

FMI 79

Registro Storico e Moto d'Epoca

RS
Epoca



COMMISSIONE REGISTRO STORICO**Premessa di carattere generale**

È di competenza della Commissione 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 dal DM 17 Dicembre 2009 pubblicato sulla G.U. 55/2010, entrato in vigore il 19 marzo 2010.

La Commissione è composta dal Presidente, dal Coordinatore Tecnico, dagli Esaminatori Nazionali del Registro Storico, dagli Esaminatori di Specialità, dai Referenti Nazionali del Registro Storico e dai Consulenti di Marca, nonché da due organi tecnici, la Commissione Nazionale d'Esame e la Commissione Storico-Tecnica.

Esaminatori Nazionali del Registro Storico

Sono tecnici nazionali nominati dal Consiglio Federale su proposta del Presidente della Commissione, individuati dal Coordinatore Tecnico esclusivamente tra i Referenti Nazionali del Registro Storico.

Gli Esaminatori Nazionali del Registro Storico, vista la delicatezza del ruolo, non possono ricoprire cariche elettive al di fuori di quelle del moto club d'appartenenza. Vengono formati sulle procedure operative legate al proprio ruolo e periodicamente vengono convocati per frequentare i corsi d'aggiornamento ed i seminari tecnici. Il Coordinatore Tecnico, a propria discrezione, può incaricarli di presenziare a fiere e manifestazioni, nonché affidare loro la funzione pro-tempore di supervisore nella procedura d'iscrizione online. Gli Esaminatori hanno il compito di effettuare un esame preliminare della richiesta d'iscrizione entro sette giorni dalla ricezione, correggere i dati riportati dall'utente e controllare la presenza dei documenti previsti, ed esprimere entro sette giorni un parere, che se positivo, pur non vincolante ai fini dell'iscrizione, permette alla richiesta di accedere alla valutazione della Commissione Nazionale d'Esame; in caso contrario la richiesta viene momentaneamente sospesa in attesa che il richiedente faccia fronte ai motivi di sospensione. L'Esaminatore è tenuto a comunicare lo stato della pratica esclusivamente al socio titolare della richiesta o ad un Referente Nazionale del Registro Storico e a nessun altro. Infatti non è riconosciuto alcun intermediario (Presidenti o Segretari di MC, ecc.), al fine di rispettare le normative sulla Privacy. Le richieste d'iscrizione andate a buon fine vengono assegnate all'Esaminatore a cui sono state inviate, le richieste non redatte correttamente o prive dei documenti previsti non verranno assegnate. Gli Esaminatori Nazionali del Registro Storico rispondono del proprio operato al Coordinatore Tecnico, che si riserva la facoltà di proporre al Presidente della Commissione la rimozione dall'incarico di Esaminatore Nazionale del Registro Storico di coloro che non aderiscono alle convocazioni per corsi d'aggiornamento, seminari tecnici e Commissione Nazionale d'Esame, nonché 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 o della FMI. Il mancato rinnovo della tessera federale comporta l'automatica decadenza dall'incarico.

Referenti Nazionali del Registro Storico

Sono selezionati mediante dei test sulle competenze legate al profilo specifico della figura del Referente, in seguito nominati dal Consiglio Federale su proposta del Presidente della Commissione Registro Storico e rispondono del proprio operato al Coordinatore Tecnico.

Il Referente ha il compito di tutelare il patrimonio storico motociclistico e promuovere il Registro Storico, organizzando o supportando l'organizzazione di convegni a carattere storico culturale, mostre tematiche, seminari tecnici, concorsi d'eleganza, mostre scambio, etc. Al Referente è demandato il compito di supportare gli utenti nell'istruttoria delle richieste d'iscrizione al Registro Storico, verificandone la correttezza formale e la completezza documentale (senza esprimere alcun parere sul veicolo) e nei casi previsti dalla procedura provvede alla visione del motoveicolo. Il Coordinatore Tecnico a propria discrezione, può incaricarli per la presenza a fiere o manifestazioni. Ai Referenti è demandato il compito di svolgere un'attività capillare di censimento attraverso il Registro dei motoveicoli del proprio territorio, coinvolgendo appassionati e collezionisti, nonché sensibilizzare gli enti locali per promuovere iniziative a tutela del motorismo storico.

Il Referente, al fine dell'inserimento nell'apposito elenco, deve frequentare il corso di formazione obbligatorio, in seguito per il mantenimento del proprio ruolo deve conseguire nell'anno un minimo di due crediti formativi, tali crediti vengono così attribuiti:

- seminario annuale d'aggiornamento (in presenza) n° 2 crediti;
- organizzazione di eventi a carattere storico culturale (esposizioni, convegni, etc.) n° 2 crediti;
- relazione annuale attività svolte (da inviarsi su apposito format entro il 31.01.2019) n° 1 credito;
- partecipazione ad evento a carattere storico culturale riconosciuto dal Registro Storico n° 1 credito;

il mancato raggiungimento del numero minimo dei crediti formativi o il mancato rinnovo della tessera federale comportano l'automatica decadenza dal ruolo di Referente. Il Coordinatore Tecnico del Registro Storico si riserva la facoltà di proporre al Presidente della Commissione la rimozione dall'incarico dei Referenti che non svolgono con dedizione, impegno, serietà e professionalità il proprio incarico o che con il proprio comportamento abbiano danneggiato l'immagine del Registro Storico o della FMI.

Esaminatori di Specialità

Sono tecnici specializzati in una particolare disciplina sportiva (Cross, Regolarità, Trial, Velocità), nominati dal Consiglio Federale su proposta del Presidente della Commissione Registro Storico, rispondono del proprio operato al Coordinatore Tecnico. Hanno il compito di valutare i motocicli non solo per la loro conformità storica, ma anche in virtù delle regole sportive specifiche di ciascuna specialità. Il parere espresso da quest'ultimi sulle richieste non è sottoposto ad alcuna commissione, ma unicamente alla valutazione finale del Coordinatore Tecnico. L'Esaminatore di Specialità è tenuto a comunicare lo stato della pratica esclusivamente al socio titolare della richiesta o ad un Referente Nazionale del Registro Storico e a nessun altro, infatti non è riconosciuto alcun intermediario (Presidenti o Segretari di MC, ecc.), al fine di rispettare le normative sulla Privacy. Il Coordinatore Tecnico si riserva la facoltà di proporre al Presidente della Commissione la rimozione dall'incarico di Esaminatore di Specialità di 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 o della FMI. Il mancato rinnovo della tessera federale comporta l'automatica decadenza dall'incarico.

Consulenti di Marca

Sono degli specialisti di marca di comprovata esperienza, individuati dal Coordinatore Tecnico e nominati dal Consiglio Federale su proposta del Presidente della Commissione.

Hanno il compito di supportare con la propria esperienza i componenti del Comitato Registro Storico. Il Coordinatore Tecnico si riserva la facoltà di proporre al Presidente della Commissione la rimozione dall'incarico di Consulente di Marca 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 o della FMI. Il mancato rinnovo della tessera federale comporta l'automatica decadenza dall'incarico.

Commissione Nazionale d'Esame

È un organo tecnico che ha il compito di esaminare le richieste d'iscrizione al Registro Storico, si riunisce periodicamente secondo le esigenze ed è presieduta dal Coordinatore Tecnico; è formata da alcuni degli Esaminatori Nazionali, che a turno sono convocati dal Coordinatore Tecnico. Esamina le richieste collegialmente in modo da garantire un'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 storica e tecnica. Il Coordinatore Tecnico può, a propria discrezione, convocare per i lavori della Commissione anche dei Referenti, o dei Consulenti di Marca. Al fine di garantire la terzietà dell'operato della Commissione, i membri non possono ricoprire incarichi territoriali inerenti l'attività di moto d'epoca, fatto salva l'attività del proprio moto club d'appartenenza. La Commissione si riserva la facoltà di esprimere parere contrario all'iscrizione per le richieste di motoveicoli che al proprio insindacabile giudizio non risultino rispondenti alla scheda di omologazione e completamente conformi all'originale, in ottime condizioni di conservazione o ben restaurati.

Commissione Storico-Tecnica

È formata da esperti di comprovata esperienza nel settore ed è presieduta dal Coordinatore Tecnico, ha il compito di promuovere, supportare e organizzare iniziative a carattere storico culturale, per la tutela del patrimonio motociclistico, come convegni, seminari tecnici a scopo didattico, che prevedano l'interazione con case costruttrici, istituti scolastici o universitari, registri di marca, etc., nonché produrre pubblicazioni storico tecniche riguardanti il patrimonio motociclistico censito dal Registro Storico. Questa Commissione ha anche il compito di vagliare le istanze dell'utenza riguardanti le problematiche di carattere burocratico al fine di sensibilizzare le istituzioni proponendo interventi a tutela del motociclismo storico.

