mezzi sottoporre l'eventuale progetto al Comitato Moto Epoca. Limite storico per ammissione alla classe 31/12/1983.

SP 125 (Sport-Production)

Questa classe farà riferimento per le norme tecniche alle disposizioni generali; in particolare la preparazione è libera, purché vengano mantenute tutte le dotazioni e le caratteristiche generali di serie per quanto riguarda motore, ciclistica ed estetica. Accorpamenti previsti alle classi VINTAGE 250 oppure JAPAN 2 T.

Classe VINTAGE 250 — VINTAGE 500 del GR 4

Debbono obbligatoriamente restare conformi all'originale tipo di distribuzione, testa e cilindro, carter motore, numero dei rapporti del cambio, salvo modifiche storicamente documentate. Telai e forcelloni dovranno essere gli originali o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Forcella storicamente compatibile, con steli di diametro massimo 35 mm per VINTAGE 250, 38 mm per VINTAGE 500.

Ammortizzatori anche con serbatoio esterno, purché solidale con il corpo principale. Freni a tamburo o disco, originali o storicamente compatibili.

Ruote a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, di diametro minimo 18". Pneumatici di tipo sport-stradale o racing scolpiti di sezione massima al posteriore 110 per la 250, 130 per la 500.

Classe 2 T JAPAN - Telaio di serie, cerchi nella misura di serie, freni con pompe e pinze originali o del periodo, dischi freno nelle misure originali, no margherite, forcelle nei tipi e misure originali come gli ammortizzatori. Pneumatici sport stradali o racing scolpiti, sezione massima al posteriore 160 mm.

Classe VINTAGE OPEN - SUPERMONO

Motore, telaio, ciclistica, alimentazione, freni, etc. come da disposizioni generali e conformi al modello di origine per tipo e periodo, pneumatici sport stradali o racing scolpiti nelle misure previste dal costruttore; cerchi con diametri e sezioni come previsto dal costruttore.

Varianti per eventuale classe SUPERMONO:

Telaio di derivazione stradale o prototipo con dichiarazione del costruttore, motore monocilindrico prototipo o di derivazione stradale con cilindrata massima 700 cc. Preparazione libera, carburatore libero per tipo e misura, forcella, ammortizzatori, cerchi, pompe freno, pinze freno, elementi estetici ed altro liberi purché riferibili per tipologia e materiali al limite storico del 31/12/1994. Sezione massima del pneumatico posteriore 160, pneumatici tipo sport stradale, slick, racing scolpiti, rain. No Titanio.

Classe CLASSICHE GP 500 - Gruppo 5

Motore come da disposizioni generali; non è consentito l'utilizzo di lamelle all'aspirazione, valvole allo scarico e di alcun sistema di rilevamento dati, se non montato in origine dal costruttore.

Telai e forcelloni dovranno essere originali o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati.

Sono ammessi forcelloni scatolati, se montati in origine o storicamente documentati, ma sempre esclusivamente del tipo a due bracci.

Forcella storicamente compatibile con diametro massimo degli steli 35mm.

Ammortizzatori storicamente compatibili anche dotati di serbatoio esterno, purché solidale al corpo principale. Freni a tamburo o a disco originali o storicamente compatibili per modello e dimensioni.

Ruote a raggi o in lega, diametro minimo 18". Pneumatici tipo sport-stradali o racing scolpiti, sezione massima al posteriore 130.

Classi del raggruppamento TT: TT 500-TT 750-TT OPEN-TT JAPAN

Motore e cambio come da Norme Generali.

Telaio originale o speciale se storicamente documentato, con forcellone a doppio braccio, ad uno o due ammortizzatori; i telai debbono essere realizzati in tubo di acciaio per tutte le TT; in acciaio o alluminio per TT JAPAN.

Forcella compatibile con i tipi in uso all'epoca, con diametro massimo degli steli 38mm per TT 500, 42mm per TT 750-OPEN-TT JAPAN.

Ammortizzatori a corpo cilindrico con serbatoio esterno solidale per TT o remoto per TT JAPAN, tecnicamente compatibili con i tipi in uso all'epoca.

Freni a tamburo o a disco, pompe freno con serbatoio incorporato per classi TT 500/750. Sono ammesse pompe freno con serbatoio remoto per classe TT JAPAN.

Pinze freno originali o compatibili per caratteristiche tecniche e periodo.

Ruote a raggi o in lega, nei diametri di serie o storicamente documentati.

Sezione massima del pneumatico posteriore 130 per TT 500, 150 per TT 750/OPEN, 160 per TT 250 JAPAN, 190 per TT 500 JAPAN.

Corsa dei motori DUCATI PANTAH 58 mm per la TT 500, 61,5 per la TT 750, libera per TT/OPEN.

I motocicli GUZZI V7 e V/serie piccola potranno maggiorare la cilindrata fino a 850 cc per concorrere nella classe TT 750.

I motocicli GUZZI V/serie piccola sono ammessi se costruiti entro il 31/12/1985.

Per tutti i motori a più di due valvole per cilindro è obbligatorio l'utilizzo del telaio di serie.

Classe SBK 92 (Superbike)

I motocicli dovranno presentarsi negli assetti e nelle livree quanto più possibile aderenti all'originale e comunque storicamente coerenti con il contesto tecnico dei primi anni del Campionato Mondiale Superbike, da cui questa classe trae ispirazione.

Non possono essere oggetto di modifica rispetto al motore originale forma e dimensione di teste, cilindri, carter, numero dei rapporti del cambio, sistema di raffreddamento, valore della corsa del pistone, sistema di alimentazione, misura dei carburatori o dei corpi farfallati.

È ammesso l'utilizzo di carburatori a valvola piatta ove montati all'origine.

L'accensione deve essere l'originale o compatibile con quella montata dal costruttore, è vietato l'uso di accensioni mappabili durante la gara.

Il telaio deve essere l'originale del modello, non è consentita alcuna modifica alla geometria dello stesso.

I cerchi devono essere gli originali del modello o altri della stessa misura se storicamente documentati.

Pneumatici tipo sport-stradale o racing scolpiti, rain in caso di pioggia, sezione massima del pneumatico posteriore 190.

Freni originali o dello stesso tipo, pinze, dischi e pompe possono essere maggiorati ma sempre dello stesso tipo e storicamente compatibili. Per ragioni di sicurezza è consentito l'uso di pompe del tipo radiale esclusivamente durante l'impiego in gara; i motocicli dovranno essere iscritti al registro storico con le pompe freno originali o di tipo simile.

Forcelle ed ammortizzatori dovranno essere originali o dello stesso tipo, compatibili per forma e dimensioni oltre che per il periodo.

L'impianto di scarico dovrà essere compatibile per tipologia ed estetica con l'originale o con i tipi in uso nella categoria nel periodo, è ammesso l'utilizzo del carbonio per il solo corpo silenziatore.

È assolutamente vietato l'utilizzo di titanio.

Questa classe al fine di contenere i costi di esercizio è dedicata all'utilizzo di motocicli sportivi stradali, ad alte prestazioni ma strettamente derivati dalla serie, per cui non sono ammessi motocicli espressamente costruiti per le competizioni e per questo di difficile e costosa reperibilità, tipo Honda RC 30 e Ducati 888 tipo SP, Kawasaki ZXR 750 M o RR etc.

Sono ammessi i modelli sportivi stradali giapponesi omologati entro il 31/12/1992, Ducati 851/888 stradali, Moto Guzzi tutti i modelli ed altri fino al 1992.

Al fine di consentire la eventuale straordinaria partecipazione di motocicli dei modelli esclusi, la stessa sarà oggetto di valutazione da parte del CME nei casi particolari che dovessero presentarsi.

I motocicli di marca DUCATI, ad esclusione del modello 851, possono montare carburatori fino a 42 mm. A causa dell'elevato peso e delle alte prestazioni raggiungibili si consente l'utilizzo del manubrio tipo americano a barra dritta, **purché di larghezza massima 70 cm e di altezza alle estremità di massima 5 cm rispetto al piano della piastra superiore della forcella.**

SUPERSPORT 600

Per questa classe valgono le stesse Disposizioni Tecniche previste per la classe SUPERBIKE 92.

Il sistema di alimentazione (carburatore o corpo farfallato) deve rimanere l'originale o di diversa marca, purché sempre dello stesso tipo.

Per i motori sia a 2 che a 4 cilindri la misura massima del diametro del diffusore deve essere pari alla misura originale del modello stradale, come da scheda di omologazione, maggiorato di max. 2 (DUE) millimetri.

Esempio: diffusore originale diametro = 34mm, misura massima ammessa = 36mm.

GP 125/250

I motocicli dovranno presentarsi tecnicamente ed esteticamente in linea con quanto previsto dal costruttore, rispecchiando tutte le caratteristiche originali salvo aggiornamenti con materiale dei modelli successivi ma sempre riferibili al modello di base e storicamente documentabili. Limite storico 1994.

È consentito in gara l'uso di pompe freno di tipo radiale. In sede di iscrizione al registro storico i motocicli dovranno montare la pompa freno di serie o di tipo similare.

SUPERMONO

Disposizioni tecniche: fare riferimento a quanto disposto per SUPERMONO Gruppo 4.

Per tutte le tipologie di motociclo e per tutte le classi è vietato il montaggio di qualsiasi particolare realizzato in titanio o carbonio se non disposto diversamente dal CME.

TROFEI di GRUPPO 4 (Regolarità)

1) Trofeo VINTAGE GUZZI

Sono ammessi a partecipare i motocicli, di serie o derivati, costruiti dalla MOTO GUZZI spinti da motore a 4 Tempi, da 2 a 4 cilindri, con cilindrata minima 340 cc, rispondenti alle Norme Generali del Gruppo 4 ed in particolare alle norme delle classi VINTAGE 500 - VINTAGE OPEN - TT 500 - TT 750 - TT OPEN - ENDURANCE costruiti o commercializzati entro il 31/12/1994. Per tutto quanto non riportato nel presente paragrafo valga quanto disposto per il Gruppo 4.

Tassa di iscrizione per partecipazioni in Meeting 130,00 euro.

Tassa di iscrizione in circuiti di particolare prestigio (Valllunga, Mugello, Imola) 150,00 euro.

Per partenza doppia valga quanto disposto per gli altri Trofei. In circuiti di particolare prestigio, vedi sopra, la tassa per la seconda gara sarà di 85,00 euro. I motocicli del Trofeo VINTAGE-GUZZI con cilindrata minima 800 cc potranno essere ammessi in griglia della GENTLEMAN-CUP in presenza di posti disponibili nella stessa e solo come seconda partenza.

Saranno possibili speciali classifiche per Club, Associazioni di marca, Team e piloti che si siano particolarmente distinti in ogni singolo evento o su base annuale, redatte e premiate autonomamente dal gruppo GUZZI o eventuali Referenti.

2) Trofeo ITALIAN-CUP 2015 (ex APRILIA CUP)

La FMI indice per il 2015 un Trofeo di regolarità il cui intento è quello di far approcciare in modo amatoriale non solo i tanti appassionati del mondo vintage ma anche tutti gli utenti che hanno moto moderne e che vogliono "divertirsi in sicurezza sentendo il sapore della gara" in un ambiente NON ESASPERATO.

Formula del Trofeo, costi e licenze, classifica

Il Trofeo si svolgerà sulla base di minimo n. 3 (tre) prove, o quante ne saranno previste dal calendario moto d'epoca, senza obbligo di partecipazione a tutte ma anche a soltanto una di esse.

Costi di partecipazione

1 Regolarità: lunghezza della gara di norma 10 giri con possibilità di incremento o decremento del 20% in base alla lunghezza dei singoli circuiti): 130,00 euro.

2 Per le prove da disputarsi su circuiti di particolare prestigio (Valllunga, Mugello, Imola) la tassa di iscrizione sarà di 150,00 euro.

Per coloro i quali nello stesso weekend si iscriveranno a più gare, sarà praticato, dalla seconda gara, uno sconto del 50% rispetto alla tassa prevista. In circuiti di particolare prestigio, vedi sopra, la tassa per la seconda gara sarà di 85,00 euro.

Sarà sempre fatta salva la facoltà, per il Direttore di Gara, di modificare una o più griglie di partenza delle finali unificate, compatibilmente con le condizioni meteo, la disponibilità di spazi in griglia e l'adesione dei singoli piloti.

Licenza: Tessera Sport, Licenza Minivelocità, Fuoristrada con estensione velocità. **Non sarà ammessa** la partecipazione di piloti in possesso di *Licenze Velocità* di livello superiore a quelle sopra indicate.

Potranno eventualmente essere ammessi piloti in possesso di *licenze superiori (Velocità)* purché negli ultimi cinque anni non abbiano conseguito punti nei vari campionati su pista, nazionali ed internazionali, quali SBK, GP, Campionato Europeo, Campionato Italiano, Motoestate, Premier, Interclub, Interforze, monomarca/monomodello di qualunque genere e tipo, Amatori Pro, Motorex Cup, Dunlop Cup GP PRO e Master Cup e purché gli stessi si impegnino a limitare la loro attività ai Meeting in pista e manifestazioni collaterali o annesse organizzate da EPOCASPOT.

Svolgimento: La regolarità si basa sulla costanza del tempo di percorrenza dei giri cronometrati (Velocità Costante) come da norme sportive Moto d'Epoca. I partecipanti verranno suddivisi in una o più batterie, qualora il loro numero fosse superiore a quello degli ammessi in prova, in base a criteri tecnici (cilindrata, tipologia mezzi, tempi sul giro, etc.). Ciascuna batteria disputerà quindi due turni di prove di qualifica al termine delle quali verrà stilata una classifica riepilogativa ed effettuata un'ulteriore suddivisione tra le varie griglie di partenza.

Per i criteri di formazione delle classifiche di gara e trofeo valga quanto disposto dalle norme per il GRUPPO 4.

Premiazioni dal 1° al 3° Regolarità + Giro Perfetto

Potranno inoltre essere previste speciali classifiche di Club od Associazioni di marca, vedi regolamento Trofeo VINTAGE-GUZZI.

In tal caso sarà facoltà di questi ultimi redigere classifiche dedicate ancorché finalizzate alla premiazione di piloti e/o moto che, in ogni singolo evento, si saranno particolarmente distinti.

Requisiti Sicurezza Generali.

Per le moto circolanti su strada: assenza del cavalletto centrale, cavalletto laterale legato se presente, fari e frecce "nastrati", rimozione specchi, presenza di un sottocoppa di raccolta olio (**derogato**), riempimento serbatoio con spugna antideflagrante (tipo explosafe) (**derogato**).

Per le moto NON circolanti su strada, ossia preparate: assenza di fari e frecce, rimozione specchi, assenza di cavalletto centrale e stampella laterale, legatura tappi olio e raccordi radiatore olio, serbatoio di raccolta olio/sfiati, presenza di un sottocoppa di raccolta olio, riempimento serbatoio con spugna antideflagrante (tipo explosafe).

Per le sole moto provviste di coperchi laterali del carter motore contenenti olio (per es. motori a 4 cilindri montati sulla serie RSV 4 – Tuono V4, RSV1000 e Tuono V2), che in caso di caduta possono entrare a contatto con il terreno, dovranno essere montati dei dispositivi supplementari di protezione (per es. coperchi).

Tali dispositivi supplementari potranno essere realizzati in materiale metallico, plastico od in fibre composite, purché di spessore sufficiente a garantire la prevista funzione protettiva.

Per tutte le altre moto è invece derogato il montaggio dei citati dispositivi di protezione carter motore.

Sia per le moto circolanti su strada sia per quelle non circolanti o preparate, nel circuito di raffreddamento motore sarà consentito esclusivamente l'utilizzo di acqua. Non sarà quindi consentito l'utilizzo di additivi di qualunque genere e tipo.

Il tappo del radiatore dovrà in ogni caso essere legato.

Pneumatici

È consentito, per tutti i motocicli, il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport-stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain.

È vietato procedere a modifica della scolpitura originale.

Si specifica che gli pneumatici andranno montati secondo il verso di rotolamento previsto dal costruttore.

I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, come da *norme vigenti*.

Si precisa che le **deroghe al RTGS** di seguito citate **sono da considerarsi valide:**

- per le moto in assetto stradale è possibile derogare al montaggio del sottocoppa raccolta olio e del riempimento del serbatoio con la spugna antideflagrante (tipo explosafe foam).
- per le moto "non circolanti su strada" è derogata la norma che prevede il montaggio di una luce di sicurezza posteriore.

Art. 1.5.1 - Punzonatura motocicli (è possibile punzonare fino a due motocicli provvisti del medesimo numero di gara).

Art. 8.1.2 - Per la trasmissione finale delle sole moto provviste di catena (escluse quindi le moto dotate di trasmissione finale a cardano) è obbligatorio, per motivi di sicurezza, collocare nella parte inferiore del forcellone una protezione (pinna) tra il ramo inferiore della catena e la corona, allo scopo di evitare il contatto con la trasmissione per i modelli in assetto stradale.

Art.12.1.1, 12.1.2 e 12.1.4 Impianti di scarico

Art. 6.2.1, 6.2.10, 6.2.11, 6.2.13

Si deroghi inoltre l'Art. 17.4.1 autorizzando l'uso di tute intere divisibili con cerniera coperta da linguetta di protezione in pelle.

Tipologia e Modelli di Moto ammesse.

Coerentemente con l'ambiente vintage ed old style delle manifestazioni, **sono ammesse moto di personalità che non abbiano visibilità in altre competizioni in pista e che siano coerenti rispetto al contesto agonistico nel quale vengono inserite.**

Moto ammesse.

Atteso che l'obiettivo principale, oltre alla sicurezza, è quello di contenere il più possibile i costi di partecipazione e di uniformare le prestazioni al fine di valorizzare le capacità dei singoli partecipanti, sono da intendersi ammesse al Trofeo esclusivamente moto di serie e/o strettamente derivate dalla serie/special di serie.