Registri Storici di Marca Riconosciuti

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. La FMI pubblica l'elenco dei Registri Storici di Marca Riconosciuti sul sito Internet www.federmoto.it.

Attività 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 denominate "eventi culturali" (convegni, mostre tematiche, mostre scambio, etc.) che dinamiche denominate "sfilate"; per entrambe le attività l'organizzazione è demandata ai M.C.

La richiesta di organizzazione di eventi culturali avviene secondo le specifiche contenute nell'apposito bando che viene pubblicato annualmente. Le sfilate sono esclusivamente riservate ai tesserati FMI con motoveicoli iscritti al Registro Storico, il cui anno del modello non sia superiore al 1975 (ad eccezione di motocicli di 1^a 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. E' previsto un responsabile dell'evento che dovrà garantire la presenza dei permessi previsti, della messa in sicurezza dell'area, della stipula di una polizza assicurativa adeguata all'evento, nonché 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. La richiesta dell'evento dovrà essere effettuata alla Commissione Registro Storico, preferibilmente 30 giorni prima della data prevista per la manifestazione; vista la natura culturale non sono previsti gravami.

II REGISTRO STORICO NAZIONALE

Missione

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 adempiere alla propria missione, la Commissione Registro Storico crea occasioni di valorizzazione del patrimonio motociclistico, promuove e partecipa ad eventi dedicati a carattere storico-culturale, sia statici (convegni, esposizioni, mostre scambio, etc.), che dinamici (sfilate, rievocazioni in circuito e su strada), svolge attività d'iscrizione del patrimonio motociclistico presente sul territorio nazionale, nonché mette in atto attività di ricerca e censimento dei motoveicoli italiani presenti all'estero. Il Registro Storico FMI è riconosciuto dal Codice della Strada ed è tra i registri abilitati dal DM 17 Dicembre 2009 (pubblicato sulla G.U. 55 del 18.03.2010) 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.

Criteri d'Iscrizione

Possono richiedere l'iscrizione al Registro Storico FMI tutti i motoveicoli (motocicli, ciclomotori, motocarrozette, motocarri ecc.) che hanno compiuto i 20 anni di età. Si precisa che i motocarri, i motofurgoni ed i tricicli dovranno essere dotati esclusivamente di manubrio e non di volante, non è prevista l'iscrizione di quadricicli se pur di derivazione motociclistica. 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. Nel caso in cui una Società richieda l'iscrizione al Registro Storico di motocicli di sua proprietà, la richiesta potrà essere accettata solo se sottoscritta dal legale rappresentante della Società stessa (a tal fine verrà richiesta la visura camerale della medesima), il quale dovrà comunque essere in possesso di Tessera FMI valida per l'anno in corso; il certificato sarà in questi casi emesso a nome del legale rappresentante. 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 Nazionale d'Esame si riserva la facoltà di non iscrivere i motoveicoli che a proprio insindacabile giudizio non risultino rispondenti alla scheda di omologazione e completamente conformi all'originale, in ottime condizioni di conservazione o restaurati a regola d'arte.

Benefici derivanti dall'iscrizione

L'iscrizione al Registro Storico consente il rilascio del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica (CRS) di un motoveicolo; questo certificato è l'unico documento che, in ottemperanza al DM 17 Dicembre 2009, conferisce ad un motoveicolo lo status di veicolo d'interesse storico e collezionistico. Questo documento è valido per riammettere in circolazione un motoveicolo (reimmatricolazione) e per effettuare la reinscrizione 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. L'iscrizione al Registro Storico permette di accedere alla polizza assicurativa "FMI-Marsh" per veicoli storici dedicata ai tesserati.

Caratteristiche dell'iscrizione al Registro Storico

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, ecc.) allegati alla richiesta d'iscrizione al registro storico. I motoveicoli iscritti sono suddivisi per fascia d'età e tipologia secondo quanto riportato di seguito.

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. |

Tipologie

| | |
|-------------------|--|
| Turismo: | motocicli in assetto stradale. |
| Scoter: | motocicli 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 e colorazione militare o pubblica amministrazione (Esercito, Carabinieri, Polizia, Guardia di Finanza, Corpo Forestale, Polizia Penitenziaria, Vigili del Fuoco, Polizia Provinciale, Polizia Locale, Polizia Municipale o Urbana, etc.) con targa civile o militare. |
| Sidecar: | motocarrozette o motocicli con carrozino laterale staccabile in assetto stradale. |
| Sidecar Militari: | motocarrozette o motocicli con carrozino laterale staccabile in allestimento e colorazione militare o pubblica amministrazione (Esercito, Carabinieri, Polizia, Guardia di Finanza, Corpo Forestale, Polizia Penitenziaria, Vigili del Fuoco, Polizia Provinciale, Polizia Locale, Polizia Municipale o Urbana, etc.) con targa civile o militare. |
| Ciclomotori: | veicoli a due o tre ruote con cilindrata massima di 50 cc. e velocità fino a 40 km/h e biciclette dotate di motori ausiliari con cilindrata fino a 50 cc. |

| | |
|----------------------|---|
| Ciclomotori scooter: | veicoli a due ruote con cilindrata massima di 50 cc. e velocità fino a 40 km/h dalla 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 di manubrio</u> 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 esclusivamente 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 esclusivamente di manubrio e non di volante. |
| Scrambler: | motocicli con caratteristiche stradali, con manubrio alto e largo adatti ad affrontare percorsi di sterrato e fuoristrada escursionistico. |
| Regolarità: | motocicli prodotti fino agli anni '70 per le competizioni di regolarità in 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. |

La Commissione Registro Storico si riserva la facoltà di aggiungere, modificare e rimuovere le tipologie dei motoveicoli.

Procedure d'iscrizione al Registro Storico

Le procedure per la richiesta d'iscrizione sono disponibili sia in modalità cartacea che **online** e si differenziano a seconda delle casistiche, di seguito specificate:

Procedura A (costi: cartacea € 80; **online** € 70)

per i motoveicoli muniti di regolare targa e libretto di circolazione nazionale (conforme alle caratteristiche tecniche del veicolo), che siano in regola con la circolazione;

Procedura B (costi: cartacea € 130; **online** € 120)

dedicata a motoveicoli, ad esclusione dei ciclomotori, muniti di targa e libretto di circolazione nazionale, ma radiati d'ufficio dal PRA, o a motoveicoli sprovvisti di regolare libretto di circolazione, radiati d'ufficio dal PRA o cancellati dal PRA per custodia in area privata, demoliti, nuovi mai immatricolati, d'importazione estera e di origine sconosciuta; questa procedura è necessaria anche per quei motoveicoli muniti di regolare libretto di circolazione nazionale, ma riportante dati errati.

Si precisa che ad iscrizione avvenuta verrà rilasciato il Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica; per i ciclomotori, in ottemperanza al DM 17 Dicembre 2009 pubblicato sulla G.U. 55/2010, verrà rilasciato l'Attestato di Conformità Storico Tecnica.

Scontistica

Ai tesserati che presentino contemporaneamente un elevato numero di richieste di iscrizione al Registro Storico di motocicli tutti di loro proprietà, sarà applicata una scontistica definita come segue:

da 10 a 30 richieste:

Procedura A: euro 60,00

Procedura B: euro 100,00

oltre 30 richieste:

Procedura A: euro 50,00

Procedura B: euro 80,00

Per poter usufruire della scontistica sopra descritta dovranno essere soddisfatti tutti i seguenti requisiti:

- 1) tutte le richieste dovranno essere complete e presentate contemporaneamente;
- 2) l'elenco dei motocicli per i quali vengono presentate le richieste d'iscrizione dovrà essere contenuto in un apposito modulo, scaricabile dal sito www.federmoto.it;
- 3) il pagamento dovrà avvenire anticipatamente ed in unica soluzione, e gli estremi del versamento dovranno essere riportati nel modulo di cui al punto 2)
- 4) all'interno dello stesso gruppo di richieste potranno essere presenti indifferentemente ed in diversa misura procedure A e procedure B: lo sconto applicato a ciascuna richiesta sarà determinato in base al numero totale delle richieste presenti nel modulo, indipendentemente dalla loro tipologia;
- 5) le richieste che dovessero essere respinte non saranno rimborsate.