Per MOTO DI SERIE si intendono motociclette di normale produzione e vendita ancorché rispondenti alle prescrizioni normative richieste per le omologazioni su strada (numero di omologazione europea E 11*92/61*00028*02 e/o successivi).

Per **MOTO DERIVATE DALLA SERIE** e **SPECIAL DI SERIE** si intendono invece le moto normalmente disponibili presso la rete commerciale delle Case le quali vengono trasformate in modo comunque coerente con gli obiettivi insiti nel regolamento. Nella fattispecie si intendono quindi ammesse variazioni alle sovrastrutture, al manubrio, alle carene, alla tipologia di cerchi ed ai dispositivi di illuminazione.

I componenti quali telaio, freni e motore dovranno invece rimanere assolutamente gli stessi previsti per l'omologazione su strada, ivi compreso quindi il numero di identificazione impresso sulle componenti strutturali del telaio. Ciò sta a significare che non sono ammesse motociclette costruite con telai artigianali di alcun genere e tipo.

Motocicli ammessi:

Moto di serie/derivate dalla serie

- 1) Tutte le moto bicilindriche di fabbricazione Aprilia, con motori 4 tempi, escluse Caponord, Dorsoduro e Pegaso ed i modelli di ispirazione fuoristradistica, enduro e supermotard (per es. Aprilia SXV 450/550).
- 2) Tutte le moto, anche di altre marche, a due, tre o quattro cilindri, raffreddate a liquido fatta eccezione per i modelli di ispirazione fuoristradistica, enduro e supermotard o similari (per es. Ducati Multistrada – Morini Granpasso, MV Agusta Turismo Veloce, etc...).
- 3) Tutte le moto moderne raffreddate ad aria/aria olio già iscritte, nell'ambito dello stesso week end di gara, nella Gentleman Cup.
- 4) Tutte le moto sportive provviste di motori bicilindrici di cilindrata massima 1000 cc.
- 5) Tutte le moto sportive provviste di motori 3 cilindri di cilindrata massima 900 cc.
- 6) Tutte le moto sportive provviste di motori 4 cilindri di cilindrata massima 750 cc.
- 7) Tutte le moto naked provviste di motori 3 e 4 cilindri di cilindrata massima 1200 cc. purché, si ribadisce, in esclusivo assetto naked.

Operando una suddivisione per marca e tipo, si riporta un elenco di sintesi delle moto ammesse:

Aprilia: tutte le moto bicilindriche, con motori 4 tempi, con esclusione della Caponord, Dorsoduro e Pegaso e tutti i modelli di ispirazione fuoristradistica, enduro e supermotard (per es. Aprilia SXV 450/550). Sono inoltre escluse le moto provviste di motori 4 cilindri come la RSV 4 e la Tuono V 4.

Benelli: tutte

BMW: le bicilindriche della serie 800 e le 4 cilindri della serie K 1200

Buell: tutti i modelli motorizzati Rotax

Bimota: raffreddate acqua e naked

Ducati: 916 – 996 – 998 – 999 – ST 2 – ST 3 – ST 4 – 748 – 749 – 848 – (899 Panigale)

Cagiva: raptor (tutte)

Honda: VTR (tutte) – VFR 750 – CB 1000 (naked) - CB 500 S

Kawasaki: Z750 e Z1000 naked (tutte)

KTM: superduke (tutte)

Moto Morini: Corsaro 1200 (tutte)

MV Agusta: Brutale (tutte) F4 (750)

Suzuki: GSR 750, GSXR 750, TL 1000, SV 650, SV 1000

Triumph: speed triple, street triple, Daytona 955.

Yamaha: FZ 8, FZ1, YZF 750

Prototipi raffreddati ad aria/aria-olio (supertwins) purché già iscritti nello stesso meeting di gare nella Open CUP.

Special

“Special di serie” - ove si intendano mezzi di piccole produzioni di serie con motori raffreddati a liquido di derivazione riconducibile alla produzione di serie.

Da questi modelli sono sempre escluse le moto di ispirazione fuoristradistica, enduro, trial e supermotard.

Per moto derivate dalla serie/special di serie, si intendono invece le moto normalmente disponibili presso la rete commerciale delle Case le quali vengono trasformate in modo comunque coerente con gli obiettivi insiti nel regolamento. Nella fattispecie si intendono quindi ammesse variazioni alle sovrastrutture, al manubrio, alle carene, alla tipologia di cerchi ed ai dispositivi di illuminazione.

I componenti quali telaio, freni e motore dovranno invece rimanere assolutamente gli stessi previsti per l'omologazione su strada, ivi compreso quindi il numero di identificazione impresso sulle componenti strutturali del telaio.

Ciò sta a significare che non sono ammesse motociclette costruite con telai artigianali di alcun genere e tipo.

Come per tutte le classi Gr. 4, è vietato l'uso di qualunque apparecchio di cronometraggio ed ogni comportamento generante situazioni di pericolo (rallentare, sostare, zigzagare), pena la squalifica dalla gara.

Sarà inoltre facoltà del Direttore di Gara fermare o penalizzare chiunque, a proprio insindacabile giudizio, risulti troppo veloce per lo spirito della classe e della competizione amatoriale in genere.

È altresì vietato qualsiasi tipo di comunicazione al pilota durante la gara, es. tabella tempi, radio, etc.

I motocicli che utilizzano dispositivi di cronometraggio inglobati nel cruscotto, prima della partenza della gara dovranno obbligatoriamente recarsi dal Commissario Tecnico per sigillare e punzonare lo strumento di cronometraggio.

Per tutte le classi e tipologie di moto, i piloti sono obbligati ad indossare, sempre e comunque, un paraschiena di tipo omologato.

Moto Fuori Classifica

Non è autorizzata in nessun caso la partecipazione di piloti e moto non conformi al Regolamento Tecnico di riferimento.

3) Trofeo GENTLEMAN-CUP 2015

La FMI indice per il 2015 un Trofeo di regolarità il cui intento è quello di far apprezzare in modo amatoriale non solo i tanti appassionati del mondo vintage ma anche tutti gli utenti che hanno moto moderne e che vogliono “divertirsi in sicurezza sentendo il sapore della gara” in un ambiente NON ESASPERATO.

Formula del Trofeo, costi e licenze, classifica:

Il Trofeo si terrà su minimo n. 3 (tre) prove o quante ne saranno previste dal calendario dei Meeting in Pista 2015, con possibilità di partecipare anche a soltanto una di esse.

Licenza: Tessera Sport, Licenza Minivelocità o superiori di specialità, Fuoristrada con estensione velocità.

Non sarà ammessa la partecipazione di piloti in possesso di Licenza Velocità superiore alla Minivelocità già impegnati ed iscritti in altre campionati o trofei di velocità.

Nello specifico non saranno inoltre ammessi Piloti i quali, nella loro carriera, abbiano conseguito punti nei vari campionati su pista nazionali ed internazionali, SBK, GP, Campionato europeo, Campionato italiano, Motoestate, Premier, Interclub, Interforze, Monomacra/monomodello di qualunque genere e tipo, Amatori Pro, Motorex Cup, Roadster Cup e Mastercup.

Costi di partecipazione

- 1) Regolarità (di norma 10 giri con possibilità di incremento o decremento del 20% compatibilmente con la lunghezza dei singoli circuiti): 130,00 euro.
- 2) Per circuiti di particolare prestigio valga quanto disposto per ITALIAN CUP.
- 3) Per coloro i quali, nello stesso week end di gara, si iscriveranno a due o più manifestazioni, sarà praticato, sulla seconda gara, uno sconto del 50% rispetto alla quota prevista. Per circuiti di particolare prestigio valga quanto disposto per ITALIAN CUP.

Svolgimento: la regolarità si basa sulla costanza del tempo di percorrenza dei giri cronometrati (Velocità Costante) come da norme sportive Moto d'Epoca.

I partecipanti verranno suddivisi in una o più batterie, qualora il loro numero fosse superiore a quello degli ammessi in prova, in base a criteri tecnici (cilindrata, tipologia mezzi, tempi sul giro, etc.).

Ciascuna batteria disputerà quindi due turni di prove di qualifica al termine delle quali verrà stilata una classifica riepilogativa ed effettuata un'ulteriore suddivisione tra le varie griglie di partenza.

Nelle gare di 10 giri si terrà conto dei *migliori 6 giri (riferimento secondo giro)*.

Premiazioni dal 1° al 3° Regolarità + Giro Perfetto

Per la formazione della classifica e l'assegnazione del punteggio valga quanto disposto per il Gruppo 4. Sono inoltre previste speciali classifiche di Club od Associazioni di marca.

In tal caso sarà facoltà di questi ultimi redigere classifiche dedicate ancorché finalizzate alla premiazione di piloti e/o moto che, in ogni singolo evento, si saranno particolarmente distinti.

Requisiti Sicurezza Generali.

Per le moto circolanti su strada: assenza del cavalletto centrale, cavalletto laterale legato se presente, fari e frecce “nastrati”, rimozione specchi, presenza di un sottocoppa di raccolta olio (**derogato**), riempimento serbatoio con spugna antideflagrante (tipo explosafe) (**derogato**).

Per le moto NON circolanti su strada, ossia preparate: assenza di fari e frecce, rimozione specchi, assenza di cavalletto centrale e stampella laterale, legatura tappi olio e raccordi radiatore olio, serbatoio di raccolta olio/sfiati, presenza di un sottocoppa di raccolta olio, riempimento serbatoio con spugna antideflagrante (tipo explosafe) per tutti i motocicli 4T, anche in presenza di tamponi paracolpi laterali e carenatura integrale. Per le sole moto provviste di coperchi laterali del carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possono entrare a contatto con il terreno, dovranno essere montati dei dispositivi supplementari di protezione. Tali dispositivi supplementari potranno essere realizzati in materiale metallico, plastico od in fibre composite, purché di spessore sufficiente a garantire la prevista funzione protettiva. Per tutte le altre moto è invece derogato il montaggio dei citati dispositivi di protezione carter motore.

Pneumatici

È consentito, per tutti i motocicli, il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport-stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain. È vietato procedere a modifica della scolpitura originale.

Si specifica che gli pneumatici andranno montati secondo il verso di rotolamento previsto dal costruttore. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, come da *norme vigenti*.

Si precisa che le **deroghe al RTGS** di seguito citate **sono da considerarsi valide:**

- per le moto in assetto stradale è possibile derogare al montaggio del sottocoppa raccolta olio e del riempimento del serbatoio con la spugna antideflagrante (tipo explosafe foam).
- per le moto “non circolanti su strada” è derogata la norma che prevede il montaggio di una luce di sicurezza posteriore.

Art. 1.5.1 - Punzonatura motocicli (è possibile punzonare fino a due motocicli provvisti del medesimo numero di gara).

Art. 8.1.2 - Per la trasmissione finale delle sole moto provviste di catena (escluse quindi le moto dotate di trasmissione finale a cardano) è obbligatorio, per motivi di sicurezza, collocare nella parte inferiore del forcellone una protezione “pinna” tra il ramo inferiore della catena e la corona, allo scopo di evitare il contatto con la trasmissione per i modelli in assetto stradale.

Art.12.1.1, 12.1.2 e 12.1.4 Impianti di scarico

Art. 6.2.1, 6.2.10, 6.2.11, 6.2.13

Si deroghi inoltre l'Art. 17.4.1 autorizzando l'uso di tute intere divisibili con cerniera coperta da linguetta di protezione in pelle.

Tipologia e Modelli di Moto ammesse

Coerentemente con l'ambiente vintage ed old style delle manifestazioni, **sono ammesse moto di personalità che non abbiano visibilità in altre competizioni in pista e che siano coerenti rispetto al contesto agonistico nel quale vengono inserite. Atteso che l'obiettivo principale, oltre ovviamente alla sicurezza, è quello di contenere il più possibile i costi di partecipazione e di uniformare le prestazioni al fine di valorizzare le capacità dei singoli partecipanti, sono quindi da intendersi ammesse al Trofeo Gentleman Cup esclusivamente moto di serie e/o strettamente derivate dalla serie/special di serie.**

Sono ammessi i seguenti motocicli, prodotti dal 1993 ad oggi:

Moto di serie/derivate dalla serie

Per moto di serie si intendono motociclette di normale produzione e vendita ancorché rispondenti alle prescrizioni normative richieste per le omologazioni su strada (numero di omologazione europea e 11*92/61*00028*02 e/o successivi).

- 1 BMW – tutti i modelli 2 cilindri boxer ad aria ed aria/olio esclusi i GS ed i modelli derivati (vedi HP).
- 2 Ducati – tutte le serie SS, tutta la serie Sport Classic, tutti i Monster raffreddati ad aria e ad aria/olio.
- 3 Harley / Buell – tutti i modelli.
- 4 Moto Guzzi – tutti i modelli esclusa la Stelvio.
- 5 Triumph – tutti i modelli raffreddati ad aria ed aria/olio.
- 6 Moto Giapponesi – naked con propulsori raffreddati ad aria e ad aria/olio.
- 7 Moto Giapponesi - naked con propulsore bicilindrico raffreddato a liquido esclusivamente modello HONDA CB 500 S.

Special

Per moto derivate dalla serie/special di serie, si intendono invece le moto normalmente disponibili presso la rete commerciale delle Case le quali vengono trasformate in modo comunque coerente con gli obiettivi insiti nel regolamento. Nella fattispecie si intendono quindi ammesse variazioni alle sovrastrutture, al manubrio, alle carene, alla tipologia di cerchi ed ai dispositivi di illuminazione. I componenti quali telaio, freni e motore dovranno invece rimanere assolutamente gli stessi previsti per l'omologazione su strada, ivi compreso quindi il numero di identificazione impresso sulle componenti strutturali del telaio.

Ciò sta a significare che non sono quindi ammesse motociclette costruite con telai artigianali di alcun genere e tipo.

“Special di serie” – ove si intendano mezzi di piccole produzioni di serie con motori raffreddati ad aria e aria/olio (Bimota, Ghezzi & Brian, NXE, Magni, etc.) dal 1993 ad oggi.

Come per tutte le classi Gr. 4, è vietato l'uso di qualunque apparecchio di cronometraggio ed ogni comportamento generante situazioni di pericolo (rallentare, sostare, zigzagare), pena la squalifica dalla gara.

Sarà inoltre facoltà del direttore di gara fermare o penalizzare (anche con ride through e/o soste in corsia box) chiunque, a proprio insindacabile giudizio, risulti troppo veloce per lo spirito della classe e della competizione amatoriale in genere. È altresì vietato qualsiasi tipo di comunicazione al pilota durante la gara, es. tabella tempi, radio, etc.

I motocicli che utilizzano dispositivi di cronometraggio inglobati nel cruscotto, prima della partenza della gara dovranno obbligatoriamente recarsi dal Commissario Tecnico per sigillare e punzonare lo strumento di cronometraggio. Per tutte le classi e tipologie di moto, i piloti sono obbligati ad indossare, sempre e comunque, un paraschiena di tipo omologato.

Moto Fuori Classifica

Non è in alcun modo autorizzata la partecipazione di piloti e moto non conformi al Regolamento Tecnico di riferimento.

CAMPIONATO ITALIANO VINTAGE ENDURANCE (CVE)

Licenze richieste: Minivelocità o superiori di specialità e Fuoristrada con Estensione Velocità. Licenza nazionale + Starting Permission per i piloti stranieri appartenenti a Federazioni aderenti alla FIM Europe.

Al fine di facilitare il più possibile la partecipazione di equipaggi italiani e stranieri sia alle gare nazionali (CVE) che alle internazionali (ECS) il Comitato Moto Epoca dispone di adottare un regolamento tecnico/sportivo unico.

Il testo di riferimento sarà quello in vigore per l'ECS (EUROPEAN CLASSIC SERIES) + eventuali varianti per classi e disposizioni tecniche.

Classi previste

MAXI-CLASSIC
CLASSIC 1000
TT 750 A/B

Per le specifiche tecniche vedi Regolamento integrato che verrà pubblicato sul sito www.federmoto.it.

Norme tecniche e sportive generali

Per i piloti italiani è obbligatoria l'iscrizione del motociclo al Registro Storico Moto d'Epoca della FMI, obbligo da cui sono esentati i piloti con licenza di Federazione estera. Il certificato di iscrizione al RS dovrà essere esibito all'atto delle O.P. ed il motociclo non dovrà presentare alterazioni o modifiche rispetto alla fotografia o ai dati riportati sullo stesso. Alterazioni o modifiche se riscontrate daranno luogo all'immediato ritiro del tesserino per l'obbligatorio aggiornamento.

In caso di mancata consegna dello stesso al commissario preposto, il motociclo sarà escluso dalla manifestazione.

L'utilizzo di motocicli dotati di telai speciali sarà valutato dal CME dietro presentazione di documentazione tecnico/storica a supporto.

Formazione equipaggi: come da regolamento adottato gli equipaggi partecipanti alle manifestazioni possono essere formati da 2 o 3 piloti, per il Campionato Italiano Vintage Endurance è ammessa la presenza in equipaggio di un pilota under 30 non concorrente in altri campionati o trofei moderni, con acquisizione di regolare punteggio.

Riepilogo Disposizioni Generali

Campionato Italiano Gruppo 5 - Campionato Italiano Gruppo 4

Prove previste, minimo 5 (cinque) senza scarto.

Il numero minimo dei partecipanti per determinare una classe è previsto in 5 piloti verificati; in caso di numero inferiore si procederà all'accorpamento nella classe superiore o inferiore, secondo opportunità, senza l'obbligo di raggiungere il numero minimo di 5, salvo diverse disposizioni del CME.

Per le classi di Gruppo 4 e 5 che in base al presente regolamento risultino accorpate ad altra classe o in una classe unica valgono le seguenti disposizioni: Se le stesse saranno presenti con almeno n. 3 piloti alle verifiche, i punteggi conseguiti da detti piloti in classifica generale della classe di accorpamento o della classe unica andranno a formare classifica di campionato, con assegnazione finale del titolo di Campione Italiano della classe di appartenenza.

Per i Meeting organizzati nelle piste di Racalmuto, Binetto, Mores, Battipaglia, Airola ed altre verranno disputate due partenze con doppia attribuzione di punti oltre ad un Bonus di 10 punti ad ogni concorrente verificato.

Campionato Italiano Vintage Endurance

Prove previste minimo 3 (tre), senza scarto.

Il numero minimo dei partecipanti per determinare una classe è previsto in 5 piloti verificati; in caso di numero inferiore si procederà all'accorpamento nella classe superiore o inferiore, secondo necessità, senza l'obbligo di raggiungere il numero minimo di 5, con assegnazione dei punti nella classe di appartenenza, secondo la posizione raggiunta nella classifica della classe di accorpamento.

Il CME si riserva di derogare al numero minimo di motocicli verificati per la costituzione di una classe.

"Epoca in Salita – MEETING"

Manifestazione in due giorni, uno storico e culturale e l'altro sportivo.

Primo giorno:

Iscrizioni - mostra statica moto fino agli anni '80 - mostra fotografica edizioni anni precedenti - eventuale mercatino ed eventuale sfilata di moto a norma codice della strada con tessera FMI, mostra statica, consegna di maglietta o gadget ricordo, premiazioni moto e premiazioni foto.

La sera cena a prezzo convenzionato con ospiti e "premi al merito".

Secondo giorno:

Verifiche Gruppo 3, prove libere, prove cronometrate, sfilate, Gruppo 3 amatoriale – gara Gruppo 4 – gara Gruppo 5.

Licenze richieste: Tessera Member o superiori per il Gruppo 3, Tessera Sport o superiori per il Gruppo 4, Minivelocità o superiori, Fuoristrada con estensione velocità per il Gruppo 5.

Partecipanti: Accedono al punteggio dei vari trofei oltre ai piloti italiani anche gli stranieri con licenza di Federazione aderente alla FIM Europe purché muniti di nulla osta della stessa.

Punteggi: si applicano gli stessi punteggi previsti per le moto moderne.

Per rendere maggiormente interessanti questi appuntamenti in salita, per allargare il raggio di interesse degli appassionati e delle riviste che riporteranno gli eventi, per invogliare il pubblico a intervenire, prevediamo l'inserimento, in ogni appuntamento, del cosiddetto "aspetto culturale".

Avranno spazio per esporre le proprie motociclette e potranno sfilare in una sessione riservata sia i registri storici di marca che i collezionisti invitati alla manifestazione. Scopo della presenza dei Registri Storici di Marca e dei collezionisti è quello di: preservare lo spirito di Marca; mantenere vivo il ricordo dei modelli; favorire la conservazione del ricordo nella memoria degli spettatori prima e dei lettori dopo.

Prevediamo la presenza, ad invito, del "Collezionista ufficiale" e del "Personaggio del giorno" e/o di un "Memorial" dedicato.

La presenza del Collezionista ufficiale è intesa sia come ringraziamento per la sua attività sia come premio alla qualità dei modelli che vorrà portare in esposizione e che potranno sfilare in una sessione riservata. La presenza del Personaggio avrà lo scopo di dare ulteriore lustro alla manifestazione, ampliando la possibilità di lavoro della stampa, anche la meno specializzata, che voglia puntare sull'aspetto umano più che su quello meccanico. Il "Memorial" sarà l'occasione per ricordare personaggi illustri con evento tematico dedicato, coinvolgendo MC o associazioni.

Svolgimento:

"Gentleman Driver Gruppo 3": Salite libere con moto di qualsiasi tipologia iscritte al RS o munite di Green Card.

Le partenze saranno divise per fascia storica.

Per le moto stradali che partecipano al Gruppo 3 è obbligatorio per sicurezza nastrare il faro e le luci posteriori, le frecce se sono di vetro, fermare il cavalletto con filo di ferro al telaio, togliere gli specchi; per i motori con raffreddamento a liquido si precisa che è consentita soltanto acqua.

Percorsi e Logistica: possibilmente si dovrà individuare una salita con percorso storicamente conosciuto al fine di mantenerne l'aspetto storico della manifestazione; al fine di permettere l'utilizzazione di simili percorsi si individuano i seguenti limiti: lunghezza minima metri 1500 – larghezza minima metri 4,00; eventuali restringimenti dovuti ad ostacoli naturali sono accettabili purché la sede stradale conservi una larghezza minima di metri 3,50. Individuare spazi atti ad ospitare comodamente i partecipanti e strutture organizzative non in maniera frazionata lungo il percorso della gara, possibilmente in maniera raggruppata. È facoltà degli organizzatori porre sul percorso un numero illimitato di varianti al fine di diminuire la velocità parziale e generale.

Gruppo 4 in Salita

I motocicli devono essere in assetto sportivo da velocità ed essere iscritti al RSN; sono esclusi motocicli in assetto da Cross, Regolarità etc.

Licenze: Tessera Sport, Licenza Minivelocità o licenze superiori di specialità e Fuoristrada con estensione velocità. Licenza di Federazione FIM Europe + nulla osta.

Quota di iscrizione: € 60,00 a prova.

Classe prevista: Classe UNICA, (almeno tre verificati), sono ammessi motocicli con cilindrata fino a 750cc. se spinti da motore a 4 Tempi - fino a 500cc. **se spinti da motore a 2 Tempi**, modelli costruiti fino al 31/12/1983, esclusivamente in assetto corsa o derivate.

Svolgimento: la gara consiste in n. 1 salita di prova libera non cronometrata, n. 1 salita di prova ufficiale cronometrata, n. 2 manche di gara.

La classifica finale di gara verrà stilata sulla base della somma delle penalità conseguite nella disputa di due manche separate, in base alla differenza del tempo ottenuto tra ogni manche disputata e la manche di qualifica ufficiale, che fungerà da riferimento.

Ogni manche disputata darà diritto ad acquisire punteggio in base al piazzamento riportato.

Qualora per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manche, potrà accedere alla classifica di classe, ma solo dopo l'ultimo classificato con due manche all'attivo; il punteggio acquisito nell'unica manche disputata sarà valido per la classifica finale di campionato o trofeo.

Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manche previste, l'unica manche disputata determinerà la classifica finale sempre avendo come parametro differenziale il tempo della manche di qualifica ufficiale.

In questo caso sarà assegnato il solo punteggio della manche disputata.

Per eventuali norme tecniche e casistiche non qui riportate, valga quanto deliberato nelle NS Gruppo 4 e Gruppo 5 in pista.

Velocità in Salita Gruppo 5

Licenze richieste: Licenza Minivelocità o superiori di specialità e Fuoristrada + Estensione Velocità. Prendono punti per il Campionato anche i piloti con licenza di Federazioni aderenti alla FIM Europe, purché dotati di nulla osta della propria federazione.

Condizione per l'acquisizione del punteggio avere compiuto i 30 anni di età.

Quota di iscrizione: € 80,00 a prova.

1 – Definizioni e svolgimento

Sono manifestazioni agonistiche di velocità in salita con moto storiche che si svolgono da un punto all'altro su percorso chiuso al traffico.

La gara consiste in un turno di prove non cronometrato, uno cronometrato e gara su due manches. Le regole sportive applicate sono quelle generali delle cronoscalate nazionali se non precisato diversamente.

Al fine della costituzione della classe dovranno esserci minimo 5 (cinque) verificati, altrimenti è fatto obbligo agli organizzatori l'accorpamento alle classi superiori, salvo diverse disposizioni da parte del CME.

Le classifiche verranno redatte sommando i punti conseguiti dai piloti nelle singole manche. In caso di parità valga la prestazione migliore. Qualora per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manche, potrà accedere alla classifica di classe, ma solo dopo l'ultimo classificato con due manche all'attivo; il punteggio acquisito nell'unica manche disputata sarà valido ai fini della classifica finale di campionato o trofeo. Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile da parte degli organizzatori far disputare una delle due manche previste, sarà valida per la classifica finale l'unica manche disputata. In caso di partecipazione di uno o più piloti under 30 i punti di gara saranno assegnati, a partire dal punteggio massimo a scalare, al primo classificato avente diritto (over 30). I motocicli devono essere in assetto sportivo da velocità; sono esclusi motocicli di derivazione o in assetto da Cross e Regolarità etc. Per eventuali norme tecniche e casistiche non qui riportate, valga quanto deliberato nelle NS Gruppo 4 e 5 in pista.

2 – Classi Ammesse

Epoca 175 - Cilindrata fino a 175 cc per motori a 4 tempi, fino a 125 cc per motori a 2 tempi, motocicli costruiti o commercializzati entro il 31/12/1974.

Epoca 250 - Cilindrata fino a 250 cc, motori a 2 o 4 Tempi, a 1 o 2 cilindri; Motocicli costruiti o commercializzati entro il 31/12/1974 se a 2 tempi, entro il 31/12/1979 se a 4 tempi.

Classiche 500/4T - Motocicli a 4 tempi fino a 500 cc di derivazione stradale, fare riferimento alla classe TT 500 del Gruppo 5 pista per tipologia dei mezzi e norme tecniche. Limite storico 31/12/1983.

Classiche 500/2T - Motocicli con motore a 2 tempi fino a 500 cc, di derivazione stradale, da 1 a 4 cilindri, costruiti o commercializzati entro il limite del 31/12/1983.

Classiche GP 2 Tempi - Sono ammessi a questa classe motocicli di tipo GRAN PREMIO o COMPETIZIONE DERIVATE, spinti da motore a 2 Tempi, raffreddati ad aria o ad acqua, a 1 o 2 cilindri, cilindrata massima 350 cc.

Tutti costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

Per tutti i modelli fare riferimento alle classi dei gruppi 4 e 5 per caratteristiche e norme tecniche relative al periodo storico.

Sidecar Corsa o derivati: Carrozzino indifferentemente posto a destra o a sinistra della moto ma obbligatoriamente con l'uscita del passeggero nella parte anteriore della ciabatta, escluso per i "Corti", per i quali potrà essere anche posteriore. La partecipazione è aperta a tutti quelli in produzione fino al 1985.

Motorizzazioni sidecar per tipologia Epoca: tutte quelle antecedenti al 1970 compreso.

Motorizzazioni sidecar per tipologia Classiche: tutte quelle in produzione fino al 1976 compreso.

Motorizzazioni sidecar per tipologia Post Classici definiti "CORTI": tutti quelli in produzione fino al 1985.

Si potranno stilare classifiche separate per ogni fascia storica: Epoca - Classici - Post Classici, se saranno presenti almeno 3 equipaggi, altrimenti verranno accorpati nella classe superiore.

La partecipazione alle salite comporta un bonus di 5 punti per la classifica "Epoca" assegnabile anche se, per numero insufficiente di equipaggi, questi venissero accorpati ai moderni e prendessero punti in quest'ultima classe.

3 - Norme tecniche e norme generali di sicurezza – Gruppo 4 e Gruppo 5

Deve essere posta la massima attenzione al fine di impedire accidentali perdite di lubrificante e tutti i tappi (riempimento, svuotamento e livello lubrificanti e tutti i raccordi dell'olio sotto pressione) dovranno essere efficacemente tenuti frenati con filo di acciaio o ottone. Le motociclette con motori a 4 tempi dovranno essere dotate, sotto il motore, di apposito contenitore a bacinella, atto a contenere un feltro o spugna per assorbire accidentali perdite o trafilaggi di lubrificante del motore. Tutti gli sfiati che fanno comunicare il motore e/o il cambio con l'esterno dovranno essere convogliati in un apposito contenitore di capacità minima di 500cc., solidamente fissato alla moto e dotato a sua volta di un tubo di sfiato. È proibito l'uso del titanio, di ergal colorato e della fibra di carbonio anche se verniciata. Sono autorizzati componenti ed accessori in vetroresina che rispecchino l'aspetto dell'epoca.

Ammessa la possibilità per il singolo concorrente di punzonare massimo 2 motocicli nella stessa classe.

Pneumatici: è vietato l'utilizzo di pneumatici slick o slick intagliati. Sono utilizzabili

solo pneumatici di tipo sport-stradale o di tipo racing con battistrada scolpito in normale vendita per le competizioni.

È fatto assoluto divieto di procedere in alcun modo a modifiche della scolpitura originale. Per eventuali norme tecniche e casistiche non qui riportate, valga quanto riportato nelle NS Gruppo 4 e Gruppo 5 in pista.

Campionato Italiano Velocità in salita Gruppo 5

Prove valide per l'assegnazione del titolo minimo 3 (tre). In caso di parità nella classifica finale, valga come discriminante l'età del pilota ed in caso di ulteriore parità l'età del motociclo.

Coppa Italia Gruppo 4 in salita

Prove valide per l'assegnazione del titolo minimo 3 (tre). In caso di parità nella classifica finale, valga come discriminante l'età del pilota ed in caso di ulteriore parità l'età del motociclo.

Motocross Vintage

1. Definizione

- 1.1 Sono manifestazioni organizzate all'interno di un circuito chiuso con ostacoli naturali e/o artificiali rispondente alle prescrizioni dell'annesso Motocross del Comitato Impianti ed alla relativa omologazione. Sono ammesse moto da competizione fuoristrada di modello fino al 31.12.1985 **(ad eccezione delle classi D3, E4 e G che potranno essere sino al 31.12.1989)** iscritte al RS FMI secondo quanto riportato nelle N. S. Epoca.
- 1.2 Ad esse potranno essere abbinare delle batterie non competitive denominate **Coppa Italia Cross Epoca Gr. 4**, purché previste nell'R.P. e concordate con il Comitato.
- 1.3 Si specifica che sono di competenza del Comitato le manifestazioni che utilizzano criteri legati all'età piuttosto che a specifiche tecniche chiaramente richiamantesi ad un periodo storico (doppi ammortizzatori etc.).
- 1.4 Per quanto attiene la sicurezza del pubblico e le segnalazioni si rimanda a quanto previsto dalle Norme di riferimento.
- 1.5 Attività territoriale - In occasione di manifestazioni titolate nazionali è fatto divieto di mettere a calendario e/o organizzare manifestazioni a carattere territoriale che prevedano le stesse tipologie sia nella regione di riferimento che in quelle confinanti con quella in cui ha luogo l'evento titolato. In generale, il Co.Re. deve comunque sottoporre i Regolamenti di Specialità al Comitato per la relativa approvazione. Si rimanda in proposito alle note specifiche "Attività territoriale Vintage".

2. Iscrizione a calendario, compiti dell'organizzatore e svolgimento dell'evento

- 2.1 Gli organizzatori dovranno presentare regolare richiesta di iscrizione a calendario al CME come da Circolare Sportiva, fermo restando che potranno essere esaminati eventuali inserimenti successivi nell'interesse dell'attività.
- 2.2 Un membro del Comitato Moto Epoca – Cross effettuerà un sopralluogo nel periodo precedente la manifestazione al fine di verificare l'attuazione delle indicazioni del Comitato stesso.
- 2.3 Il CME procederà quindi all'approvazione del Regolamento Particolare di gara tenendo conto che la manifestazione non potrà essere effettuata insieme ad altra gara di cross moderno se non concordato con il CME, sia essa a carattere nazionale o territoriale.
- 2.4 Al termine delle iscrizioni il Moto Club redigerà l'elenco ufficiale degli iscritti, o meglio l'aggiornamento dell'elenco iscritti che avrà avuto cura di compilare prima dell'inizio della manifestazione, diviso per categoria, con cognome e nome, numero e tipo di licenza, età, MC di appartenenza, marca cilindrata e anno della moto, numero di telaio e numero di iscrizione al RS. Il MC organizzatore provvederà quindi a stilare l'orario dell'ingresso in pista delle varie classi sia per le prove che per la gara.
- 2.5 Si ritiene opportuno che le verifiche tecniche e sportive si effettuino nel medesimo luogo contemporaneamente, al fine di poter controllare in fase di iscrizione anche la corrispondenza del motociclo con il tesserino del RS.
- 2.6 Al sabato il MC dovrà prevedere operazioni preliminari e prove libere in pista nel rispetto dei relativi gruppi previsti. Al mattino della domenica operazioni preliminari e prove ufficiali cronometrate con svolgimento di tutte le prime manches; al pomeriggio disputa di tutte le seconde manches.
Si segnala che le prove del sabato sono facoltative mentre quelle della domenica sono **ufficiali cronometrate**: per poter avere accesso alle manche della propria categoria ciascun concorrente dovrà aver percorso almeno un giro al sabato o alla domenica. I tempi di durata di ogni manche saranno di 10' + 2 giri per la classe F; 12' + 2 giri per le rimanenti classi (A, B, C, D, E, G). Si sottolinea che i piloti dovranno rispettare le indicazioni circa l'inserimento nei rispettivi gruppi sia per le prove del sabato che della domenica.
- 2.7 La partenza sarà simultanea con cancello o con abbassamento della bandiera. Qualora venissero accorpate più classi, privilegiando sempre e comunque la vicinanza storica, potrà essere predisposta una partenza sfalsata: il gruppo più veloce (che potrà essere anche composto da più classi) si disporrà lungo la linea del cancelletto dalla posizione numero 1 a salire con cancelletto alzato. Il gruppo meno veloce (che potrà essere anche composto da più classi) si disporrà a partire dall'ultima posizione occupata dalla classe più veloce puntando la ruota sul cancelletto, che rimarrà a terra.
- 2.8 All'abbassamento del cancelletto partirà il primo gruppo, successivamente il D.d.G. darà il via al secondo gruppo sventolando dal basso verso l'alto la bandiera.
- 2.9 L'allineamento per la prima e la seconda manche sarà fatto in base ai tempi delle prove ufficiali cronometrate. I concorrenti non partiti o ritirati non prendono punti e non entrano in classifica nella relativa manche.
- 2.10 La partenza del Gr.4 avverrà sotto il controllo del Direttore di Gara un concorrente

- per volta mentre per il Gr.5 la partenza sarà collettiva con i motori accesi. I concorrenti dovranno presentarsi nella zona di attesa 10 min. prima della partenza.
- 2.11 Per poter esser classificato un concorrente dovrà aver percorso almeno il 75% dei giri percorsi dal 1° della sua classe con arrotondamento per difetto prendendo bandiera dopo lo stesso.
- 2.12 Il D.d.G. potrà arrestare una corsa in qualunque momento qualora lo ritenesse necessario per motivi di sicurezza o cause di forza maggiore. Nel caso fosse stata percorsa meno della metà della gara, si ripartirà da zero (per tempo di gara si intenda il minutaggio esclusi i 2 giri finali). Qualora invece fosse stata superata la metà del tempo previsto, la gara verrà ritenuta valida tenendo conto dell'ordine di arrivo stilato sulla base del passaggio **precedente a quello dell'esposizione della bandiera rossa**.
- 2.13 In caso di interruzione di una partenza di Gruppo 4, qualora il numero dei giri validi per tutti i concorrenti fosse superiore al 75% per difetto, la gara si riterrà valida. Qualora fosse invece inferiore, si ripeterà la partenza da zero.
- 2.14 In ogni caso la ripetizione delle partenze sarà subordinata alla tempistica dell'evento.
- 2.15 Il D.d.G. direttamente o su segnalazione degli UdP segnerà al Commissario delegato la necessità di escludere dalla eventuale nuova partenza coloro che si fossero resi colpevoli di comportamenti tali da necessitare la bandiera rossa.