N.B : la scontistica è applicabile solo alle procedure A e B cartacee

Elenco dei documenti necessari per la richiesta di iscrizione

Procedura A cartacea:

- tessera FMI dell'anno in corso, da acquistare mediante un Moto Club, oppure online sul sito www.federmoto.it;
- modello A per la richiesta d'iscrizione al Registro Storico, stampato, compilato in ogni sua parte e firmato;
- ricevuta di versamento della quota di € 80,00 sul c/c postale n. 29889037, intestato a Federazione Motociclistica Italiana (indicando nella causale "Richiesta iscrizione Registro Storico");
- n. 7 fotografie del motoveicolo, a colori e su fondo uniforme di colore neutro: n. 1 lato destro, n. 1 lato sinistro, n. 1 anteriore, n. 1 posteriore, n. 1 ravvicinata e leggibile del numero di motore, n. 1 ravvicinata e leggibile del numero di telaio e n. 1 del numero di telaio a distanza di un metro, in direzione della zona dove il numero di telaio è posizionato. Le foto dovranno essere del formato 10x15 e stampate con metodo fotografico. Il motoveicolo va fotografato senza accessori (borse, parabrezza, portapacchi, bauletto, tappetino, ecc.) anche se di serie. Per chiarimenti, consultare gli approfondimenti e lo schema esplicativo sul sito www.federmoto.it nella sezione Registro Storico;
- copia del libretto di circolazione, da cui siano rilevabili i dati tecnici e da cui si evinca che il richiedente sia l'ultimo intestatario;

- copia del foglio complementare, CDP (certificato di proprietà) o CDPD (certificato di proprietà digitale). 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.

Il richiedente dovrà quindi inviare tutta la documentazione ad uno degli Esaminatori nazionali presenti nell'apposito elenco, consultabile sul sito federale. Per i motoveicoli delle specialità Regolarità e Trial, la richiesta va inoltrata esclusivamente all'Esaminatore di specialità.

Procedura A online:

- tessera FMI dell'anno in corso, da acquistare mediante un Moto Club, oppure online sul sito www.federmoto.it;
- n. 7 fotografie (in formato JPG) del motoveicolo, a colori e su fondo uniforme di colore neutro, 1 lato destro, n. 1 lato sinistro, n. 1 anteriore, n. 1 posteriore, n. 1 ravvicinata e leggibile del numero di motore, n. 1 ravvicinata e leggibile del numero di telaio e n. 1 del numero di telaio a distanza di un metro, in direzione della zona dove il numero di telaio è posizionato.
- copia del libretto di circolazione, da cui siano rilevabili i dati tecnici e da cui si evinca che il richiedente sia l'ultimo intestatario;
- copia del foglio complementare, CDP (certificato di proprietà) o CDPD (certificato di proprietà digitale), in formato JPG o PDF;
- copia del documento d'identità, in formato JPG o PDF.

Il richiedente dovrà quindi collegarsi al sito federale per accedere, attraverso il numero di Tessera FMI, al form per l'iscrizione **online**. Il pagamento della quota di € 70,00 avverrà con Carta di credito, dopo aver allegato correttamente tutti i documenti richiesti.

Procedura B cartacea:

- tessera FMI dell'anno in corso, da acquistare mediante un Moto Club oppure online sul sito www.federmoto.it;
- modello B per la richiesta d'iscrizione al Registro Storico, stampato, compilato in ogni sua parte e firmato;
- ricevuta di versamento della quota di € 130,00 sul c/c postale n. 29889037, intestato a Federazione Motociclistica Italiana (indicando nella causale "Richiesta iscrizione Registro Storico");
- n. 8 fotografie del motoveicolo, a colori e su fondo uniforme di colore neutro: n. 1 lato destro, n. 1 lato sinistro, n. 1 anteriore, n. 1 posteriore, n. 1 ravvicinata e leggibile del numero di motore, n. 1 ravvicinata e leggibile del numero di telaio e n. 1 del numero di telaio a distanza di un metro, in direzione della zona dove il numero di telaio è posizionato, n. 1 ravvicinata e leggibile del numero di omologazione, nei casi in cui è presente sul telaio. Le foto dovranno essere del formato 10x15 e stampate con metodo fotografico. Il motoveicolo va fotografato senza accessori (borse, parabrezza, portapacchi, bauletto, tappetino, ecc.) anche se di serie. Per chiarimenti, consultare gli approfondimenti e lo schema esplicativo sul sito www.federmoto.it nella sezione Registro Storico;

- copia di qualsiasi documento utile (visura o estratto cronologico del PRA, certificato d'origine, ecc.) di cui si è in possesso;
- copia di un documento d'identità;
- modulo della dichiarazione di corretta conservazione del motoveicolo, compilato e firmato;
- modulo della dichiarazione di proprietà, compilato e firmato;
- modulo di dichiarazione dell'officina che ha eseguito i lavori, attestante quanto effettuato (recupero, ripristino, manutenzione, verifica, ecc.);
- qualora si conosca il numero di targa del veicolo è obbligatorio allegare l'estratto cronologico (attenzione, non viene ritenuto idoneo il certificato cronologico);
- copia del libretto di circolazione (solo in caso di motoveicolo radiato d'ufficio dal PRA, munito di regolare targa e libretto di circolazione, per il quale non è prevista la visione del motoveicolo da parte dell'Esaminatore).

Dopo aver eseguito quanto sopra indicato, il richiedente potrà contattare uno degli Esaminatori Nazionali, o uno dei Referenti Nazionali, per concordare la visione del motoveicolo e la consegna della documentazione di iscrizione. Per i motoveicoli delle specialità Regolarità e Trial, al fine di velocizzare l'iter della richiesta, è consigliabile contattare l'Esaminatore di specialità.

Procedura B online:

- tessera FMI dell'anno in corso, da acquistare mediante un Moto Club oppure online sul sito www.federmoto.it;
- 8 fotografie (in formato JPG) del motoveicolo, a colori e su fondo uniforme di colore neutro: n. 1 lato destro, n. 1 lato sinistro, n. 1 anteriore, n. 1 posteriore, n. 1 ravvicinata e leggibile del numero di motore, n. 1 ravvicinata e leggibile del numero di telaio e n. 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;
- libretto di circolazione (se presente);
- copia di qualsiasi documento utile (visura od estratto cronologico del PRA, certificato d'origine, ecc.) di cui si è in possesso;
- copia del documento d'identità, in formato JPG o PDF.
- modulo della dichiarazione di corretta conservazione del motoveicolo, compilato e firmato;
- modulo della dichiarazione di proprietà, compilato e firmato;
- modulo di dichiarazione dell'officina che ha eseguito i lavori, attestante quanto effettuato (recupero, ripristino, manutenzione, verifica, ecc.).

La FMI si riserva di richiedere le 3 dichiarazioni in originale, sia durante l'iter, che ad iscrizione avvenuta. Dopo aver preparato quanto sopra indicato, il richiedente dovrà collegarsi al sito federale per accedere, attraverso il numero di Tessera FMI, al form per l'iscrizione **online**. Il pagamento della quota di € 120,00 avverrà con Carta di credito, dopo aver allegato correttamente tutti i documenti richiesti e sottoscritto l'accettazione della «Dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà».

Caratteristiche dell'iscrizione al Registro Storico ai fini sportivi

La procedura per la richiesta d'iscrizione al Registro Storico Nazionale e il rilascio del Certificato di Conformità Storico-Tecnica, è riservata esclusivamente ai motoveicoli non abilitati alla circolazione stradale, bensì utilizzati in discipline sportive (cross e velocità) che ne prevedono esclusivamente l'utilizzo in appositi impianti.

Il certificato di Conformità Storico-Tecnica è valido ai soli fini sportivi. I motoveicoli vengono registrati in base alle fotografie allegate alla richiesta d'iscrizione, sono suddivisi per fascia d'età e tipologia secondo quanto riportato di seguito:

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.

Tipologie

Competizione: motocicli prodotti esclusivamente per le competizioni

1ª Categoria

Competizione GP: per valorizzare le motociclette da Gran Premio di maggiore interesse storico, tecnico e sportivo potrà essere richiesta l'iscrizione al Registro Storico di queste moto 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 quella prevista 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 speciale Targa Metallica.

1ª Cat. Competizione

Derivate: per valorizzare le motociclette da competizione di maggiore interesse storico, tecnico e sportivo potrà essere richiesta l'iscrizione al Registro Storico di tali moto, 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 quella prevista 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 speciale Targa Metallica.

Competizione

Derivate: motocicli prodotti all'epoca in piccole quantità da artigiani assemblatori, costruttori e telaisti per la partecipazione alle competizioni.

Derivate: motocicli derivati dalla produzione di serie e trasformati all'epoca per la partecipazione alle competizioni.

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

Replica: 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.

Scooter Sport: motocicli dalla caratteristica conformazione della scocca, detta 'step-through', ovvero attraversabile nel tratto ribassato posto tra il sellino e lo scudo anteriore, allestiti all'epoca per manifestazioni stradali tipo gran fondo anni '60.

Scooter Derivati: motocicli dalla caratteristica conformazione della scocca, detta 'step-through', ovvero attraversabile nel tratto ribassato posto tra il sellino e lo scudo anteriore, derivati dalla produzione di serie e trasformati all'epoca per la partecipazione alle competizioni.

Sidecar Derivati: motoveicoli a tre ruote derivanti dai modelli di serie o realizzati allestiti all'epoca in piccole quantità da artigiani assemblatori, costruttori e telaisti per le competizioni; la tipologia e l'età della motorizzazione determineranno la fascia storica del veicolo.

Sidecar

Competizione: motoveicoli a 3 ruote prodotti esclusivamente per le competizioni.

Ciclomotori Derivati: sono ciclomotori, derivati dalla produzione di serie e trasformati all'epoca per la partecipazione alle competizioni

Ciclomotori Replica: sono ciclomotori, ricostruiti in base ai disegni e documentazione originale, anche se con materiali differenti nel rispetto delle caratteristiche estetiche nel loro complesso, purché realizzati da officine meccaniche o da telaisti.

Cross: motocicli prodotti esclusivamente per le competizioni di cross.

Cross derivate: motocicli prodotti esclusivamente per le competizioni di cross, derivati dalla produzione di serie ed aggiornati e/o trasformati con componentistica dell'epoca.

Sidecar Cross: motoveicoli a 3 ruote prodotti esclusivamente per le competizioni.

Speedway: motocicli prodotti esclusivamente per le competizioni di speedway.

La Commissione Registro Storico si riserva la facoltà di aggiungere, modificare e rimuovere le tipologie dei motoveicoli.

Procedura d'Iscrizione al Registro Storico per il rilascio del Certificato di Conformità Storico-Tecnica

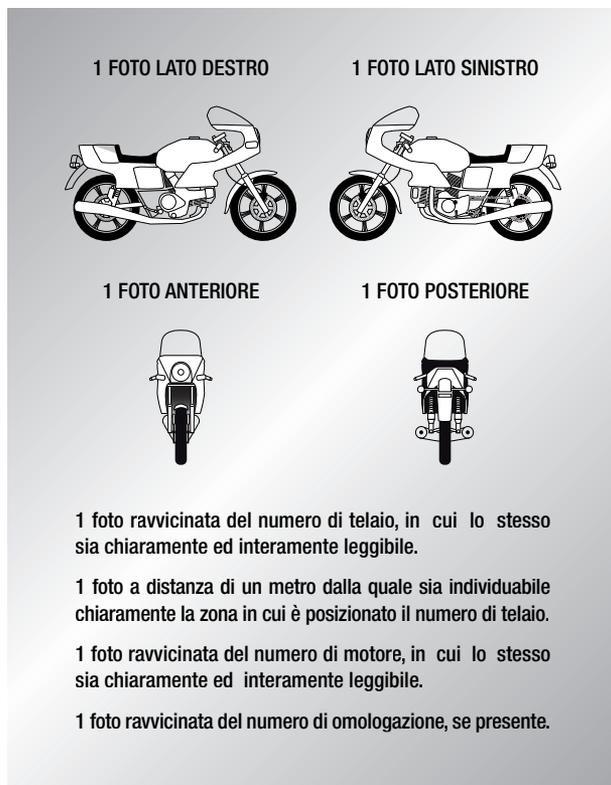
La procedura per la richiesta d'iscrizione al Registro Storico Nazionale e il rilascio del Certificato di Conformità Storico-Tecnica è esclusivamente online.

Procedura Epoca Sport:

- allegare le 7 fotografie a colori del motoveicolo su fondo uniforme di colore neutro (1 lato destro, 1 lato sinistro, 1 anteriore, 1 posteriore, 1 ravvicinata e leggibile del numero di telaio) in formato JPG delle dimensioni richieste;
- infine occorre allegare copia del documento d'identità in formato JPG o PDF;
- effettuare il pagamento di € 60,00 mediante carta di credito.

Dopo aver eseguito quanto sopra indicato, il richiedente dovrà stampare la ricevuta dell'avvenuta presentazione della richiesta con il relativo numero preliminare di riferimento.

SCHEMA FOTOGRAFIE



Precisazioni

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.

Le quote versate per la presentazione di richiesta d'iscrizione, indipendentemente dalla procedura, non saranno restituite in caso di diniego dell'iscrizione.

Il Registro Storico valorizza le moto d'epoca iscritte in senso esclusivamente storico, pertanto il giudizio espresso dalla Commissione 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 Commissione 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-technica (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-technica (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. 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.

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 Nazionali del Registro Storico abilitati o diverse indicazioni emanate dalla Commissione Registro Storico. Durante la procedura per l'espletamento della pratica potrebbe rendersi necessario un contatto diretto sia da parte della Commissione Registro Storico che dell'Esaminatore con il socio richiedente. Si precisa che gli esaminatori e l'ufficio 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, ecc.); per i citati motivi anche l'invio del certificato di rilevanza storica e 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 per l'evasione della richiesta d'iscrizione al Registro Storico, né tantomeno per il diniego della stessa da parte della Commissione Nazionale d'Esame.

I dati relativi al richiedente, riportati sul certificato di rilevanza storica e collezionistica, sono importati dall'archivio del tesseramento, pertanto eventuali errori non sono imputabili alla Commissione Registro Storico; la correzione dei dati errati e la remissione dei certificati comporterà un onere a carico dell'utente di euro 10,00. La Commissione 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. La Commissione Registro Storico si riserva la facoltà di modificare le procedure d'iscrizione anche nel corso dell'anno.

Attribuzione della targha metallica di merito

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 Nazionale d'Esame, verrà assegnata gratuitamente una targhetta metallica di merito 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 1975, purché già iscritti al Registro Storico, lo stesso dicasi per le moto da Cross, Regolarità e Trial purché costruite entro il 1975.

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 che non verranno restituiti in caso di esito negativo.

Percorso d'iscrizione UNASCA

Questo percorso è esclusivamente dedicato alle agenzie consorziate "UNASCA", che hanno frequentato il corso dedicato alle procedure del Registro Storico.

L'agenzia UNASCA che richiede il servizio del percorso "dedicato" deve essere in possesso dei seguenti requisiti:

essere in regola con l'affiliazione UNASCA per l'anno in corso;
aver frequentato il corso di formazione FMI ed essere in possesso del relativo attestato;
avere il titolare dell'agenzia tesserato alla FMI;
essere in possesso di una casella di posta elettronica;

L'agenzia che deve iscrivere al Registro Storico un motoveicolo di un proprio assistito (che deve essere obbligatoriamente tesserato alla FMI) compila un'apposita modulistica d'iscrizione, riservata in esclusiva alle agenzie UNASCA e predispose la documentazione necessaria a corredo della richiesta, ivi compresa copia della lettera con cui l'utente ha conferito l'incarico all'agenzia. L'agenzia avrà cura di apporre il proprio timbro e la firma del titolare nell'apposito spazio presente nella modulistica dedicata, prima dell'invio all'esaminatore dedicato.

Il costo delle procedure d'iscrizione è di euro 80,00 per i veicoli in regola con la circolazione e di euro 130,00 per i 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, d'importazione estera e di origine sconosciuta.

Percorso d'iscrizione mediante i Registri Storici di Marca Riconosciuti

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 80,00 per la procedura B.

Motorcycle Heritage

Il Registro Storico FMI, al fine di promuovere la cultura motociclistica e valorizzare il patrimonio storico rappresentato dalle moto iscritte, ha ritenuto di istituire Motorcycle Heritage, un esclusivo museo virtuale.

La candidatura a Motorcycle Heritage è prerogativa esclusiva dei motocicli costruiti entro il 1975 ed iscritti al Registro Storico FMI, che risultino perfettamente restaurati o conservati in modo eccellente, nonché conformi alle specifiche riportate sul sito dedicato. I requisiti per la candidatura al museo virtuale, i criteri di selezione e le specifiche informazioni sono contenuti nel sito www.motorcycleheritagefmi.it.