3. Modalità iscrizione gara e numeri fissi

- 3.1 Ogni concorrente dovrà trasmettere iscrizione e relativa quota pari a euro 50,00 per **una classe**, **70 euro per due classi**, **90 euro per tre classi**, (euro 40,00 per **ogni squadra del Trofeo delle Regioni**) al MC organizzatore almeno 10 giorni prima della gara, indicando scrupolosamente i dati personali compreso tipo di licenza, telefono, MC di appartenenza, marca, cilindrata e anno della moto, numero di telaio, numero di iscrizione al RS della FMI. In caso di ritardo nell'iscrizione, i MC organizzatori avranno facoltà di rifiutare l'iscrizione o far pagare una sovrattassa di euro 10,00 (5,00 per il Gruppo 4).
- 3.2 Il numero max. dei piloti ammessi alle manifestazioni di Cross d'Epoca è **250**; saranno privilegiati coloro che hanno inviato iscrizione e tassa secondo i tempi del regolamento e cioè entro 10 giorni prima della manifestazione. Qualsiasi altro motivo di rifiuto dell'iscrizione andrà comunicato obbligatoriamente da parte del MC organizzatore.
- 3.3 Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive si prevede una pre-iscrizione al Campionato con l'attribuzione di un numero fisso, da richiedere al CME, che potrà essere conservato per tutte le gare, fermo restando che dovrà essere inviata l'eventuale iscrizione ad ogni singola gara ai vari MC organizzatori della prova. Per quanto riguarda il numero assegnato, un pilota conserverà il diritto di portare in gara il proprio numero se nell'arco di una stagione avrà partecipato almeno ad una gara di Campionato, altrimenti all'inizio della successiva stagione il suo numero ritornerà libero sull'elenco dei numeri da attribuire ai piloti che ne faranno richiesta.
- 3.4 All'atto della richiesta o immediatamente dopo il pilota dovrà segnalare un suo

rappresentante: coloro, in un numero massimo di tre, che raccoglieranno più segnalazioni verranno consultati dai membri del Comitato Moto Epoca – Gruppo di lavoro Cross per eventuali problematiche sugli impianti, sulla sicurezza, sui servizi, sulle Norme tecniche e sportive e sullo svolgimento della manifestazione stessa. Detta nomina varrà per la stagione di riferimento.

4. Verifiche amministrative, sportive e tecniche e Parco Chiuso

- 4.1 Ogni concorrente dovrà presentarsi in sede di gara alle verifiche amministrative, sportive e tecniche. Queste ultime consisteranno nella verifica complessiva della moto nel rispetto del regolamento tecnico e della corrispondenza del numero di telaio con il tesserino del RS rilasciato in via definitiva dal CME. Si specifica a questo proposito che per poter partecipare è necessaria la fiche o documento provvisorio con foto rilasciato solo ed esclusivamente dal CME e che non è assolutamente sufficiente la sola richiesta. L'obbligo non sussiste per i piloti appartenenti a Federazioni riconosciute dalla FIM Europe, che dovranno comunque far visionare il motociclo dal delegato del CME per la verifica sia dell'anno del mezzo che della sua rispondenza all'epoca.
- 4.2 Chi intende partecipare a più di una classe può farlo richiedendo numeri diversi e nel limite degli accorpamenti delle classi che possono subire variazioni ed essere decisi nel corso della manifestazione.
- 4.3 **Successivamente i partecipanti dovranno presentarsi all'ingresso in pista con casco omologato, pettorina di protezione, parashiena e abbigliamento tecnico comunque adeguato alla specialità.**
- 4.4 Nel caso che la manifestazione sia comprensiva di attività agonistica e amatoriale, chi partecipa alla gara di Gruppo 5 può partecipare anche a quella di Cross Epoca Gruppo 4 e viceversa, salvo possesso di licenze relative.
- 4.5 **I partecipanti dovranno presentarsi con il motociclo recante il numero di gara assegnato nelle tre tabelle portanumero con numeri ben leggibili su fondo e con colori come da elenco sotto riportato con divieto assoluto di numeri costruiti con adesivo o disegnati con pennarelli vari.**

I colori delle tabelle porta numero e dei numeri dovranno essere i seguenti:

Classe	Colore fondo	Colore numeri
A*	Bianco	Nero
B	Giallo	Nero
C	Verde	Bianco
D1	Nero	Bianco
D2	Rosso	Bianco
D3	Bianco	Nero
E1	Giallo	Nero
E2	Verde	Bianco
E3	Nero	Bianco
E4	Bianco	Nero
E5	Rosso	Bianco

F1	Bianco	Nero
F2	Giallo	Nero
G	Azzurro	Bianco

*Data la suddivisione in A1, A2 e A3 dovrà essere riportato in alto a destra su ognuna delle tre tabelle il numero 1 o 2 o 3.

- 4.6 **Potranno essere punzonate due moto ed utilizzate l'una o l'altra nel corso della manifestazione, fermo restando che dovranno essere entrambe appartenenti alla stessa classe. Si precisa che l'eventuale seconda moto dovrà corrispondere ad un solo pilota e che, dopo la partenza, non si potrà procedere alla sostituzione del motociclo con altro motociclo anche se punzonato.**
- 4.7 Verranno effettuate prove fonometriche a campione nel corso della stagione al fine di verificare il livello di rumorosità e studiare soluzioni di contenimento del rumore stesso.
- 4.8 Dovrà essere istituito adeguato spazio per il parco chiuso per tutte le classi e specialità ove procedere alle verifiche dei primi tre motocicli di classe e di uno a sorteggio.
- 4.9 Tutti i partecipanti dovranno avere il massimo rispetto degli altri sia nel corso delle gare non ostacolando né avendo atteggiamenti pericolosi per terzi, sia all'interno del paddock non circolando o provando i motocicli con rischio altrui, pena la possibile esclusione dall'evento.
- 4.10 È resa obbligatoria la partecipazione alle premiazioni, a meno che ci siano giustificati motivi o le classifiche siano esposte 60' dopo l'arrivo.

5. Motocicli ammessi

- 5.1 Sono ammessi motocicli secondo la classificazione di cui agli articoli successivi iscritti al RS FMI o in possesso di una iscrizione provvisoria rilasciata dal CME. I motocicli da Regolarità potranno partecipare con la fiche come da conformazione originale mentre il delegato CME provvederà a classificare eventuali motocicli condotti da piloti FIM Europe.
- 5.2 **SI PRECISA CHE L'OTTENIMENTO DELL'ISCRIZIONE AL RS NON COMPORTA AUTOMATICAMENTE L'AUTORIZZAZIONE ALLA PARTECIPAZIONE ALLA MANIFESTAZIONE.** È competenza del Commissario di gara decidere se la moto iscritta potrà partecipare o meno.

A questo scopo dovrà avvalersi dell'ausilio dei componenti del CME che chiariranno, per quanto possibile, ogni dubbio tecnico - storico. I reclami potranno essere presentati al C.d.G. solo ed esclusivamente previa richiesta scritta e firmata, accompagnata dalla relativa quota spettante, secondo i tempi e le modalità previsti dalle norme sportive.

Su eventuali difformità dalla fiche o dalle norme tecniche della classe di riferimento, valgano le norme generali di cui alla sezione generale "Requisiti per la partecipazione alle manifestazioni".

6. Licenze

Per poter partecipare i piloti dovranno essere in possesso di licenza Fuoristrada (**compresa l'Amatoriale**) con età in riferimento alle classi di appartenenza. I concorrenti stranieri FIM Europe potranno partecipare purché in possesso di licenza nazionale e nulla osta della Federazione di appartenenza.

7. Classi e punteggi

Sono istituite le seguenti classi:

Classe A Over 50 / 60 / 68	Moto fino al 1973 con classifiche separate: A1 riservate ai piloti Over 50 / fino ai 59 A2 riservate ai piloti Over 60 / fino ai 67 A3 riservate ai piloti Over 68 / fino ai 75
Classe B Over 45	Moto dal 1974 al 1976
Classe C Over 40	Moto dal 1977 al 1979
Classe D Over 30	Moto dal 1980 al 1989 con classifiche separate: D1 moto dal 1980 al 1982 D2 moto dal 1983 al 1985 D3 moto dal 1986 al 1989
Classe E1, E2, E3, E4 Over 30	Moto fino a 125 cc fino al 1985 con classifiche separate: E1 moto fino a 125 cc fino al 1979 E2 moto fino a 125 cc dal 1980 fino al 1982 E3 moto fino a 125 cc dal 1983 fino al 1985 E4 moto fino a 125 cc dal 1986 fino al 1989 Classe E5 Over 14 Moto oltre 50 cc fino a 80 cc fino al 1985
Classe F	Moto fino a 50 cc fino al 82 con classifiche separate: F1 over 30 Moto fino a 50 cc fino al 1977 F2 over 14 Moto fino a 50 cc dal 1977 al 1982
Classe G Under 29	Moto Oltre 50 cc fino al 1989

Nel caso in cui in una classe (considerando come tale anche quella frutto degli accorpamenti) fossero presenti meno di 12 partecipanti, la classe potrà essere accorpata ad altra privilegiando per quanto possibile la vicinanza di epoche simili. In caso di accorpamento di classi con tempi di manche differenti, si farà riferimento al tempo di durata inferiore tra i due. La partenza sarà simultanea con cancello o con abbassamento della bandiera. È obbligatoria l'iscrizione delle moto alle classi corrispondenti in base all'età e alla cilindrata.

8. Regolamento Tecnico

In generale i motocicli devono avere caratteristiche originali relative alla costruzione degli stessi nel rispetto degli anni di produzione.

I cerchi possono essere indifferentemente di acciaio o di alluminio; non sono ammessi cerchi di alluminio color oro nelle moto fino al 1978.

Le forcelle devono essere di epoca corrispondente alla moto e quindi, se un modello ha sempre montato di serie una certa forcella, non si può montarne un'altra. Potranno essere accettate sostituzioni di forcella solo previa documentazione storica a carico del richiedente e comunque a discrezione del Comitato.

Gli ammortizzatori devono essere di epoca corrispondente alla moto.

Sono vietate le repliche moderne.

I carburatori devono essere di epoca corrispondente alla moto.

Le espansioni e i silenziatori devono essere di epoca corrispondente alla moto o il più possibile simili all'originale.

Anche le moto originariamente senza silenziatore ne dovranno essere dotate in maniera esteticamente accettabile. Per quanto riguarda la cilindrata si precisa che è consentito superare la cilindrata originaria fino ad un massimo **del 5% senza per questo uscire dalla classe originale di appartenenza.**

Le moto devono avere i colori dei modelli dell'epoca di serie o ufficiali.

È proibito l'uso di componenti che alterino l'aspetto storico - estetico del motociclo come titanio, ergal colorato e fibra di carbonio; è consentita la sostituzione di particolari originali con altri ma si dovranno utilizzare componenti che salvaguardino la coerenza storica del motociclo. Tutti i motocicli dovranno essere conformi a come documentato in sede di iscrizione al registro storico della FMI; se necessaria la sostituzione di particolari originali con altri, si dovranno utilizzare componenti del periodo, mantenendo la coerenza storica col resto del motociclo e sarà necessario aggiornare il tesserino del registro storico.

Sono obbligatorie le seguenti prescrizioni:

- Nella Classe A riservata a moto fino al 1973 le forcelle dei Maico fino al 1973 devono essere a molle esterne protette da soffietto in gomma. Si precisa che, al fine di verificare la reale escursione della ruota posteriore, che non potrà essere superiore a 130 mm, potranno essere utilizzati sistemi di calcolo specifici sotto la supervisione del Commissario Tecnico.
- Nella Classe B riservata a moto dal 1974 fino al 1976 sono ammesse forcelle di diametro max. 36 ad eccezione dei Maico '75 e '76 e per le bicilindriche, per i quali è ammesso diametro max. 38. Non sono ammesse forcelle ad aria.
- Nella Classe C riservata a moto dal 1977 fino al 1979 sono ammesse forcelle di diametro max. 38.
- Nella Classe E1 riservata a moto di 125 cc. fino al 1975 sono ammesse forcelle di diametro max. 35.
- Nella Classe E2 riservata a moto di 125 cc. dal 1976 al 1979 sono ammesse forcelle di diametro max. 38.
- Nella Classe F1 riservata a moto di 50 cc. fino al 1977 sono ammesse forcelle

di diametro max. 32. Non sono ammessi i motori Minarelli corsa corta ed il Sachs 6BGS cilindro 6 travasi. È consentito l'utilizzo del motore Minarelli Aspes con corsa 39.5 ed alesaggio 40.

È fatto obbligo del salsicciotto e di un interruttore manuale posto sul manubrio, che consenta di spegnere il motore manualmente (bottoni di massa) e sia facilmente raggiungibile.

Coppa Italia Cross Gruppo 4

Licenze valide: Licenza Amatoriale, **Fuoristrada Epoca o superiore.**

Quota di iscrizione: € 30,00.

Prove sette per le classi previste dal Cross Gruppo 4.

Definizione e motocicli ammessi

Sono manifestazioni di cross non agonistiche basate sulla regolarità di percorrenza. Le partenze avverranno un pilota alla volta sotto il controllo del Direttore di Gara.

Possono partecipare in classe unica sia moto da cross che da regolarità con modelli fino al 1989 e iscritte al R. S. FMI, che correranno in classe unica. L'organizzatore potrà, qualora il numero degli iscritti lo giustificasse, suddividere i partecipanti in due o più classi secondo criteri di sicurezza (esempio la diversa cilindrata).

È proibito l'uso di componenti che alterino l'aspetto storico - estetico del motociclo come titanio, ergal colorato e fibra di carbonio; è consentita la sostituzione di particolari originali con altri ma si dovranno utilizzare componenti che salvaguardino la coerenza storica del motociclo. Tutti i motocicli dovranno essere conformi a come documentato in sede di iscrizione al registro storico della FMI; se necessaria la sostituzione di particolari originali con altri, si dovranno utilizzare componenti del periodo, mantenendo la coerenza storica col resto del motociclo, e sarà necessario aggiornare il tesserino del registro storico.

Svolgimento della manifestazione

Ferme restando le prove libere ed ufficiali come da Norme generali, le manche saranno 2 ed i giri di ogni manche saranno 6. La partenza: qualora non fosse possibile disporre i partenti sfalsati al cancelletto (una o più posizioni vuote tra un partecipante e l'altro), il D.d.G. dovrà procedere facendo partire un partecipante per volta. Il primo giro è un giro di ricognizione e non è cronometrato. Il secondo giro è cronometrato e sarà il "giro di riferimento". Anche i rimanenti 4 giri saranno cronometrati. La classifica di manche verrà stilata tenendo conto della differenza tra il tempo del giro di riferimento ed i successivi, che verrà trasformata in penalità. Per la classifica verranno considerati i migliori tre giri (in termini di penalità) con la possibilità quindi di scartare il giro peggiore. Qualora i giri percorsi fossero solo 5 su 6, il concorrente non potrà scartare alcun risultato, mentre in caso di meno di 5 giri il concorrente non sarà classificato.

A parità di penalità sarà determinante l'anzianità del pilota.

Per ogni manche verranno assegnati **25 punti al primo, 22 al secondo, 20 al terzo, 18 al quarto, 16 al quinto, 15 al sesto ed a scalare di un punto fino al 20°.**

La graduatoria di giornata verrà stilata sommando i punti acquisiti di ogni manche.

La classifica generale di stagione sarà ottenuta sommando tutti i punti acquisiti in ogni singola manche con un abbuono per ogni partecipazione alla singola gara di punti 3.

È vietato sia l'uso di qualunque apparecchio di cronometraggio che ogni comportamento generante situazioni di pericolo (rallentare, zigzagare), pena la squalifica dalla gara; è altresì vietato qualsiasi tipo di comunicazione al pilota durante la gara come ad esempio tabella tempo, radio, etc.

Esempio:

1° giro di partenza	Tempo	Penalità
2° giro - 1° passaggio cronometrato	1'50"47 centesimi	
3° giro - 2° passaggio cronometrato	1'50"97 centesimi	0.50 pt
4° giro - 3° passaggio cronometrato	1'50"29 centesimi	0.18 pt
5° giro - 4° passaggio cronometrato	1'49"91 centesimi	0.56 pt
6° giro - 5° passaggio cronometrato	1'51"20 centesimi	0.73 pt scarto
Totale penalità	1.24 (0.50+0.18+0.56)	

Campionato Italiano Motocross Gr. 5

Licenze, classi e tasse come da norme di riferimento.