NORME GENERALI

PER LE MANIFESTAZIONI DI MOTO EPOCA

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 adottò, 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:

- Età della moto
- Riferimenti tecnici o estetici legati ad un determinato periodo storico precedente al 31.12.1998

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 esso 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 degli oneri finanziari da versare. Non saranno accettate richieste per altre manifestazioni della stessa specialità in concomitanza con le 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

Il S.T.S., 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 il S.T.S. rilascia il Permesso di Organizzazione se il Moto Club richiedente ha versato la quota corrispondente agli oneri finanziari e stipulato la polizza assicurativa. I MC organizzatori, al momento dell'approvazione del 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

Il Comitato Moto Epoca, presa visione del rapporto di gara e di eventuali reclami pendenti, omologa 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, ove previsto. Nel corso di tale verifica, qualora venga ravvisata l'erroneità delle decisioni del C.d.G., un'anomalia rispetto alle N.S. 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. Si terrà conto di eventuali mancanze organizzative con conseguente erogazione del contributo decurtata progressivamente in modo meritocratico.

| | 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 ecc.) | <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 ecc. | <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 avverranno a mezzo apposito sistema informatico (SIGMA), 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 presentate 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 (o di Green Card se prevista).

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 con manifestazioni nazionali della stessa specialità (velocità, cross, etc.).

Per le iscrizioni ai Meeting in Pista si rimanda alla normativa contenuta nelle norme specifiche.

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 alle manifestazioni iscritte a calendario FIM Europe Open 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. (o la Green Card) 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 **non più di 2 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, **anche all'interno dei Meeting in Pista**, potranno effettuare una sfilata per la cui partecipazione sarà sufficiente la tessera FMI. Potranno essere ammessi modelli il cui prestigio e valore tecnico prescindano 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. 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. 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 ad intervenire, è **prevista la possibilità d'inserire**, in ogni appuntamento, **iniziative culturali a tema** (presenza di Registri Storici di Marca, Sfilate, ecc.).

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. **Per la stesura della classifica finale** in caso di parità, se non diversamente espresso, varrà il maggior numero di vittorie conseguite nella stagione; 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.

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 |
| N.S. | = | 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 |
| R.T.G.S. | = | Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza |
| 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 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 inseriti 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.

Potranno essere rievocate anche delle gare in salita. 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; per le salite è prevista una lunghezza massima di 3,5 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 ecc.) 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 previste 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 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 farne rispettare il regolamento e a proprio insindacabile giudizio avrà la facoltà di estromettere dall'evento il partecipante o i partecipanti che non dovessero rispettarlo 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 sul 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; tale elenco, unitamente ad un dettagliato rapporto in caso di infortuni, dovrà essere trasmesso agli Uffici della FMI di Roma entro 24 ore dalla fine della manifestazione.

ART. 3 – MOTOVEICOLI

Alle Rievocazioni storiche sono ammessi alla partecipazione ciclomotori in assetto sportivo, motocicli e sidecar iscritti al Registro Storico nazionale (nelle tipologie turismo, sport, competizione, derivate, replica, GP, sidecar competizione, ciclomotori, scooter e ciclomotori scooter, etc.) o in possesso di Green Card che rientrano nelle seguenti fasce d'età: Storiche fino al 1944, Epoca dal 1945 al 1968, Classiche dal 1969 al 1975, Post Classiche dal 1976 al 1988, senza limite di cilindrata. Tutti i motoveicoli dovranno essere muniti di idonea tabella porta numero 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 degli pneumatici slick unicamente ai motoveicoli la cui tipologia indicata sul Registro Storico sia GP oppure 1^ Categoria GP. È discrezione del responsabile della Rievocazione 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 e certificazione medica di idoneità sportiva NON agonistica o tessera Sport, con età minima di anni 18 e massima di 75 (compiuti al 01/01/2019) ed in possesso di patente A o superiore in corso di validità.

I partecipanti dovranno obbligatoriamente essere muniti di casco integrale omologato, di tuta in pelle intera o divisibile, di guanti e stivali tecnici.

Potranno essere ammessi anche non tesserati FMI di età comunque compresa tra i 18 ed i 75 anni (compiuti al 01/01/2019), ma sempre in possesso di certificazione medica di idoneità sportiva NON agonistica; in tal caso sarà obbligatorio comunicarlo contestualmente all'invio del R.P., allegando una ricevuta del versamento di € 50,00 quale assicurazione integrativa ed inviare l'elenco completo e dettagliato dei partecipanti, entro le ore 24 del giorno dell'evento, via fax al n° 06/97625841 o via mail all'indirizzo epocasport@federmoto.it. È consigliato l'uso di paraschiama protettivo. La responsabilità dell'uso dell'abbigliamento di sicurezza previsto è unicamente demandata al partecipante.

ART. 5 - TASSA D'ISCRIZIONE

L'importo della tassa di iscrizione è a discrezione del Moto Club organizzatore in relazione ai servizi forniti. Nel caso di ammissione alla manifestazione di partecipanti non tesserati FMI (vedi art. 4) per questi ultimi dovrà essere prevista una tassa d'iscrizione maggiorata di almeno € 10,00 rispetto ai tesserati FMI.

ART. 6 – NORME DI SICUREZZA

I partecipanti all'atto dell'iscrizione alla manifestazione sono responsabili dell'efficienza dell'impianto frenante, del comando del gas, dell'usura degli pneumatici, nonché sono garanti dell'assenza di perdite di olio e liquidi vari.

Sono consigliate le legature dei tappi olio e il contenitore sotto coppa per i motoveicoli a 4 tempi. Ad insindacabile giudizio del responsabile della Rievocazione o di collaboratori da lui demandati i motoveicoli potranno essere verificati e se non ritenuti idonei non ammessi all'evento. In alcun modo il personale FMI eventualmente presente all'evento sarà responsabile del controllo della sicurezza dei motoveicoli.

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 ritenesse 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 dal Settore Tecnico Sportivo 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.

ATTIVITÀ DI 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 seguenti livelli di attività di riferimento:

GRUPPO 3 Attività NON COMPETITIVA senza rilevamento dei tempi. 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 all'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 basata su criteri di abilità, quali la costanza sul giro o regolarità. Al termine di ogni turno di prove sarà fornito ai singoli concorrenti un cronologico dei tempi registrati ed alla fine di ogni gara verrà emesso un riepilogo redatto sulla 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 o percorrere la maggior distanza possibile in un tempo prefissato (ENDURANCE).

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

MEETING IN PISTA

1 Regolamento Sportivo**1.1 Introduzione**

La FMI organizza una serie di manifestazioni denominate Meeting in Pista all'interno delle quali si disputano il Campionato Italiano Velocità Vintage in Pista di Gruppo 5 e di Gruppo 4; all'interno dei Meeting in Pista possono essere inseriti anche Trofei di regolarità (Gruppo 4) o di velocità (Gruppo 5).

1.2 Prove e validità

Il Campionato Italiano Velocità Vintage in Pista si svolge su 5 prove, tutte valide per la classifica finale. Il Campionato è ritenuto valido se vengono disputate almeno 3 prove; tale regola si applica anche alle singole classi, intendendo che per la regolare costituzione di una classe, e quindi per la sua validità ai fini del Campionato, devono essere stati iscritti a tutto il Campionato, ovvero verificati in minimo 3 prove, almeno 5 motocicli. Otterranno punti validi per l'assegnazione del titolo solo i piloti che utilizzeranno motocicli iscritti al Registro Storico, salvo ove diversamente previsto.

1.3 Classi

1.3.1 Le classi previste per il Gruppo 5 sono le seguenti:

- **TT 500**
- TT
- Super Sport
- Superbike '92
- Open 2T
- TT 2 Tempi
- Trofeo Old Open Cup

1.3.2 Le classi previste per il Gruppo 4 sono le seguenti:

- Vintage Mini
- Vintage 250
- Vintage Maxi
- Vintage Open
- 2 Strokes
- SP 125
- Trofeo Vintage Guzzi
- Trofeo Gentleman Cup

1.4 Piloti ammessi

Al Campionato Italiano Velocità Vintage in Pista sono ammessi piloti di ogni nazionalità.

1.4.1 Le licenze ammesse sono le seguenti:

Gruppo 5

- Licenza Velocità
- Licenza Fuoristrada con estensione Velocità
- Licenza Velocità One Event
- Licenza Nazionale e Nulla Osta della FMN di appartenenza per i piloti stranieri
- Licenza Velocità Elite (come Wild Card fuori classifica di Campionato)

Gruppo 4

- Licenza Velocità
- Licenza Fuoristrada con estensione Velocità
- Licenza Velocità One Event
- Licenza Nazionale e Nulla Osta della FMN di appartenenza per i piloti stranieri

1.4.2 Età minima e massima

- L'età minima per partecipare ai Meeting in Pista è di 18 anni (14 solo per la classe SP 125). Acquisiranno punti per il Campionato Italiano Velocità Vintage in Pista solo i piloti che abbiano 30 anni, facendo riferimento al millesimo; solo per la classe SP 125 per l'acquisizione dei punti sono sufficienti 14 anni compiuti.
- Non potranno in nessun caso partecipare i piloti che abbiano compiuto 75 anni di età al 01/01/2019; tale limitazione è valida anche per i piloti con licenza straniera.