Prove sette per le classi previste dal Cross Gruppo 5.

La classifica finale di Campionato verrà redatta **sommando tutti i punti** delle gare regolarmente disputate; una gara sarà anche valida per il Trofeo delle Regioni.

Contributo federale: da € 800,00 a € 1.800,00 per ogni prova, a seconda del parere espresso nella "Scheda di Qualità".

La classifica di ciascuna gara del Campionato sarà la somma del punteggio ottenuto in base al solo ordine di arrivo in ciascuna manche per ogni classe (25 punti al primo, 22 al secondo, 20 al terzo, 18 al quarto, 16 al quinto, 15 al sesto e a scalare di un punto fino al 20°).

Nel caso di punteggio in parità sarà considerata sempre e in ogni classe come discriminante a favore l'anzianità del pilota e poi l'età della moto.

Si ribadisce a questo proposito che per essere classificati bisognerà aver effettuato almeno il 75% dei giri percorsi dal vincitore della classe con arrotondamento per difetto tagliando il traguardo dopo lo stesso.

L'organizzatore dovrà premiare i primi 5 di ogni classe.

Coppa Italia a Squadre Cross Epoca Gruppo 5

Il Trofeo nazionale a squadre si svolge in prova unica in concomitanza con una gara di trofeo nazionale individuale.

Ogni squadra dovrà essere composta da 3 o 4 piloti, che devono essere residenti tutti nella stessa regione anche se sono tesserati in MC di altre regioni (es. un lombardo tesserato in Piemonte ai fini del trofeo sarà a tutti gli effetti lombardo). Si specifica che, facendo riferimento a situazioni ed esperienze già esistenti e/o

a norme sulla interregionalità, potranno essere ammesse le seguenti deroghe: la Val d'Aosta potrà comporre una squadra anche con piloti del Piemonte; il Molise e la Basilicata saranno considerati un'unica regione; il Veneto, il Friuli Venezia Giulia ed il Trentino Alto Adige, identificati come Triveneto, potranno formare squadre miste con denominazione dell'una o l'altra regione in base alle indicazioni dei concorrenti. Parimenti rimane in vigore la possibilità, per le Regioni che abbiano difficoltà a comporre una squadra, di aggregare un pilota della regione confinante (squadra Toscana: 3 toscani + 1 umbro; Squadra Marche: tre marchigiani + 1 laziale etc.).

Le squadre potranno essere formate da piloti appartenenti a qualsiasi classe oppure anche tutti della stessa classe, purché del Gruppo 5.

Ai fini del punteggio si terrà conto dei 6 risultati migliori all'interno di ogni squadra, su 8 totali, scartando i 2 risultati peggiori; 4 piloti per 2 gare, le squadre di 3 piloti non potranno pertanto effettuare scarti.

Il punteggio finale sarà calcolato con la somma aritmetica di ogni risultato individuale.

Ogni regione può iscrivere fino a 5 squadre (es. toscana 1 - toscana 2 – toscana 3 – toscana 4 – toscana 5) e l'elenco dei piloti componenti la squadra dovrà pervenire agli organizzatori con la preiscrizione scritta almeno 7 gg. prima della gara.

A parità di punteggio vincerà il Trofeo la squadra che avrà la somma delle età dei piloti più alta tra quelli che hanno ottenuto i sei migliori risultati.

Si precisa comunque che non è obbligatorio far parte di una squadra; chi vuole può partecipare singolarmente prendendo punti come Trofeo nazionale individuale, rimanendo fuori dal conteggio per il Trofeo a squadre.

Regolarità Gruppo 5

L'interpretazione di tutti gli articoli del presente regolamento e i suoi annessi rimane di pertinenza esclusiva della Commissione Sportiva Nazionale.

Art. 1 - Campionato Italiano Regolarità Gr. 5 e Trofeo Testori

Licenze, classi e tasse: vedi art.8.

Prove 7 senza scarto. Per le classi previste dalla Regolarità Gruppo 5 – una valida per il Trofeo delle Regioni per Motoclub, **che potrà essere abbinata ad una prova di Campionato.**

Uno o più eventi potranno essere di due giorni, in tal caso le prove saranno considerate due prove singole ed il loro svolgimento andrà concordato con il Comitato Moto Epoca.

Art. 2 - Contributo Federale

Da 700,00 euro a 2.500,00 euro (2.800,00 euro se 2 giorni) per ogni prova, a seconda del parere espresso nella "Scheda di Qualità". Vigge l'obbligo di utilizzare i Transponder e la moto ambulanza. Le spese della moto ambulanza dovranno essere corrisposte direttamente a chi fornisce il servizio comprese spese di viaggio, vitto e alloggio. **Le spese del servizio di cronometraggio in convenzione dovranno essere saldate entro il giorno della gara, direttamente al responsabile della CME.**

Art. 3 - Richiesta Assegnazione Gara

La richiesta di assegnazione gara deve essere presentata secondo i tempi e le modalità indicate nella Circolare Richiesta Manifestazioni pubblicata sul sito.

Art. 4 - Assegnazione Gara

Dopo l'assegnazione a calendario della manifestazione, il Motoclub organizzatore deve inviare due mesi prima della data di svolgimento una bozza del Regolamento Particolare (R.P.) da approvare compilato su apposito modulo e copia del bonifico effettuato per gli emolumenti e l'assicurazione gara.

Contestualmente il Motoclub deve inviare comunicazione alla FMI di tutte quelle notizie necessarie per raggiungere il luogo della manifestazione, elenchi degli alberghi, agriturismo etc completi di numeri di telefono o mail che siano aperti in quel periodo, informazioni sull'assegnazione posti nell'area Paddock.

Art. 5 - Approvazione R.P.

Il responsabile del Campionato con il CME visiona la bozza del Regolamento Particolare (R.P.) suggerendo eventuali modifiche da apportare; un mese prima delle gare il CME invia il modulo per l'iscrizione dei piloti e l'elenco di tutte le classi con i numeri fissi assegnati ad ogni pilota comprensivo di numeri licenza e registri storici.

Art. 6 - Sopralluogo Percorso e Logistica

Uno dei componenti del CME preposto al controllo dei percorsi si recherà 30/40 giorni prima della gara, per provare il percorso e visionare le zone dove si svolgeranno le prove speciali di Cross e la prova speciale in Linea, visionando anche l'area Paddock e dove fosse necessario farà apportare le modifiche necessarie a garantire la sicurezza dei piloti, su tutto il percorso; inoltre dovrà verificare che nelle prove speciali, e specialmente quella in linea, le ambulanze possano raggiungere le stesse P.S. con facilità per prestare con sollecitudine i soccorsi ad eventuali piloti infortunati. Dovrà essere verificato il tempo di percorrenza del giro, sommando i tempi delle prove speciali e lasciando un tempo di riposo al Controllo Orario di minimo 15 minuti per rifornimento al motociclo ed assistenza.

Art. 7 - Relazione Verifica Percorso

Il componente del CME che sarà incaricato di provare il percorso dovrà stilare una relazione della ricognizione effettuata con le modifiche suggerite agli organizzatori e dovrà inviare una copia al Responsabile del Campionato, una copia ai membri del CME e una copia agli organizzatori.

Art. 8 - Definizione - Licenze – Tesserino R.S. e Motocicli Ammessi

DEFINIZIONE - Il Campionato Italiano Regolarità d'Epoca Gruppo 5 consiste in manifestazioni agonistiche che si svolgono su percorsi di vario tipo, anche aperti al traffico di circolazione, nel rispetto delle Norme del Codice della Strada, per motociclette da regolarità, suddivise in tre fasce di età: fino al 1973, fino al 1976 e fino al 1981. Viene inoltre istituita a titolo sperimentale una categoria per motocicli costruiti fino al 1983, iscritti al Registro Storico FMI. Potranno essere previste classi diverse da quelle sopra riportate previo consenso del settore di competenza ed approvazione del CME e fermo restando che vi dovrà essere un legame con il mondo Vintage e dovrà trattarsi di classi non previste nell'ambito moderno. Le motociclette dovranno essere regolarmente immatricolate ed assicurate e montare la targa originale. Non sono ammesse motociclette da cross e non è consentito l'uso delle targhe prova.

LICENZE - Sono ammesse le licenze **Fuoristrada (compresa l'Amatoriale)** e il Conduttore deve aver compiuto 30 anni, fatta eccezione per la classe X, alla quale possono partecipare anche i piloti in possesso di licenza Under 21 che abbiano compiuto 18 anni. Possono partecipare anche i piloti FIM Europe, con licenza e nulla osta della loro Federazione di appartenenza.

TESSERINO R.S. (FICHE) - Per poter partecipare alle gare è obbligatorio presentare il tesserino di iscrizione al Registro Storico (altrimenti detto Fiche) e non la sola richiesta di iscrizione.

Art. 9 - Modalità Iscrizione Gara

Le iscrizioni alle singole gare, redatte sugli appositi moduli, debbono pervenire al Moto Club Organizzatore accompagnate dalla quota di iscrizione prevista e dalla fotocopia della tessera di iscrizione al RSN almeno 10 giorni prima della manifestazione. Gli organizzatori dovranno comunicare l'eventuale non accettazione dell'iscrizione.

Quota di iscrizione: euro 50,00 per un giorno, euro 100,00 per due giorni. Per le

squadre euro 60,00 per un giorno, euro 120,00 per due giorni.

Sarà a discrezione del Moto Club organizzatore accettare eventuali iscrizioni la mattina stessa della gara, mentre per le iscrizioni giunte in ritardo o incomplete andrà richiesto il pagamento di una sovrattassa che non sia superiore ad un quarto della tassa stessa.

Art. 10 – Numeri Fissi e Nomina Rappresentante dei Piloti

Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive, consentendo un notevole snellimento delle operazioni di iscrizione alla singola gara e delle relative classifiche, si prevede l'iscrizione anticipata al Campionato, con l'attribuzione di un numero fisso gratuito, da richiedere al CME mediante apposito modulo, che dovrà essere compilato in tutte le sue parti.

Il numero fisso sarà conservato per tutte le gare. All'atto della richiesta del numero fisso il pilota dovrà segnalare un suo rappresentante.

Colui che raccoglierà più segnalazioni diventerà un Referente del CME per l'anno in corso e verrà consultato per eventuali problematiche sugli impianti, sulla sicurezza, sui servizi, sulle Norme tecniche e sportive e sullo svolgimento della manifestazione stessa.

Art. 11 - Numero Massimo Partecipanti

Il numero massimo di partecipanti è fissato in 280, privilegiando i conduttori provvisti di numero fisso, esclusi i partecipanti al Trofeo Testori.

Art. 12 - Gruppi e Classi

Motociclette costruite fino al 1973

Classe A1	cilindrata	50 cc 2 Tempi
Classe A2	cilindrata	100 cc 2 Tempi
Classe A3	cilindrata	125 cc 2 Tempi
Classe A4	cilindrata	175 cc 2 Tempi
Classe A5	cilindrata	oltre 175 cc 2 Tempi

Classe B2	cilindrata	175 cc 4 Tempi
Classe B3	cilindrata oltre	175 cc 4 Tempi

Motociclette costruite fino al 1976

Classe C1	cilindrata	50 cc 2 Tempi
Classe C2*	cilindrata	75 cc 2 Tempi*
Classe C3	cilindrata	125 cc 2 Tempi
Classe C4	cilindrata	175 cc 2 Tempi
Classe C5	cilindrata	250 cc 2 Tempi
Classe C6	cilindrata	oltre 250 cc 2 Tempi

*Solo questa classe motocicli fino al 1977

Motociclette costruite fino al 1981

Classe D2	cilindrata	80 cc 2 Tempi
Classe D3	cilindrata	125 cc 2 Tempi
Classe D4	cilindrata	175 cc 2 Tempi
Classe D5	cilindrata	250 cc 2 Tempi
Classe D6	cilindrata	oltre 250 cc 2 Tempi

Motociclette costruite fino al 1981 Bicilindrici

Classe S	cilindrata	libera
-----------------	-------------------	---------------

Motociclette costruite fino al 1983* CLASSE UNICA

Classe X1	cilindrata	fino a 125cc 2T
Classe X2	cilindrata	oltre 125 cc 2T-4T

* Qualora il numero dei concorrenti su mezzi rispondenti al criterio X1 e X2 fossero almeno cinque, le classi verranno suddivise. La classe X non partecipa al Trofeo a Squadre.

Potranno essere previste classi diverse da quelle sopra riportate previo consenso del settore di competenza ed approvazione del Comitato Moto d'Epoca e fermo restando che vi dovrà essere un legame con il mondo vintage e dovrà trattarsi di classi non previste nell'ambito moderno.

Classe T80	cilindrata	80 cc	dal 1983 al 1993 bonus 1 punto Dal 1994 in poi meno 1 punto
-------------------	-------------------	--------------	--

Per le classi A – B – C – D nel caso in cui in una classe non partisero almeno tre conduttori, gli stessi verranno accorpati alla classe immediatamente successiva; fanno ovviamente eccezione le classi A5 – B3 – C6 – D6, che non verranno accorpate alla classe inferiore, ma il cui risultato non potrà essere utilizzato nella classifica a squadre. Nelle classi C6 – D5 e D6 possono partecipare motociclette anche con motore a 4 Tempi.

Il conduttore è l'unico responsabile della propria condotta di gara. La responsabilità della rispondenza ai criteri del codice della strada ed ogni riferimento normativo e legale (assicurazione, revisione etc.) sono demandati al conduttore.

Art. 13 - Percorsi e Svolgimento della Manifestazione

La manifestazione si svolgerà su percorso entro fuoristrada, normalmente aperto al traffico, di lunghezza minima di 100 Km e massima di 150 Km (comprese le prove speciali). Le prove speciali (P.S.) devono sommare un tempo di percorrenza minimo di almeno 20 minuti, rilevabile dal tempo medio dei primi classificati della classe "A", salvo cause di forza maggiore, in tal caso la decisione del D.d.G. e del CME sarà inappellabile. In ogni gara una delle prove deve essere assolutamente un fettucciato (Cross Test) e il tempo di percorrenza dell'eventuale prova in linea (Enduro Test) deve essere necessariamente inferiore al tempo del singolo fettucciato.

Potrà essere prevista anche una prova di accelerazione, di massimo 200 mt, in

questo caso il tempo va moltiplicato per 5. È obbligatorio prevedere uno o più controlli timbro. Il fuori tempo massimo sarà di 30 minuti.

L'effettuazione delle P.S. in linea è sempre subordinato all'approvazione da parte del Rappresentante della Federazione, preventivamente nominato dal CME. Pertanto viene istituita ad inizio campionato una Commissione di Controllo i cui componenti avranno incarico di visionare 30/40 giorni prima della manifestazione il percorso, le prove speciali, il controllo orario e la logistica della partenza. Inoltre verrà nominato un rappresentante dell'evento; l'organizzatore dovrà rapportarsi obbligatoriamente ed esclusivamente a detti rappresentanti.

La mattina della gara ove fosse necessario e in caso di mutate condizioni climatiche, un Rappresentante del CME effettuerà un giro completo del percorso per verificare la fattibilità dello stesso, in seguito al quale il Rappresentante del CME e il Responsabile del Campionato andranno a suggerire eventuali modifiche al percorso che il Direttore di Gara dovrà approvare in maniera inderogabile per l'incolumità dei partecipanti e per la salvaguardia dell'immagine del Campionato.

Gli organizzatori dovranno effettuare le operazioni preliminari, il parco chiuso, la partenza e il controllo orario in luoghi fra loro vicini e accessibili facilmente. Sarà facoltà degli organizzatori prevedere il parco chiuso già dal sabato pomeriggio, custodito con guardia giurata. Si specifica inoltre che il controllo orario principale deve trovarsi nello stesso luogo della partenza, del parco chiuso e del parco piloti. Sarà cura degli organizzatori, una volta sentito il parere del rappresentante della Commissione di controllo succitata, apportare le modifiche del caso quando necessarie. Gli organizzatori dovranno fornire il personale di supporto e la vernice idonea necessari per le punzonature. In particolare dovrà essere posta la massima attenzione alla copertura del percorso con personale adeguato, necessario per la sicurezza dei partecipanti.

L'organizzatore dovrà quindi accertarsi che i cronometristi mettano a disposizione i Transponder obbligatori dall'anno 2014, i tabelloni per gli indicatori dei tempi e gli orologi ai controlli orari oltre ad assicurarsi che siano presenti sin dal sabato in modo di evitare i consueti problemi legati all'eventuale inesperienza di questi in merito a gare di moto d'epoca. I percorsi devono essere indicati a cura degli organizzatori tramite segnalazioni chiare e ben visibili.

Fac-simile dei segnali usati deve essere esposto in sede di O.P. Il percorso può essere modificato anche durante lo svolgimento della gara, su decisione del D.d.G. o del CME, qualora si verificassero stati di forza maggiore.

Il conduttore deve attenersi scrupolosamente al percorso indicato nella T.M. e transitare nelle località in essa segnalate, percorrendo unicamente il percorso prestabilito e segnalato dagli organizzatori.

Il mancato passaggio da una delle suddette località, come la fuoriuscita dal percorso o il transito in senso contrario a quello di gara, constatati da un U.d.G., comporta una delle seguenti sanzioni:

- penalizzazione fino a un max. di 5 minuti (max. 300 secondi);
- esclusione.

Si tenga presente che è Ufficiale di Gara chiunque sia indicato a questo scopo dal D.d.G.. La lista completa degli U.d.G. deve essere esposta dagli organizzatori, in sede di O.P.