1.5 Iscrizioni

Le iscrizioni vanno effettuate obbligatoriamente tramite il sistema SIGMA e possono essere riferite all'intero Campionato o alla singola gara; chi si iscrive a tutto il Campionato ha diritto al posto in griglia e non dovrà presentare l'iscrizione gara per gara. I piloti che presenteranno l'iscrizione ad una singola gara verranno accettati, nel limite dei posti disponibili in griglia, secondo l'ordine di presentazione dell'iscrizione: non verranno in nessun caso accettate iscrizioni non accompagnate dal versamento della relativa quota. In caso di iscrizione in due classi la riduzione della tassa d'iscrizione si applica unicamente alla classe di minor costo.

1.5.1 Quote d'iscrizione al Campionato:**Gruppo 5 e Old Open Cup:**

- € 1.000,00 se prima classe o classe unica, € 700,00 se seconda classe.

Gruppo 4, Gentleman Cup e Trofeo Vintage Guzzi:

- € 700,00 se prima classe o classe unica, € 500,00 se seconda classe.

1.5.2 Quote d'iscrizione alla singola gara:**Gruppo 5 e Old Open Cup:**

- € 230,00 se prima classe o classe unica, € 160,00 se seconda classe.

Gruppo 4, Gentleman Cup e Trofeo Vintage Guzzi:

- € 180,00 se prima classe o classe unica, € 120,00 se seconda classe.

1.5.3 Tempistica**Iscrizioni a tutto il Campionato**

Vanno presentate entro il 28 febbraio 2019, accompagnate dal versamento del 50% della quota d'iscrizione; il restante 50% dovrà essere versato entro il 31 maggio 2019, pena la perdita dell'iscrizione e della quota già versata. Stesse tempistiche sono applicate per l'ottenimento dei bonus per l'iscrizione ad una seconda classe.

Iscrizioni alla singola gara

Vanno presentate almeno 15 giorni prima dell'evento a cui si riferiscono; coloro che invieranno entro tale termine l'iscrizione accompagnata dal pagamento, avranno diritto al posto in griglia (nel limite delle disponibilità e secondo l'ordine di presentazione dell'iscrizione) e potranno beneficiare dei bonus previsti per le iscrizioni alle seconde classi. Tutte le iscrizioni pervenute dopo tale termine e/o non accompagnate dal versamento della tassa d'iscrizione non daranno diritto né ai bonus previsti per le iscrizioni alle seconde classi, né al posto in griglia, né a precedenza nell'accettazione, ma sul posto si procederà ad inserire i piloti comunque presenti al momento, fino ad eventuale riempimento delle griglie.

Con il dovuto anticipo il Comitato Moto d'Epoca pubblicherà di volta in volta sul sito i dati per poter inviare le iscrizioni ed i pagamenti.

1.6 Numeri di gara

| Classe | Colore Numeri gara | Colore Tabella | Numero dal al | |
|-----------------------------|-----------------------|-------------------|------------------|------------|
| GRUPPO 5 Velocità | | | | |
| TT 500 | Lib | Lib | 501 | 599 |
| TT | Lib | Lib | 901 | 599 |
| TT 2 TEMPI | Lib | Lib | 801 | 899 |
| OPEN 2 T | Lib | Lib | 101 | 199 |
| SBK '92 | Lib | Lib | 201 | 299 |
| SUPER SPORT | Lib | Lib | 701 | 799 |
| OLD OPEN CUP | Lib | Lib | Lib* | Lib* |
| Trofeo 2T Italian GP | Lib | Lib | 401 | 499 |
| GRUPPO 4 Regolarità | | | | |
| VINTAGE MINI | Lib | Lib | 1 | 99 |
| VINTAGE 250 | Lib | Lib | 301 | 399 |
| VINTAGE MAXI | Lib | Lib | 601 | 699 |
| VINTAGE OPEN | Lib | Lib | 901 | 999 |
| 2 STROKES | Lib | Lib | 201 | 299 |
| SP 125 | Lib | Lib | 101 | 199 |
| VINTAGE GUZZI | Lib | Lib | Lib** | Lib** |
| GENTLEMEN CUP | Lib | Lib | Lib | Lib |

* non sono consentiti i numeri dal 200 al 299

** non sono consentiti i numeri dal 600 al 999

1.7 Prove Ufficiali cronometrate

Per tutte le classi o raggruppamenti sono previsti due turni di prove cronometrate della durata di 20 minuti ciascuno; per esigenze particolari la durata dei turni può essere ridotta. Per essere qualificato un pilota dovrà avere almeno un rilevamento cronometrico e dovrà aver percorso un numero di giri tale da garantire la conoscenza del percorso, numero che verrà valutato dal Direttore di Gara. La posizione in griglia sarà determinata dal miglior tempo ottenuto nelle prove cronometrate. Nel Gruppo 5 e nella Old Open Cup per l'ammissione in griglia è previsto un tempo limite pari al 120% di quello della pole; in caso di accorpamento di più classi farà per tutte fede la pole della classe più lenta. Per tutto quanto non previsto valgono le norme contenute nell'Annesso Velocità.

1.8 Briefing

È previsto un briefing obbligatorio per tutti i piloti. Il giorno, l'orario ed il luogo di tale briefing verranno indicati nel Regolamento Particolare o con apposita comunicazione della Direzione di Gara.

1.9 Gara

Le gare saranno disputate di norma sulla distanza di 10 giri (12 per i circuiti corti) per Gruppo 5 ed Old Open Cup e di 8 giri (10 per i circuiti corti) per Gruppo 4, Trofeo Vintage Guzzi e Trofeo Gentleman Cup.

1.10 Procedura di partenza

La pit lane verrà aperta 10' prima della partenza. I piloti, effettuato il giro di ricognizione, si collocheranno in griglia nella posizione a loro assegnata sulla base dei risultati ottenuti nelle prove ufficiali cronometrate.

Sulla linea di partenza verranno esposti in successione i cartelli di 3' e 1' alla partenza del giro di riscaldamento, che verrà data dal Direttore di Gara con l'esposizione della bandiera verde.

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 nazionale.

Durante tutta la procedura i motori devono rimanere accesi.

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 e Trofei assimilati verrà sommata una penalità pari a 1 al totale delle penalità ottenute;
- per il Gruppo 5 e Trofei assimilati verranno comminati 30" sul tempo totale.

Per tutte le classi 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.

1.11 Comportamento durante la gara

Vale quanto previsto dall'Annesso Velocità

1.12 Fine della gara e risultati

La fine della gara viene indicata dall'esposizione della bandiera a scacchi da parte del Direttore di Gara, o della bandiera rossa in caso di interruzione; nel caso in cui il pilota in testa stia per tagliare il traguardo in prossimità di un doppiato, verranno esposte insieme la bandiera a scacchi e la bandiera blu ed il pilota doppiato dovrà completare il giro fino a prendere nuovamente la bandiera a scacchi. Per poter essere classificati, i conduttori partecipanti a gare di Gruppo 5 dovranno prendere la bandiera a scacchi 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 questo caso l'eventuale tempo sul giro mancante ai fini della classifica di regolarità sarà considerato pari a 0" e la penalità considerata di conseguenza.

Nel Gruppo 4 e Trofei assimilati il criterio per la stesura della classifica è quello della regolarità. Il primo giro cronometrato (escluso quello di lancio) sarà il tempo di riferimento rispetto al quale verranno conteggiate le penalità per ogni passaggio successivo. 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.

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.

1.13 Interruzione della gara

Per il GRUPPO 5 e Trofei assimilati in caso di interruzione della gara valgono le norme di cui all'annesso Velocità.

Per il Gruppo 4 e Trofei assimilati, 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 uno scarto per chi avesse compiuto 5 giri e nessuno per chi ne avesse fatti 4 con l'assegnazione di metà del punteggio di Campionato.

1.14 Ripartenza di gara interrotta

In caso di interruzione della gara e nel caso fosse possibile dare una seconda partenza, la stessa avverrà secondo quanto previsto all'art. 1.10, mentre la distanza sarà pari alla distanza necessaria a completare la gara secondo quanto previsto in origine, se non diversamente disposto dal Direttore di Gara. Per quanto non previsto valgono le norme contenute nell'Annesso Velocità.