Art. 14 - Circolazione sul Percorso

La circolazione sul percorso è consentita unicamente a personale dell'Organizzazione. Nel caso meccanici e accompagnatori vengano sorpresi a circolare in motociclo sul percorso di gara sarà applicata una delle seguenti sanzioni:

- a) penalizzazione fino a un max. di 5 minuti (max. 300 secondi) sul tempo totale del pilota di riferimento;
- b) esclusione.

Sono esclusi i tratti di libera circolazione e quelli eventualmente autorizzati dal Direttore di gara.

Art. 15 – Operazioni Preliminari

Prima dell'inizio delle O.P. dovrà essere tenuta una riunione con il D.d.G., il rappresentante del MC, i Cronometristi, il Commissario Delegato, il Commissario Tecnico, il rappresentante dei piloti e i due rappresentanti del CME nominati per l'evento, al fine di determinare e concordare una linea di comportamento comune nello svolgimento della manifestazione oltre che verificare eventuali esigenze in termini di taglio percorso o avvenute modifiche del tracciato, come indicato nel sopralluogo da parte del rappresentante indicato dal CME. Le Operazioni Preliminari si effettueranno il sabato pomeriggio e la domenica mattina (se in regime di parco chiuso, la domenica sarà possibile effettuare le sole verifiche amministrative). Alle Verifiche Amministrative il conduttore dovrà presentarsi munito di licenza e tesserino di iscrizione al RSN, documenti del motociclo e tagliando di assicurazione, che potranno essere richiesti a discrezione. **In sede di verifiche tecniche, verrà ritirata la tessera di iscrizione al RSN (FICHE)** per consentire un attento controllo della corrispondenza delle caratteristiche del motociclo presentato. Si specifica che il cavalletto dovrà essere solidale con il mezzo e sulle moto dovranno essere montati la targa originale **e il paracolpi sul manubrio**, pena la non ammissione del mezzo al parco chiuso. La FICHE verrà riconsegnata alla fine della gara al ritiro della moto dal parco chiuso o alla consegna della tabella di marcia per quanto riguarda i ritirati dalla manifestazione.

Art. 16 - Verifiche Storico Tecniche

Uno o più componenti della Commissione Tecnica, al momento dell'ingresso dei motocicli al Parco Chiuso (previsto almeno mezz'ora prima dell'inizio della gara), controllano la corrispondenza tra motociclo e tesserino R.S., nel caso di difformità tra il tesserino R.S. e il motociclo, si procederà, come da NS, al ritiro del tesserino R.S. ed alla segnalazione del problema al concorrente interessato mediante apposito verbale, che verrà consegnato a fine gara prima del ritiro della moto dal Parco Chiuso. Identica prassi verrà seguita anche nel caso in cui non si procedesse al ritiro del tesserino R.S., pur richiedendo espressamente al concorrente di procedere alle modifiche del mezzo così come risultante dal Registro. Il concorrente sarà tenuto quindi a rispettare quanto segnalato nel verbale pena la squalifica dalla gara oggetto della contestazione e la non ammissione alle successive. Fermo restando che in caso di inaccettabili difformità riscontrate all'ingresso dei Motocicli al Parco Chiuso il concorrente potrà comunque essere escluso dalla gara.

Copia dei verbali consegnati ai conduttori verrà consegnata al Commissario di

Gara, che ne potrà controllare la veridicità e che provvederà a inserirli nel verbale della manifestazione.

L'elenco dei piloti trovati con le moto difformi verrà allegato ai documenti della gara successiva, dove i componenti della Commissione controlleranno i motocicli; i piloti che non hanno ottemperato alle richieste saranno esclusi dalla manifestazione e saranno loro tolti i punti acquisiti nella gara precedente. Qualora il comportamento fosse reiterato, anche per particolari diversi, il concorrente non verrà ammesso alla prova nella quale dovessero essere riscontrate altre anomalie di carattere tecnico, legate al motociclo in assetto da gara.

Art. 17 – Punzonatura

I motocicli devono essere punzonati a mezzo vernici o pennarelli indelebili nelle seguenti parti: canotto di sterzo, silenziatore di scarico, mozzo anteriore e posteriore. I motocicli dovranno essere presentati alle O.P. privi di precedenti punzonature, e i piloti dovranno indossare il proprio casco, omologato; chi verrà sorpreso a circolare senza casco sarà penalizzato di 30 secondi; nel caso siano presenti vecchie punzonature il concorrente dovrà provvedere a rimuoverle e poi ripresentarsi alle punzonature, nel caso non dovesse provvedere alla rimozione il concorrente verrà penalizzato di 10 secondi.

Art. 18 – Parco Chiuso

Il parco chiuso deve essere allestito all'aperto in luogo di facile custodia e delimitazione, onde impedire l'accesso ai non autorizzati. Deve essere custodito ininterrottamente da persone nominate allo scopo, che devono rendersi riconoscibili tramite appositi contrassegni distintivi.

L'accesso al P.C. è vietato a tutte le persone, tranne: membri di giuria, responsabili Commissione Tecnica, conduttori che depositano o ritirano il loro mezzo, U.d.G. appositamente designato dal D.d.G.

Nel P.C. è vietato ai conduttori, pena l'esclusione dalla gara:

- Toccare motocicli di altri conduttori;
- Effettuare lavori sul proprio motociclo;
- Mettere in moto il motore;
- Fumare.

Il conduttore sorpreso a depositare o a gettare qualsiasi oggetto nel parco chiuso verrà penalizzato di 5 secondi. Nel P.C. i motocicli non debbono, per nessun motivo, venire parzialmente o totalmente coperti.

Art. 19 - Tabella di Controllo

Poco prima della partenza, od all'uscita del P.C., ogni mattina prima della partenza, in gare di più giorni, viene consegnata a ciascun conduttore la propria T.C. vistata dal C.d.G. e dal D.d.G. In percorsi di più giri il D.d.G. può disporre per la sostituzione ad ogni giro. Ogni conduttore è tenuto ad esserne provvisto per tutta la durata della gara. Detta tabella deve essere presentata personalmente dal conduttore al Cronometrista nei C.O. o all'incaricato nel C.T. per l'apposizione dei tempi di transito o dei visti di passaggio.

Gli addetti di servizio devono rifiutarsi di regolarizzare il documento qualora esso

venga presentato da terze persone.

La mancata apposizione di un tempo di transito, o di un timbro, comporta l'esclusione dalla classifica se non è possibile attraverso i documenti ufficiali accertare l'effettivo transito del conduttore.

È escluso dalla classifica quel conduttore che alteri o falsifichi la propria T.C.

Il conduttore che perde la T.C. deve chiederne un'altra al successivo C.O. Lo stesso verrà classificato solo qualora sia possibile, attraverso documenti ufficiali, la fedele ricostruzione della sua T.C. Il conduttore è l'unico responsabile della propria condotta di gara. La responsabilità della rispondenza ai criteri del codice della strada ed ogni riferimento normativo e legale (assicurazione, revisione etc.) sono demandati al conduttore.

Art. 20 - Tabella Informativa

La T.I. deve comprendere:

- Le località di passaggio
- Le località dei C.O. e C.T.
- Le località di partenza ed arrivo delle P.S.
- I tempi di settore tra i vari C.O.
- La legenda delle sigle usate
- La tabella informativa deve essere consegnata (esposta) in sede di O.P.
- I fac-simile delle frecce di segnalazione in grandezza reale.

Art. 21 - Controlli Orari

I C.O. devono essere ubicati nelle località segnate nella T.I. e se possibile collocati in prossimità dell'inizio delle P.S. ed ubicati in modo da consentire in spazi sufficienti le necessarie operazioni da parte degli organizzatori, dei conduttori e degli assistenti.

I C.O. devono essere così strutturati:

- a) 200 metri prima del posto di controllo devono essere poste due bandiere bianche in posizione di facile avvistamento da parte dei conduttori;
- b) 10 metri prima del posto di controllo devono essere poste due bandiere gialle, ugualmente visibili; dopo la linea del C.O. devono essere poste due bandiere verdi (tra i 20 e i 50 mt).
- c) le bandiere, di dimensioni minime di cm. 75 x 60, devono essere poste sui due lati del percorso;
- d) **il rilevamento dei tempi al C.O. verrà effettuato al minuto primo intero nel momento in cui il motociclo supera la linea della bandiera gialla.**

I conduttori in attesa dell'orario di transito al C.O. possono stazionare nello spazio compreso fra le bandiere bianche e gialle.

La distanza tra i C.O. viene stabilita, di massima, tra i 12 ed i 30 Km. Nel caso di percorsi su uno o più giri, devono essere previsti almeno due C.O. comunque sempre a discrezione degli organizzatori e come specificato nel R.P.

Nel caso di C.O. singolo lo stesso va strutturato dove vengono effettuate le partenze individuali e viene utilizzato come C.O. per ogni giro e quindi come arrivo finale.

È consentito, per necessità di trasferimento od avvicinamento a particolari zone

del percorso, ridurre le distanze minime tra C.O. a condizione che tali tratti non presentino percorsi troppo impegnativi.

Presso la bandiera gialla posta alla fine del C.O., deve essere posizionato un orologio sincronizzato con quello presente sul tavolo.

Il conduttore deve, subito dopo aver superato la bandiera gialla, presentare la sua T.M. al tavolo del controllo. Un conduttore può passare il controllo finale all'ingresso del P.C. prima del tempo previsto senza essere penalizzato.

Ad ogni C.O. un cronometrista deve compilare un elenco del controllo in cui saranno registrati in ordine cronologico i numeri di gara dei conduttori che transitano ed i tempi in ore e minuti. In caso di contestazione farà fede l'elenco del controllo.

È obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente, o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli presso il C.O.. La sanzione per il mancato rispetto sarà una multa di euro 100,00 per ogni infrazione. Le dimensioni minime del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio.

Art. 22 – Controlli a Timbro e Volanti

Oltre ai C.O. possono essere disposti controlli a timbro (C.T.) e controlli volanti (C.V.), aventi lo scopo di controllare il percorso seguito dai conduttori.

I C.T. devono essere segnalati, sui due lati del percorso, da due bandiere blu disposte 200 metri prima del punto di controllo. Tale punto deve essere segnalato con due bandiere rosse. Ogni C.T. deve essere presidiato da almeno due U.d.G., che provvederanno all'apposizione del timbro sulla T.C. e a compilare un elenco relativo alla cronologica successione dei passaggi dei conduttori, che sono sempre obbligati a fermarsi tra le bandiere rosse. Ai C.V. verrà redatto il solo elenco cronologico dei passaggi, e l'ubicazione degli stessi controlli non sarà segnalata. La mancanza di un timbro di passaggio (con l'impossibilità di accertare il transito) o il non verificato passaggio da un C.V. comporteranno una delle seguenti sanzioni:

- a) penalizzazione fino a un max. di 5 minuti (max. 300 secondi);
- b) esclusione.

Art. 23 – Presa dei Tempi - Tolleranze - Penalizzazioni

Il rilevamento dei tempi va fatto al minuto primo intero, senza arrotondamenti. Esso può essere fatto manualmente o mediante l'utilizzo di Transponder. Anche in questo caso, il cronometrista deve ugualmente rilevare il tempo manualmente, al fine di tenere sotto controllo l'orologio automatico.

Al conduttore è concessa, ad ogni C.O., una tolleranza massima di ritardo di un minuto primo intero, rispetto al suo tempo teorico di marcia.

Il conduttore che entra in anticipo in un C.O. viene penalizzato in ragione di 60 secondi per ogni minuto o frazione di esso, in relazione al tempo registrato sulla T.C., ma al C.O. successivo il conduttore stesso deve nuovamente rispettare il suo tempo teorico di marcia.

Il conduttore che entra in ritardo ad un C.O. viene penalizzato in ragione di 60 secondi per ogni minuto primo intero oltre la tolleranza e può recuperare, parzialmente o totalmente, il ritardo nei successivi controlli.

Se il conduttore aumenta il ritardo subito al precedente C.O., viene nuovamente

penalizzato, in ragione di 60 secondi per ogni minuto primo intero di ritardo, accumulato sul tempo previsto per compiere il tratto di percorso che lo porta nuovamente al C.O..

La tolleranza viene nuovamente considerata solo nel caso che il conduttore rientri totalmente o parzialmente nel suo tempo teorico, indicato nella T.C..

Il conduttore in attesa dell'ora di transito al C.O. può recarsi, senza motociclo, al tavolo dei Cronometristi, per consultare l'ora ufficiale.

Il cronometrista in servizio al C.O. deve permettere ad un conduttore di rilevare il tempo ufficiale del cronometro.

Nessun reclamo può essere inoltrato dal conduttore o dal concorrente, per la perdita di tempo dovuta ad imprevisti. Il responso dei Cronometristi è inappellabile. Il D.d.G. può annullare penalità riportate da un conduttore, per avere prestato soccorso ad un altro conduttore infortunato, sempre che il fatto sia oggettivamente documentabile.

Un conduttore ritirato o fuori gara non può seguire la stessa, accompagnandosi ad altri conduttori in gara e deve annullare il numero del suo motociclo, pena provvedimenti disciplinari per lui o di regolamento per i conduttori accompagnati (vedi art. 22).

- Richiesta tolleranza speciale - Se un conduttore può dimostrare alla Giuria, e ove non prevista al D.d.G., di essere giunto in ritardo per circostanze eccezionali, indipendenti dalla propria volontà, come per esempio per aver prestato soccorso in caso di incidente grave, può ottenere una tolleranza speciale.
- Un conduttore ritirato ha l'obbligo di consegnare la tabella di marcia ad un cronometrista o ad un Ufficiale di Gara pena un'ammenda di euro 50,00.

Art. 24 – Partenza

La partenza viene data a motore spento con distacchi di minuti primi interi.

Il conduttore deve partire nella normale posizione di guida e condizione di marcia, indossando il casco regolarmente allacciato, stivali, guanti protettivi e maglia con maniche lunghe.

Il conduttore riceve il segnale di partenza all'ora esatta prevista. Nel minuto che segue il segnale di partenza, il conduttore deve mettere in moto il motociclo con il dispositivo di avviamento, ed attraversare con la sola energia del motore ed in regolare posizione di marcia una linea tracciata 20 metri dopo quella di partenza. Qualora nel termine suddetto la partenza non è avvenuta come previsto è ammessa la partenza a spinta, nel qual caso il conduttore viene penalizzato con 10 secondi di penalità. È escluso qualsiasi aiuto dall'esterno pena la squalifica. Il conduttore che sulla linea di partenza mette in moto il motore prima del segnale di start viene penalizzato con 60 secondi.

Il conduttore che si presenta in ritardo sulla linea di partenza viene penalizzato con 60 secondi per ogni minuto o frazione di minuto di ritardo, fino a un massimo di 3 minuti. Trascorso tale termine, il conduttore viene escluso dalla gara.

Art. 25 - Prove Speciali

Le caratteristiche delle Prove Speciali devono essere precisate nel R.P. della gara. In qualsiasi tipo di prova non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune. La partenza di una P.S. deve essere segnalata con un cartello IPS (Inizio Prova Speciale) e la fine con un cartello FPS (Fine Prova Speciale) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi.

Alla fine della prova speciale deve essere istituita una zona di sicurezza di almeno 30 metri dove il concorrente non può sostare; questa zona sarà indicata con due bandiere rosse, oltre le quali il pilota potrà sostare senza creare comunque intralcio agli altri piloti; chi dovesse sostare nella zona di sicurezza sarà penalizzato con 5 secondi di penalità.

I piloti che nonostante risultino ritirati o non transitati a tutti i C.O. continuassero ad effettuare le P.S. verranno deferiti al Giudice Unico.

Le prove potranno essere dei seguenti tipi con possibilità di verifica da parte dei concorrenti non oltre il pomeriggio precedente la partenza.

ENDURO: Non saranno cronometrate durante il primo passaggio ma solo nei successivi, salvo diversa decisione del Direttore di Gara. Nelle gare di due giorni e qualora il percorso della seconda giornata sia identico a quello della prima, le prove possono essere cronometrate anche durante il primo passaggio, ferma restando una diversa decisione del Direttore di Gara.

CROSS: Tutto il percorso deve essere segnalato con fettuccia di due colori diversi (sinistra – destra). Una zona di sicurezza, vietata al pubblico, della larghezza minima di un metro, deve essere disposta nella zona di partenza e di arrivo.

ACCELERAZIONE: Deve avere una lunghezza massima di 200 mt rettilinei, con spazio di frenata sufficiente a garantire la sicurezza del pilota, inoltre deve essere delimitata con della fettuccia sui due lati di percorrenza; il tempo impiegato viene moltiplicato con il coefficiente di 5 (cinque).

- Taglio di percorso in prova speciale - Un conduttore che per qualsiasi motivo esca dal tracciato delle prove speciali dovrà rientrare nello stesso punto in cui è uscito, diversamente incorre in TAGLIO DI PERCORSO e gli verrà applicata una delle seguenti sanzioni:
a) penalizzazione fino a un max. di 5 minuti (max. 300 secondi);
b) esclusione.
- Il fatto che la fettuccia sia strappata e/o il paletto sradicato non giustifica alcun taglio di percorso.

Art. 26 – Aiuto Esterno ed Assistenza ai C.O.

L'espressione "Aiuto Esterno" significa l'atto attraverso il quale una qualsiasi persona, oltre al conduttore o ad un U.d.G. nell'esercizio delle sue funzioni, venga in contatto con il motociclo.

- I meccanici possono sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore, solamente ai C.O. con assistenza, compreso quello finale.
Nel caso di sostituzione del silenziatore durante la gara, il conduttore dovrà dichiararlo al Commissario di Gara preposto a controllare le punzonature o in alternativa al D.d.G.
- Sul percorso ed in Prova Speciale non è ammesso alcun tipo di assistenza se non quella effettuata dal conduttore stesso, che non può ricevere ricambi e attrezzi se non ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle, pena l'esclusione.
- Il conduttore può sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore, sia ai C.O. che sul percorso, parti che potrà ricevere solamente ai C.O. di assistenza.
- È obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente, o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli. La sanzione per il mancato rispetto sarà una multa di euro 100,00 per ogni infrazione. Le dimensioni minime del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio (minimo cm. 100 x cm. 200).
- Nessuna assistenza è autorizzata all'infuori delle aree stabilite, pena l'esclusione.
- I motocicli possono essere puliti solo ai C.O. con assistenza. L'utilizzo di idropulitrice è proibito, pena l'esclusione.
- Durante tutta la durata della manifestazione, è proibito al conduttore, pena l'esclusione, di portare il suo motociclo e tutte le parti punzonate, per il rifornimento o per l'assistenza, sotto un riparo inaccessibile agli Ufficiali di Gara, a meno che vi sia un permesso scritto emanato dal Direttore di Gara.
- La lubrificazione della catena è autorizzata unicamente nelle zone di rifornimento e va effettuata sul tappeto per l'ambiente.
- Tutti i lavori di saldatura sono vietati pena l'esclusione.
- In caso di infrazione di particolare gravità (cambio di motociclo, di conduttore etc.) il conduttore sarà escluso dalla classifica e deferito al Giudice Unico.
- La penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara, ad eccezione dei C.O. con assistenza, è l'esclusione. Ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle, è ammesso qualsiasi tipo di assistenza da parte dei meccanici (fatta salva la sostituzione di parti punzonate, ad eccezione del silenziatore, che può essere sostituito).
Ricorso a forza motrice esterna - Salvo autorizzazione della Giuria o del Direttore di Gara, nel corso di tutta la durata della manifestazione, un motociclo non può essere spinto se non dalla forza del suo motore, dallo sforzo muscolare del conduttore o dall'azione di una forza naturale, pena l'esclusione.

Art. 27 – Rifornimenti di Carburante

I rifornimenti di carburante possono essere effettuati ad ogni C.O. a cura dei partecipanti o dei meccanici, nello spazio compreso tra le bandiere bianche e gialle (dai 200 ai 10 mt.) prima della linea di C.O.; nello spazio compreso tra le bandiere verdi (tra i 20 e i 50 mt.) dopo la linea di C.O.. Al di fuori di questa zona è fatto divieto rifornirsi di carburante pena la squalifica.

Art. 28 – Arrivo - Fine Gara

Il C.O. di arrivo deve essere strutturato come stabilito nell'art. 21.

L'arrivo anticipato al C.O. finale non è penalizzato (vale anche per il controllo di fine giornata, in gare di più giorni).

Il conduttore, dopo aver consegnato la T.C. al cronometrista, spegne il motore e porta il proprio motociclo al P.C. o al parco verifiche.

Non è consentito dopo il C.O. procedere a motore acceso; ogni infrazione verrà punita con 60 secondi di penalità.

Art. 29 – Tempo Massimo

Il tempo massimo scade sia ai C.O. che all'arrivo 30 minuti primi interi dopo il tempo teorico della T.C..

La tolleranza di 1' (un minuto primo) non viene considerata. Trascorso il tempo massimo, il conduttore viene escluso dalla gara.

Art. 30 – Partecipazione al Campionato

Per il calcolo dei risultati finali del Campionato Italiano non si effettuerà alcuno scarto né nelle classifiche individuali né in quelle a squadre.

Al termine dei Campionati sarà dichiarato vincitore colui che avrà ottenuto il miglior punteggio.

Sempre al termine dei Campionati se due o più conduttori avranno lo stesso punteggio verrà dichiarato vincitore chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie chi avrà ottenuto i migliori piazzamenti. In caso di ulteriore parità verrà considerato il piazzamento dell'ultima giornata di gara.

Art. 31 - Classifica Giornaliera di Classe

La classifica giornaliera per ogni classe sarà data dalla somma dei tempi ottenuti nelle P.S. e delle penalità nei C.O. Il vincitore sarà il conduttore che avrà totalizzato il miglior tempo.

Saranno premiati i primi tre classificati lasciando alla discrezionalità dell'organizzatore di premiare fino ai primi 5 classificati, così come sarà discrezionale la premiazione della classifica assoluta, di cui non potranno fare parte le classi E1, E2, X1 e X2. Saranno assegnati punti ai primi 15 classificati (20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1).

Nel rispetto degli organizzatori e degli altri partecipanti, l'assenza dalla cerimonia di premiazione che sia iniziata entro un'ora dal tempo massimo a disposizione dell'ultimo concorrente comporterà la non assegnazione del premio.

Art. 32 - Classifica di Campionato per Classe

Ai fini della classifica finale del Campionato, che sarà unica per ogni classe, saranno assegnati i punti ai primi 15 classificati (20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1). Il punteggio dei soli concorrenti che hanno acquisito punti sarà modificato con bonus (per ogni gara portata a termine) in base all'età del pilota (considerata ad anno solare e rilevata dalla licenza FMI) e verrà conteggiato a fine Campionato, secondo il seguente criterio, eccezion fatta per le classi **D – E – S – X**, che non avranno bonus:

Età compresa tra 30 e 33 anni	- 3	punti
Età compresa tra 34 e 36 anni	- 2	punti
Età compresa tra 37 e 39 anni	- 1	punto
Età compresa tra 40 e 45 anni	+ 1	punto
Età compresa tra 46 e 50 anni	+ 2	punti
Età compresa tra 51 e 54 anni	+ 2,5	punti
Età compresa tra 55 e 58 anni	+ 3	punti
Età dai 63 in su	+ 4	punti

Il C.M.E fornirà ai vincitori di ciascuna classe del Trofeo 2014 quattro tabelle portanumero tricolori.

Art. 33 - Trofeo Imerio Testori

Al Campionato Italiano Regolarità d'Epoca Gr. 5 verrà abbinato il Trofeo "Imerio Testori" per riprendere, anche nell'intitolazione, il Trofeo che negli anni '70 premiava i giovani emergenti della nostra regolarità.

Licenze valide: Fuoristrada Under 21. Età 14 – 17.

Prove: valide 7 senza scarto

Quota di iscrizione: euro 50,00 per 1 giorno, euro 80,00 per 2 giorni.

Tale abbinamento si ritiene utile per facilitare l'avvicinamento all'enduro dei nostri giovani, essendo i percorsi delle gare del Trofeo Regolarità Gr. 5 accessibili anche ai debuttanti, ed inoltre per riallacciare un collegamento con le radici storiche dello sport dell'enduro, un tempo così ricco di qualità individuali e di prestigio internazionale.

Partire nella stessa gara con un pluricampione del mondo o d'Europa esercita sicuramente un fascino particolare per un ragazzo che inizia a correre.

La partecipazione a queste gare può essere accettata sia con moto moderne, sia con moto d'epoca, secondo il regolamento Gruppo 5. Possono partecipare i piloti dai 14 ai 17 anni compresi in possesso della licenza Fuoristrada Under 21 che non abbiano ottenuto punti nelle prime cinque posizioni in ogni classe nel Campionato Italiano Cadetti dell'anno precedente.

La classifica prevede due classi: E1 – 50 cc. / E2 – 125 cc.

Il Trofeo non avrà prevalenza sulle manifestazioni regionali, pur essendo abbinato alla Regolarità Gr. 5. Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive, consentendo un notevole snellimento delle operazioni di iscrizione alla singola gara e delle relative classifiche, si prevede l'iscrizione anticipata al Trofeo con l'attribuzione di un numero fisso, da richiedere al CME, che sarà conservato per tutte le gare.

Si specifica che sarà fissato un numero massimo di 50 partecipanti, che partiranno

in coda alle categorie di Gr. 5: nel caso in cui i piloti superassero il numero massimo stabilito, si darà la precedenza a coloro che si saranno iscritti con il numero fisso al Trofeo.

Per tutto quanto non contemplato nel presente regolamento, si farà riferimento alle NS Nazionali Gr. 5, solo per le classi E1 e E2.

La premiazione finale con la consegna del Trofeo avverrà in concomitanza con quella del Gr. 5. Si precisa che qualora un concorrente compisse 18 anni entro il 2015, potrà comunque partecipare al Trofeo Testori.

Art. 34 - Classifica a Squadre

"Squadre di Trofeo": ogni squadra sarà composta da tre conduttori delle categorie A – B – C. Saranno considerati validi i migliori tre risultati. La somma dei punti della classifica di giornata sommata ai bonus età per ciascun concorrente varrà la classifica di tappa della squadra, fermo restando che almeno due concorrenti dovranno aver acquisito punti nelle rispettive classi, pena l'esclusione dalla classifica stessa. Ciascuna squadra riceverà comunque 3 punti di bonus per la partecipazione di ogni moto appartenente alla classe A1 - 2 punti di bonus per le classi A2 e B2 ed 1 punto di bonus per la classe A3.

Per la classifica generale di Campionato saranno assegnati punti ai primi 15 classificati (20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1).

Nello spirito della squadra, avranno precedenza in classifica quelle con tre piloti classificati. In caso di parità verranno utilizzate delle discriminanti come da ordine che segue: cilindrata più piccola, anzianità del pilota ed infine anzianità della moto rilevabile dal RS.

I nominativi dei piloti della singola squadra, tutti dello stesso MC, saranno dichiarati al momento dell'iscrizione e dovranno appartenere ad almeno due classi diverse e condurre almeno due marche di motocicli diverse.

Ogni MC può iscrivere più squadre al Trofeo, fermo restando che la squadra con il punteggio migliore verrà inserita nella classifica finale di Campionato.

"Squadre di Vaso": ogni squadra sarà composta da tre conduttori delle categorie D. Saranno considerati validi i migliori tre risultati.

La somma dei punti della classifica di giornata varrà la classifica di tappa della squadra, fermo restando che almeno due concorrenti dovranno aver acquisito punti nelle rispettive classi, pena l'esclusione dalla classifica stessa. Per la classifica generale di Campionato saranno assegnati punti ai primi 15 classificati (20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1).

Nello spirito della squadra, avranno precedenza in classifica quelle con tre piloti classificati. In caso di parità verranno utilizzate delle discriminanti come da ordine che segue: cilindrata più piccola, anzianità del pilota ed infine anzianità della moto rilevabile dal RS.

I nominativi dei piloti della singola squadra, tutti dello stesso MC, saranno dichiarati al momento dell'iscrizione e dovranno appartenere ad almeno due classi diverse e condurre almeno due marche di motocicli diverse.

Ogni MC può iscrivere più squadre di Vaso, fermo restando che la squadra con il punteggio migliore verrà inserita nella classifica finale di Campionato.

Art. 35 - Trofeo delle Regioni

Il Trofeo delle Regioni si svolgerà in prova unica a sé o in concomitanza con una gara di Campionato nazionale individuale. Ogni squadra dovrà essere composta da 3 piloti, che devono essere residenti tutti nella stessa regione anche se sono tesserati in MC di altre regioni (es. un lombardo tesserato in Piemonte ai fini del trofeo sarà a tutti gli effetti lombardo). Si specifica che, facendo riferimento a situazioni ed esperienze già esistenti e/o a norme sulla interregionalità, potranno essere ammesse le seguenti deroghe: la Val d'Aosta potrà comporre una squadra anche con piloti del Piemonte; il Molise e la Basilicata saranno considerati un'unica regione; il Veneto, il Friuli Venezia Giulia ed il Trentino Alto Adige, identificati come Triveneto, potranno formare squadre miste con denominazione dell'una o l'altra regione in base alle indicazioni dei concorrenti.

Per questa prova i bonus di Campionato sono nulli e vale solo il punteggio di classifica.

Art. 36 – Regolamento Tecnico - Norme Generali

Qui di seguito vengono elencate le norme generali da rispettare per ogni classe e alcuni suggerimenti da adottare a tutela della sicurezza.

- Qualora in sede di O.P. venisse riscontrato l'utilizzo di componenti (visibili esternamente) che non corrispondano all'anno del modello, il motociclo verrà inserito d'ufficio nella classe relativa al periodo di quel componente.
- Colore delle tabelle porta numero: gialle con numeri neri per tutte le classi. Inoltre sulla tabella anteriore verrà applicata una lettera maiuscola di dimensioni cm 3 x 3 che identificherà la classe di appartenenza; sono vietati tutti i numeri auto costruiti con nastro adesivo o disegnati con pennarelli che non siano chiaramente leggibili.
- I cerchi possono essere indifferentemente d'acciaio o di alluminio, purché rigorosamente dell'epoca del motociclo.
- I mozzi si possono sostituire con altri costruiti nell'epoca.
- Le forcelle e gli ammortizzatori devono essere di epoca corrispondente alla moto anche se di diametro e di marca diversa, fatte salve le eccezioni specificate in dettaglio al paragrafo di riferimento.
- I carburatori devono essere di epoca corrispondente alla moto anche se di diametro o di marca diversi.
- Per questioni legate alla sicurezza del pilota sono ammesse le sostituzioni dei parafranghi con altri di tipo infrangibile mantenendo la storicità del motociclo (quindi su una moto del 1972 non si potranno montare parafranghi costruiti nel 1981 e oltre); **si consiglia, prima di inoltrare richiesta di iscrizione al RS, di consultare la commissione tecnica onde evitare inutili perdite di tempo.**
- Sempre per questioni di sicurezza è ammesso l'uso del comando del gas con uscita parallela al manubrio e la sostituzione delle leve con altre con braccialetti mobili.
- Tutti i motocicli devono essere dotati di un interruttore manuale posto sul manubrio che consenta di spegnere il motore manualmente (bottoni di massa), che sia facilmente raggiungibile, in mancanza del quale il motociclo non sarà ammesso al parco chiuso.
- È possibile sostituire il silenziatore di scarico con altri di tipo simile o

riconducibile all'anno di costruzione del motociclo.

- È obbligatorio l'uso del paracolpi (salsicciotto) sul manubrio e la moto dovrà essere dotata di cavalletto o stampella fissata in modo permanente al motociclo, che sia in grado di sostenerlo; in mancanza di quanto sopra descritto le moto non saranno ammesse al parco chiuso.
- Sono vivamente consigliate le pedane pieghevoli; l'uso del paramani è consentito purché aperto e nel rispetto estetico/storico del motociclo.
- L'estetica deve rispettare i colori dell'epoca; saranno accettate variazioni cromatiche ove documentate con foto di riviste dell'epoca a colori o di moto ufficiali.

Si riportano qui di seguito gli articoli del Regolamento tecnico generale di sicurezza ove si evidenziano le deroghe riguardanti le moto d'epoca

Protezioni per le trasmissioni aperte, pignone corona e catena

Si deroghi agli obblighi per quanto riportato circa la protezione sul pignone motore e sulla corona catena posteriore.

Complessi di scarico

Si deroghi al divieto di sporgenza dei tubi di scarico oltre la tangente verticale al pneumatico posteriore.

Art. 37 – Regolamento Tecnico - Norme Specifiche

Sospensioni

Classe A e B costruzione fino al 1973

Forcelle

Sono vietate: le forcelle disassate - le valvole aria sul tappo dello stelo forcella o sul foderò e qualsiasi tipo di regolazione esterna o interna.

Sono consentite:

Forcelle CERIANI diametro 32 o 35 mm in produzione.

Forcelle MARZOCCHI diametro 32, 34 o 35 mm in produzione.

Forcelle BETOR diametro 35 mm.

Forcelle MAICO disassate con molle esterne + soffiato montate esclusivamente su moto MAICO.

Lunghezza massima consentita cm 81, misura che va rilevata da centro perno ruota a filo piastra superiore con esclusione del tappo.

Escursione massima consentita cm 18, misura che va rilevata da filo piastra inferiore a filo inizio foderò.

Ammortizzatori

Sono vietati ammortizzatori con serbatoio supplementare, con alettatura sul foderò, valvole aria, ghiera filettate per regolazione molla sul foderò, regolazioni esterne per taratura.

Sono consentiti: CERIANI – MARZOCCHI – KONI – BILSTEIN – GIRLING – KONI

REPLICATI MARCA IKON – CERIANI REPLICATI MARCA PAIOLI. Esteticamente identici a quelli dell'epoca.

Lunghezza massima consentita cm 35,5, misura che va rilevata da centro foro inferiore a centro foro superiore.

Mantenendo inalterata la forma è possibile modificare interiormente sia le forcelle che gli ammortizzatori al fine di migliorare il funzionamento e la scorrevolezza; sono vietati i riporti superficiali e i particolari in titanio.

Classe C costruzione fino al 1976

Forcelle

Sono vietate: le forcelle disassate, le valvole aria sul tappo dello stelo forcella o sul fodero e qualsiasi tipo di regolazione esterna o interna.

Sono consentite:

Forcelle CERIANI diametro 32 o 35 mm in produzione.

Forcelle MARZOCCHI diametro 32, 34 o 35 mm. in produzione.

Forcelle BETOR diametro 35 mm.

Forcelle MAICO disassate con molle esterne + soffietto montate esclusivamente su moto MAICO.

Lunghezza massima consentita cm 86, misura che va rilevata da centro perno ruota a filo piastra superiore con esclusione del tappo. Escursione massima consentita cm 22,5, misura che va rilevata da filo piastra inferiore a filo inizio fodero.

Ammortizzatori:

Sono vietati: Con serbatoio separato del gas o olio, ghiere filettate per regolazione molla sul fodero, regolazioni esterne per taratura.

Sono consentiti: CERIANI – MARZOCCHI CON SERBATOIO CORTO E LUNGO – KONI – BILSTEIN – GIRLING – OHLINS - KONI REPLICATI MARCA IKON – CERIANI REPLICATI MARCA PAIOLI – KONI CON ALETTATURA SUL FODERO - CERIANI CON SERBATOIO NERO – OHLINS REPLICATI. Esteticamente identici a quelli dell'epoca. Lunghezza massima consentita cm 37,5, misura che va rilevata da centro foro inferiore a centro foro superiore.

Mantenendo inalterata la forma è possibile modificare interiormente sia le forcelle che gli ammortizzatori. Al fine di migliorare il funzionamento e la scorrevolezza sono vietati i riporti superficiali e i particolari in titanio.