1.15 Parco chiuso

Al termine di ciascun turno di prove cronometrate ed al termine di ogni gara, se non diversamente disposto dal Commissario Tecnico, tutti i motocicli partecipanti dovranno essere portati al Parco chiuso per eventuali verifiche e/o controlli. 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.

1.16 Punteggi

Il punteggio per la classifica di gara verrà assegnato 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.

1.17 - Reclami, Sanzioni e accesso ai servizi di Giustizia

Per quanto non espressamente stabilito nel seguente regolamento, in merito a Reclami, Sanzioni e accesso ai servizi di Giustizia, si fa riferimento ai capitoli VII e VIII del RMM.

Campionato Italiano Vintage Endurance

1. Introduzione

Il presente regolamento si applica alle prove di Campionato Italiano Vintage Endurance (da qui in avanti definito "Campionato"); ogni equipaggio, con la propria iscrizione al Campionato o ad una o più prove dello stesso, si impegna a rispettarlo ed a rispettare gli altri regolamenti della FMI, per quanto applicabili.

2. Prove e validità

Il Campionato si svolgerà su quattro prove secondo il calendario che verrà pubblicato sul sito della FMI. La classifica finale verrà stilata sulla base dei risultati di tutte le prove disputate, senza scarto alcuno. Il Campionato sarà comunque considerato valido se verranno disputate almeno due prove.

3. Classi

Le classi del Campionato Italiano Vintage Endurance sono le seguenti:

Maxi Classic
Classic 100
TT 750 A
TT 750 B
TT 750 C

Non è previsto un numero minimo di verificati per la costituzione di una classe.

4. Piloti ammessi

Al Campionato Italiano Vintage Endurance sono ammessi piloti di ogni nazionalità. Le licenze ammesse sono le seguenti:

- Licenza Velocità Elite
- Licenza Velocità
- Licenza Fuoristrada con estensione Velocità
- Licenza Velocità One Event
- Licenza Nazionale e Nulla Osta della FMN di appartenenza per i piloti stranieri.

In ogni equipaggio può essere presente un solo pilota con meno di 30 anni; non potranno in nessun caso partecipare piloti che abbiano compiuto 75 anni di età al 01/01/2019; tale limitazione è valida anche per i piloti con licenza straniera.

5. Prove e qualificazioni

Ogni pilota deve obbligatoriamente partecipare alle prove nelle serie corrispondenti al suo gruppo. Nel Campionato non è previsto un tempo minimo di qualificazione, ma ciascun pilota dovrà aver percorso almeno tre giri cronometrati. Se un pilota fa parte di un team composto da 2 piloti, potrà eccezionalmente partecipare alla terza prova di qualificazione ma in ogni caso il tempo utilizzato per la composizione della griglia di partenza sarà quello ottenuto nella propria sessione. Durante le sessioni notturne, ogni pilota deve completare almeno tre giri cronometrati. Le sessioni notturne non contano per le qualificazioni.

6. Cambi nei team

I cambi nei team, sempre comunque fra piloti qualificati, saranno permessi fino ad un'ora prima della partenza della gara. Dopo questo tempo, non saranno ammessi cambi di alcun genere. Ogni infrazione a questa regola comporterà l'esclusione dei team coinvolti.

7. Griglia di partenza

Al termine dell'ultima sessione di prove cronometrate verrà redatta la griglia di partenza, che sarà composta dai team qualificati per la gara sulla base della media del miglior tempo sul giro realizzato da ogni pilota del team durante le prove di qualificazione.

Per i team composti da 2 piloti, la media verrà calcolata con i tempi delle prime due sessioni. La terza prova di qualificazione verrà considerata come allenamento (a meno che non sia utilizzata da uno dei due piloti come riportato al punto 5).

I motocicli che non sono provvisti di avviamento autonomo verranno collocati alla fine della griglia di partenza.

8. Briefing

È previsto un briefing obbligatorio per tutti i piloti. Il giorno, l'orario ed il luogo di tale briefing verranno indicati nel Regolamento Particolare o con apposita comunicazione della Direzione di Gara. Dovrà comunque tenersi almeno due ore prima della partenza della gara ed il Direttore di Gara o un suo incaricato rileverà le presenze.

Al termine del briefing, ogni team dovrà comunicare al Direttore di Gara il nominativo del pilota che prenderà la partenza della gara. La mancata partecipazione al briefing verrà sanzionata con un'ammenda ai piloti e un minuto di penalità al team.

9. Procedura di partenza

La procedura di partenza è del tipo "Le Mans". In caso di gare che si svolgono in più parti, questa procedura deve essere rispettata in ogni parte della gara. La procedura di partenza è la seguente:

9.1 I piloti indicati da ciascun team come coloro che prenderanno la partenza per primi devono lasciare i box ed allinearsi ad angolo dietro la linea di partenza 20 minuti prima dell'orario di partenza previsto. Hanno 3 minuti per lasciare la pit lane, dopo di che la pit lane verrà chiusa. Se un pilota si presenta all'uscita della pit lane in ritardo, partirà per il giro di warm up da lì senza ulteriori penalità.

9.2 Sulla griglia di partenza i motocicli dovranno essere disposti con un angolo di 30° dietro la linea di partenza ed a ridosso del muretto dei box. I motocicli dovranno essere alla distanza di **cinque metri** uno dall'altro, **con il primo distanziato 1 metro dalla linea di partenza**. Ogni motociclo sarà sostenuto da un assistente. I motocicli che non sono provvisti di avviamento autonomo verranno collocati alla fine della griglia di partenza.

9.3 Dieci minuti prima dell'inizio della gara, sulla linea di partenza verrà esibito il segnale "5 minuti" e i piloti dovranno obbligatoriamente salire in sella al proprio motociclo. Otto minuti prima dell'inizio della gara, verrà esibito il segnale "3 minuti". Da questo momento, ogni intervento tecnico sui motocicli è proibito. Sulla linea di partenza potranno essere presenti solo due assistenti per ciascun pilota. Sei minuti prima della partenza, sarà permesso sostare sulla griglia di partenza solo all'assistente che sorregge la moto. Cinque minuti prima della partenza, i piloti inizieranno il giro di riscaldamento, ivi compresi quelli in attesa in pit lane dopodiché tutti si riposizioneranno sulla griglia di partenza.

9.4 Al centro della pista, sulla linea di partenza, un ufficiale di percorso con una bandiera rossa attenderà i piloti alla griglia di partenza e non se ne andrà finché il Direttore di Gara darà inizio alla procedura di partenza, non prima che la bandiera verde venga agitata dall'ufficiale di percorso posizionato alla fine della griglia di partenza per segnalare che la griglia di partenza è ok.

Un secondo ufficiale di percorso con una bandiera verde e una rossa sarà posizionato in fondo alla griglia di partenza:

- con la bandiera verde, segnalerà che la griglia di partenza è ok
- con la bandiera rossa, arresterà un pilota che arrivi in ritardo, dietro l'auto del Direttore di Gara e gli indicherà il punto alla fine della griglia da cui potrà partire. Un minuto prima della partenza, i piloti dovranno posizionarsi sull'altro lato della pista di fronte ai loro motocicli. La pista verrà completamente evacuata ad eccezione dei piloti, degli ufficiali di percorso e di un meccanico per ogni motociclo. All'orario previsto per la partenza, il Direttore di Gara situato sulla griglia di partenza darà lo start per mezzo della bandiera nazionale.

I piloti non possono avvalersi dell'aiuto del loro meccanico per avviare la moto. Se un pilota non è riuscito a far partire il suo motociclo, potrà essere assistito dal suo meccanico solo quando tutti gli altri concorrenti saranno partiti, dopo apposita segnalazione del Direttore di Gara; il non rispetto di questa disposizione comporterà l'esclusione dalla manifestazione. Ogni altra infrazione alla procedura di partenza verrà sanzionata con un minuto di penalizzazione.

10. Pit stop

I piloti possono entrare nella pit lane durante la gara per effettuare riparazioni ai loro motocicli, rifornimento di carburante o cambio di pneumatici. Tutte queste operazioni dovranno essere effettuate in pit lane, nell'area di lavoro di fronte ai box; solo per interventi di maggiore entità i motocicli potranno essere portati all'interno dei box. Durante i pit stop i motori dovranno sempre essere spenti. Durante tutto l'evento sarà in vigore un limite di velocità di 60 km/h nella pit lane. Verranno effettuati controlli e saranno applicate delle penalità a tutti coloro che non rispettano il limite di velocità. Ogni pilota che risulti aver superato il limite di velocità durante le prove sarà soggetto ad un'ammenda secondo quanto previsto dal RMM. Durante la gara, ogni eccesso di velocità verrà sanzionato anche con un minuto di penalità all'equipaggio. Se per qualsiasi motivo un pilota non riesce a fermarsi di fronte al suo box, può tornare indietro nella direzione opposta, con il motore spento, dopo aver superato l'ultimo box.