Classe D e S OPEN costruzione fino al 1981

Sono consentiti tutti i tipi di forcella e ammortizzatore purché costruiti entro l'anno 1981. La lunghezza delle forcelle e degli ammortizzatori è libera.

Motore

Mantenendo inalterata la forma estetica esteriore è possibile praticare ogni tipo di elaborazione interna a cilindri – cambi – frizioni – carburatori, che devono essere inequivocabilmente dell'anno a cui la moto appartiene.

Vista la difficile reperibilità di alcuni materiali tipo: pistoni – gabbiette a rulli –

cuscinetti – paraoli – bielle – ingranaggi del cambio e loro organi di movimento, è concessa la ricostruzione con materiali e lavorazioni odierne rispettando le caratteristiche dimensionali dell'epoca.

La cilindrata può essere superata nella misura massima del 5% senza per questo uscire dalla classe originale di appartenenza.

Carburatori

Classi A – B – C

Sono ammessi carburatori dell'epoca in commercio in Italia nel periodo di appartenenza.

Il diametro è libero. Sono consentiti BING - AMAL - DELL'ORTO (è vietato il mod. VhBh nelle classi A e B) - MIKUNI se montato di serie.

Classe D e S

I carburatori in questa classe sono liberi.

Cassetta del filtro

La cassetta del filtro può essere ricostruita in alluminio variando la volumetria senza però uscire dalla zona tubi posteriore del telaio; è ammesso il filtro in spugna ed è possibile praticare dei fori supplementari di aerazione.

Telaio

Non sono ammesse modifiche di alcun genere nella geometria del telaio, che deve rispettare quella dell'epoca, e questo vale per tutte le classi.

Sono ammesse per questioni di sicurezza:

- la modifica del pedale freno posteriore da passaggio sotto pedana a passaggio sopra pedana.
- l'aggiunta del cavalletto centrale.
- le pedane pieghevoli.
- il pedale del cambio snodato.
- i mozzi con perno sfilabile o scomponibili.

Inoltre è possibile montare mozzi di marche diverse purché in produzione negli anni di appartenenza del motociclo, documentati in modo attendibile e comunque valutati sempre dal CME.

I cerchi possono essere in acciaio o alluminio, comunque prodotti nell'anno di appartenenza del motociclo; **non sono ammessi cerchi di colore diverso dalla produzione di serie.**

Marmitta e silenziatore

La marmitta deve essere dell'epoca o rifatta oggi rispettando il disegno originale documentato da riviste del periodo di appartenenza.

Il silenziatore potrà essere modificato senza alterare l'aspetto esteriore o sostituito anche con tipo differente dalla serie purché esistente all'epoca, sia di produzione che in uso presso i reparti corse, sempre comunque documentato in maniera attendibile; potrà essere di tipo meccanico o con materiale fonoassorbente e potrà essere fasciato con materiale anticottatura.

Accensioni

Il sistema di accensioni è libero.

Le accensioni elettroniche dovranno avere la variazione di anticipo direttamente proporzionale al regime di rotazione, il pick-up dovrà rilevare unicamente i giri del motore.

Non sono ammesse accensioni mappate (che rilevano altri parametri oltre ai giri del motore). Sono vietate le accensioni elettroniche digitali.

Prospetto Riassuntivo Penalizzazioni

- Percorrere, in senso contrario a quello di gara, le zone di C.O.	50 secondi
- Fuoriuscita dal percorso e transito in senso contrario	50 secondi
- Meccanici e accompagnatori del pilota di riferimento sorpresi in motociclo sul percorso	50 secondi
- Piloti sorpresi a circolare su strada e nel paddock senza casco	30 secondi
- Piloti senza casco alle punzonature	30 secondi
- Motocicli che presentano vecchie punzonature	10 secondi
- Conducente sorpreso a depositare o gettare qualsiasi oggetto nel parco chiuso	5 secondi
- ingresso in anticipo al C.O.	60 secondi
- Ingresso in ritardo al C.O.	60 secondi
- Mancato avviamento del motociclo alla partenza entro il tempo prestabilito	10 secondi
- Avviamento del motociclo prima del segnale di start	60 secondi
- Conducente che si presenta in ritardo alla linea di partenza Per ogni minuto di ritardo fino ad un massimo di 3 minuti	60 secondi

Trascorso tale termine, il conducente viene escluso dalla gara.

Prospetto Riassuntivo Ammende

- Mancato utilizzo di un tappeto per l'ambiente	100,00 euro
- Mancata consegna della tabella per il pilota ritirato	50,00 euro

Esclusione dalla gara o dall'Ordine di Arrivo

- Aiuto esterno sul percorso di gara
- Salto del Controllo Timbro
- Indisciplina o vie di fatto verso organizzatori, conduttori ed Ufficiali di Gara
- Mancato orario sulla tabella di marcia.
- In caso di infrazione di particolare gravità (cambio di motociclo, di conducente etc.) il conducente sarà escluso dalla Classifica e deferito al Giudice Unico.
- Ricorso a forza motrice esterna
- Rifiuto di smontaggio di parti del motociclo da sottoporre alla verifica tecnica.
- Dichiarazione del Medico di Gara.
- Manomissione del motociclo o sostituzione di parti punzonate.

Trial Gruppo 5

Sono manifestazioni agonistiche per moto da trial e motoalpinismo con modelli prodotti fino al 1990, iscritte al Registro Storico FMI, regolarmente immatricolate ed assicurate. Non è ammesso l'uso delle targhe prova.

I concorrenti, sia italiani che non, per acquisire i punti per il Campionato dovranno essere tesserati o licenziati ad un MC italiano ed essere Over 20. Possono partecipare anche i piloti FIM Europe, con licenza e nulla osta della loro Federazione di appartenenza.

Alle gare è necessario effettuare la pre-iscrizione almeno 10 giorni prima della manifestazione. Gli organizzatori dovranno comunicare l'eventuale non accettazione dell'iscrizione. I Moto Club hanno facoltà di richiedere il pagamento di una sovrattassa per le iscrizioni giunte in ritardo che non sia superiore ad un quarto della tassa stessa.

Per ogni manifestazione verranno premiati almeno i primi 3 piloti di ogni classe. Si ritiene opportuno che le verifiche tecniche e sportive si effettuino nel medesimo luogo contemporaneamente, al fine di poter controllare in fase di iscrizione anche la corrispondenza del motociclo con il tesserino del Registro Storico.

Svolgimento della manifestazione

Licenze: tutte le licenze Fuoristrada, compresa la Amatoriale.

Tasse 40,00 euro per un giorno di gara, 75,00 per due.

La manifestazione dovrà utilizzare i percorsi seguiti nei primi anni del trial in Italia (ove possibile), utilizzando la formula del giro unico con almeno 15 zone no-stop o di due giri con almeno 11 zone no-stop e prevedendo un trasferimento fuoristrada sufficientemente lungo (almeno 15 Km) e senza particolari difficoltà. La formula sui tre giri sarà consentita solo in caso di avverse ed impreviste condizioni atmosferiche.

Le "zone controllate" dovranno essere prive di pericoli, tracciate da appassionati di provata esperienza e rapportate alle possibilità tecniche delle moto.

La media dei punteggi per gara (punti: numero delle zone) non dovrebbe essere

superiore a UNO per i primi tre classificati di ogni categoria. Al tempo totale della gara riportato sul R.P. (se non previsto) si dovranno aggiungere 20 minuti penalizzati (1 punto al minuto ogni 5 minuti). Oltre i 20 minuti penalizzati si è esclusi dalla classifica. Sono proibite le zone indoor o con ostacoli artificiali. Il servizio di cronometraggio, anche nelle prove di Trofeo, potrà essere svolto da un responsabile del Moto Club organizzatore. Le zone facilitate dovranno essere contraddistinte dalle altre con indicazioni di diverso colore, lasciando al concorrente la scelta prima della partenza. Gli Organizzatori dovranno presentare in congruo anticipo rispetto alla manifestazione adeguata lista delle facilitazioni presenti sul territorio oltre tutte le info utili ai partecipanti.

Categoria Special Artigianali indicazione percorso Bianco
Moto artigianali a 2 Tempi e
Moto artigianali a 4 Tempi realizzate con motore e telaio derivati da modelli costruiti fino al 31.12.1990

Categoria Pre '65 indicazione percorso Bianco
Moto antecedenti il 1965

Categoria Gentleman indicazione percorso Bianco
Moto Classiche antecedenti il 1991
Moto Post Classiche dotate di mono ammortizzatore e raffreddamento ad aria

Categorie Clubman indicazione percorso Giallo
Moto Classiche antecedenti il 1991
Moto Post Classiche dotate di mono ammortizzatore e raffreddamento ad aria

Categorie Expert indicazione percorso Verde
Moto Classiche antecedenti il 1991
Moto Post Classiche dotate di mono ammortizzatore e raffreddamento ad aria

Tutte le motociclette (con l'eccezione delle post-classiche mono) delle categorie pre '65, Gentleman, Clubman, Expert dovranno rispettare i seguenti vincoli costruttivi: Raffreddamento ad aria, sospensione posteriore classica a due ammortizzatori, freni a tamburo.

Non sono consentiti sistemi di alimentazione (lamelle / dischi rotanti etc) o di iniezione non previsti dal modello originale: non è consentito l'utilizzo di carburatori a valvola piatta. L'utilizzo di tali dispositivi comporterà l'attribuzione del coefficiente massimo per il calcolo delle penalità (1,3), come specificato al par. Punteggi.

L'ordine di partenza delle categorie sarà comunicato in sede di Operazioni Preliminari dal Direttore di Gara.

Punteggi

La classifica sarà stilata in base alle penalizzazioni nelle zone controllate (vedi tabella di seguito riportata).

Per le sole categorie Gentleman - Clubman – Expert saranno assegnate penalità in base all'età della moto (rilevata dalla tessera di iscrizione al R.S.).

Categorie Gentleman - Clubman – Expert
Moto pre '78 coefficiente 0,7

Categorie Gentleman - Clubman – Expert
Moto dotate di monoammortizzatore coefficiente 1,3

Modalità di calcolo

Le penalità totali ottenute sulle zone andranno moltiplicate per il coefficiente indicato. I decimali, se diversi da zero, verranno arrotondati all'unità superiore.

Esempio:

tot. penalità	x	coefficiente	=	tot. finale	arr.to
22	x	0,7	=	15,4	arrotondato = 16 penalità finali
14	x	1,3	=	18,2	arrotondato = 19 penalità finali

Per tutte le categorie saranno assegnate penalità abbuoni in base all'età del pilota (rilevata dalla licenza FMI), secondo i seguenti criteri:

Età compresa tra 51 e 55 anni	1 punto
Età compresa tra 56 e 60 anni	2 punti
Età compresa tra 61 e 65 anni	4 punti
Oltre 65 anni	7 punti

Per tutte le categorie saranno assegnate penalità in base all'età del pilota (anno solare) (rilevata dalla licenza FMI), secondo i seguenti criteri:

Età compresa tra 21 e 29 anni	12 punti
Età compresa tra 30 e 34 anni	6 punti
Età compresa tra 35 e 39 anni	3 punti
Età compresa tra 40 e 50 anni	nessun abbuono o penalità

In caso di parità sarà considerata a favore l'anzianità della moto, poi i migliori punteggi nelle singole zone controllate (maggior numero di passaggi a zero penalità, poi di passaggi ad una penalità etc.).

I punteggi per le classifiche di Campionati o Trofei saranno assegnati nel modo seguente:

20 punti al primo, 17 al secondo, 15 al terzo, 13 al quarto, 11 al quinto, 10 al sesto, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 fino al quindicesimo. Non saranno assegnati altri abbuoni o penalità né per i piloti né per la moto ai fini della Trofeo. I concorrenti ritirati o non partiti non prendono punteggio alcuno e non entrano in classifica.

Obblighi dell'organizzazione

- Gli organizzatori dovranno rispettare i seguenti punti:
- Fettucciare le zone come da regolamento generale Trial
- Attività territoriale - In occasione di manifestazioni titolate nazionali è fatto divieto di mettere a calendario e/o organizzare manifestazioni a carattere territoriale che prevedano le stesse tipologie sia nella regione di riferimento che in quelle confinanti con quella dove ha luogo l'evento titolato. In generale, il Co.Re. deve comunque sottoporre i Regolamenti di Specialità al Comitato per la relativa approvazione. Si rimanda quindi alle note specifiche "Attività territoriale Vintage".
- Attenersi alle indicazioni relative ai colori dei percorsi

Potranno organizzare in concomitanza alle prove di Gruppo 5:

- Mostra / Esposizione veicoli storici per gli iscritti FMI
- Motoconcentrazione Gr. 1 Trial denominata Mountaintrial per iscritti FMI (autorizzata dal CME)
- Premiazione delle squadre Clubman ed Expert (tre conduttori stesso Club)

Saranno premiati, oltre ai primi di categoria, il pilota più anziano e la moto più vecchia. Gli organizzatori possono, in abbinamento a detta manifestazione e sul medesimo percorso, includere una Mountaintrial per titolari della sola tessera FMI, con il solo riconoscimento di partecipazione, senza alcuna classifica di merito. Tramite l'apposita modulistica potranno essere ammessi partecipanti senza tessera FMI con obbligo pertanto di trasmettere l'elenco di detti partecipanti entro i tempi stabiliti. Si specifica che comunque gli stessi non potranno in alcun modo avere accesso alle zone.

Penalizzazioni

- Penalità di Tempo
 - a) N. 1 punto: per ogni 5 minuti primi interi di ritardo alla partenza, al controllo intermedio o a quello finale.
Il ritardo accusato ad ogni controllo viene sommato agli altri fino al raggiungimento dello step di 5 minuti e successivi.
 - b) Esclusione: più di 20 minuti di ritardo totali.
- Penalità nella zona controllata
 - a) 0 punti: Superamento della zona senza fermata o arretramento e senza "piede a terra"
 - b) 1 punto: n. 1 piede a terra
 - c) 2 punti: n. 2 piedi a terra
 - d) 3 punti: più di 2 piedi a terra
 - e) 5 punti: fiasco
 - f) 5 punti: Salto di una ZC (non effettuare una ZC o/e non effettuarle nel loro ordine cronologico).

N.B. La maggior penalizzazione ottenuta è l'unica ad essere assegnata, salvo penalità supplementari.

Definizioni

- **Piede a terra**
Sarà considerato piede a terra quando una qualsiasi parte del corpo del conduttore e del suo abbigliamento o una qualsiasi parte del motociclo, ad esclusione dei pneumatici, delle pedane e del blocco paramotore, si appoggi al suolo o ad un ostacolo (albero, roccia etc.).
È considerato piede a terra anche quando l'appoggio avviene all'esterno delle delimitazioni della ZC (moto dentro le delimitazioni e piede al di fuori).
- **Fiasco**
Sarà considerato fiasco:
 - a) Se il motociclo si ferma o retrocede, con o senza piede a terra.
 - b) Rompere, piegare o abbattere un paletto, il supporto di una freccia o uno di una porta.
 - c) Rompere il nastro della ZC o oltrepassarlo con le ruote appoggiate al suolo.
 - e) Il conduttore scende dalla moto e appoggia al suolo i due piedi dallo stesso lato o dietro la sagoma della moto.
 - f) Il motociclo passa oltre un limite della ZC con una/due ruote a contatto del suolo, sia anteriore che posteriore.
 - g) Il motociclo passa una porta dal lato sbagliato.
 - h) Il motore si spegne, la moto è ferma e il conduttore è nella situazione di piede a terra.
 - i) Il motore si spegne, il motociclo è fermo e una parte della moto è a contatto o con il suolo o con un ostacolo, salvo gli pneumatici.
 - j) Il manubrio del motociclo appoggia sul il suolo.
 - k) Il motociclo o il pilota ricevono aiuto esterno.
 - l) Il motociclo effettua un incrocio di traiettoria nella ZC. È considerato incrocio quando la ruota anteriore passa dove è già passata la ruota posteriore.

Equipaggiamento piloti - assistenti - persone autorizzate con pettorale

I piloti, gli ASS e tutte le persone con pettorale autorizzato che sono presenti sul percorso di gara devono indossare i seguenti dispositivi conformi al Regolamento Tecnico:

- a) casco
- b) guanti
- c) maglia a maniche lunghe
- d) pantaloni con protezioni
- f) stivali

Si consiglia vivamente l'utilizzo delle seguenti protezioni che verranno rese nel tempo obbligatorie:

- protezioni rigide nella zona anteriore ricorrente dal termine dello stivale al ginocchio compreso
- protezione posteriore "paraschiena".

Campionato Italiano Trial Gruppo 5

Licenze, classi e tasse come da norme di riferimento. Età Over 20 per accedere ai punteggi del Trofeo. **Prove n.12** per le classi previste dal Trial Gruppo 5.

Contributo federale: da 700,00 euro a 1.500,00 (1.300,00 - 2.000,00 se due giorni) a seconda del parere espresso nella “Scheda di Qualità”.

Al fine di facilitare le O.P. e la gestione del **Campionato**, verranno assegnati dal Comitato Moto Epoca i numeri fissi.

Trofeo Centro Sud Moto Storiche 2015

Licenze, classi e tasse come da norme di riferimento. La partecipazione al Trofeo Trial Centro Sud Moto Storiche è aperta ai piloti di tutte le regioni.

Possono partecipare moto da Trial - Motoalpinismo - Artigianali

Le moto devono essere iscritte al Registro Storico FMI nel rispetto di quanto previsto dalle NS nazionali.

Classe A – moto costruite fino al 31 dicembre 1977 (PRE '78)

Classe B – moto costruite fino al 31 dicembre 1988 (CLUBMAN)

Non sono previsti abbuoni per moto o partecipanti.

L'ordine di partenza dei motoveicoli storici avverrà dopo la Master C sul percorso più semplice (porte gialle).