11. Comportamento in Prove e gara

11.1 Arresto sulla pista

In caso di arresto sulla pista, un pilota dovrà rigorosamente seguire le indicazioni impartite dagli Ufficiali di Percorso, pena l'esclusione dalla gara. Nel caso voglia riportare il motociclo al box e qualora il circuito lo permetta, sarà applicato quanto previsto dall'art. 6 del Regolamento Tecnico, o potrà procedere alla riparazione con i mezzi a sua disposizione senza alcun aiuto esterno. In nessun caso potrà spingere il mezzo lungo la pista. In caso di guasto sul rettilineo di partenza in corrispondenza della zona antistante i box, il pilota può, sotto la sorveglianza di un ufficiale di percorso, rientrare dall'uscita della pit lane, con il motore spento.

Dovrà spingere il motociclo nella direzione opposta finché non raggiungerà il suo box. Una volta che sarà entrato nella pit lane, potrà ricevere l'assistenza di due meccanici.

11.2 Comportamento dopo una caduta

Nel caso in cui un pilota debba essere portato al centro medico, gli potrà essere consentito di ritornare al suo motociclo solo dietro autorizzazione del Medico di Gara. Dovrà comunque in ogni momento essere accompagnato da un ufficiale di percorso.

11.3 Comportamento durante la gara

Ciascun pilota non potrà guidare per più di 45 minuti consecutivi e, in ogni caso, non potrà restare sulla pista per più di 2 ore e 30 minuti complessivi. Tutti i piloti del team dovranno effettuare almeno un turno di guida di almeno 20 minuti. Allo scadere dei 45 minuti dovrà necessariamente avvenire un avvicendamento di pilota; l'inizio del tempo di guida verrà rilevato all'uscita della Pit-Lane (alla partenza per il primo turno) e la sua fine all'ingresso in Pit-Lane: qualora non avvenga un avvicendamento di pilota il tempo trascorso in Pit-Lane verrà considerato parte del turno di guida.

Le penalità nel caso il pilota rimanga per più di 45 minuti consecutivi (calcolati secondo quanto sopra esposto) sulla pista:

- più di 45 minuti ma meno di 1 ora: 1 minuto di penalità;
- più di 1 ora: 5 minuti di penalità.

I piloti devono rispettare le segnalazioni impartite tramite bandiere, segnali luminosi e istruzioni scritte su cartelli.

Nel caso in cui, in seguito a caduta o ad avaria, una moto non sia riparabile ed il Team sia in possesso di una seconda moto già punzonata in sede di Operazioni Preliminari, sarà possibile, previa comunicazione al Commissario Tecnico ed alla Direzione di Gara, continuare la gara con la seconda moto, fuori classifica di gara e di Campionato.

11.4 Penalizzazioni durante la gara

Qualora vengano imposte delle penalizzazioni al pilota durante la gara, queste verranno comunicate il più rapidamente possibile al team.

11.5 Neutralizzazione della gara

Se durante la gara un incidente, condizioni climatiche o qualsiasi altra causa, mettono a rischio la sicurezza e rendono impossibile il normale procedere della gara, il Direttore di Gara può neutralizzarla distribuendo la o le safety cars lungo la pista, ove disponibili. Da questo momento, verranno esposte le bandiere rosse con una croce bianca diagonale (o altra apposita segnalazione comunque comunicata nel briefing) alle postazioni dei segnalatori. In questo caso i piloti dovranno disporsi in una fila singola, senza sorpassarsi l'uno con l'altro. Si ricorda che è severamente proibito sorpassare una safety car. Un pilota che sorpassi durante la procedura di sicurezza riceverà una penalizzazione di un minuto. Durante la neutralizzazione della gara i piloti potranno fermarsi ai box. Dopo essersi fermati ai box, i piloti dovranno disporsi in una fila singola all'uscita della pit lane e potranno ritornare sulla pista solo quando si accenderà la luce verde lì situata, che verrà accesa per una durata di 10 secondi, 10 secondi dopo che la safety car avrà oltrepassato l'uscita della pit lane, dopodiché l'uscita della pit lane verrà di nuovo chiusa (luce rossa). I piloti che non avranno lasciato la pit lane dovranno aspettare il successivo passaggio. La safety car ritornerà al suo posto una volta che il Direttore di Gara avrà deciso che le condizioni di sicurezza sono tornate alla normalità. Il tempo trascorso durante la procedura safety car verrà considerato tempo di gara. In caso di assenza di safety cars si procederà secondo quanto previsto dall'art. 11.6 – Interruzione della gara.

11.6 Interruzione della gara

In caso di interruzione della gara mediante la bandiera rossa, tutti i motocicli dovranno essere condotti al parco chiuso; nessun intervento tecnico sarà consentito sulle moto all'interno del parco chiuso. Il luogo di tale parco chiuso verrà definito durante il briefing.

Nel caso debba essere presa la decisione di far ripartire la gara, il Direttore di Gara dovrà comunicare prima possibile il nuovo orario di partenza.

Il Direttore di Gara può decidere se la gara può essere ripresa dietro la safety car o se deve essere rifatta la procedura di partenza (giro di ricognizione, giro di riscaldamento, griglia di partenza ecc.).

Se la gara viene interrotta a meno di tre giri dopo la partenza, tutti i team possono partecipare alla ripartenza, inclusi i motocicli danneggiati, previa approvazione del Commissario Tecnico. Se la gara viene interrotta dopo più di tre giri dopo la partenza ma prima dei due terzi del tempo o della distanza prevista, tutti i motocicli che hanno preso la partenza e non si sono ritirati saranno autorizzati a partecipare alla ripartenza. Dopo uno stop al parco chiuso (fatta eccezione per i motocicli che siano in condizioni tali da non permetterne il trasporto), il Direttore di Gara informerà i partecipanti sulla procedura da seguire. Se non sarà possibile dare una nuova partenza, verranno considerati i risultati conseguiti ed assegnato metà punteggio di Campionato. Se saranno già trascorsi più di due terzi del tempo o della distanza totale della gara, questa verrà considerata completata.

11.7 Fine della gara

Quando il tempo (o la distanza) previsto sarà trascorso, la bandiera a scacchi verrà mostrata al primo pilota; nel caso in cui il pilota in testa stia per tagliare il traguardo in prossimità di un doppiato, verranno esposte insieme la bandiera a scacchi e la bandiera blu ed il pilota doppiato dovrà completare il giro fino a prendere nuovamente la bandiera a scacchi per essere classificato. Tre minuti dopo che la bandiera a scacchi sarà stata esibita, nessun pilota potrà lasciare la pit lane e entrare in pista, pertanto verrà accesa la luce rossa alla fine della pit lane oppure verrà esposta una bandiera rossa.

11.8 Risultati di gara

I risultati di gara si baseranno sull'ordine nel quale i piloti attraverseranno la linea del traguardo e sul numero dei giri completati. Per essere considerati fra coloro che hanno portato a termine la gara ed essere inclusi nei risultati di gara i team dovranno:

- aver attraversato la linea di traguardo (non nella pit lane). Il pilota dovrà essere in contatto con il suo motociclo;
- aver attraversato la linea di traguardo dopo il vincitore entro 6 minuti dal suo arrivo;
- aver completato almeno il 75% dei giri effettuati dal vincitore

In caso di fine prematura della gara, la classifica verrà stilata come riportato nel precedente paragrafo (fine della gara).

11.9 Cronometraggio

Il cronometraggio verrà effettuato tramite l'uso di "transponder".

È responsabilità del pilota entrare in pista con il motociclo provvisto di transponder, fornito dal servizio di cronometraggio. Il pilota si dovrà accertare che il transponder sia regolarmente posizionato. Lo scambio di transponder fra i piloti è severamente vietato e comporta l'esclusione dalla manifestazione.

12. - Parco chiuso

Al termine delle prove, della gara ed in caso di ritiro, tutte le moto devono essere condotte al parco chiuso a disposizione dei Commissari Tecnici per almeno 30' dopo il termine delle prove e/o della gara. In caso di abbandono della gara da parte di un equipaggio, verrà consentito il ritiro del motociclo dal Parco Chiuso 30 minuti dopo l'abbandono della gara da parte dell'equipaggio stesso e non dopo l'arrivo del primo classificato; tale ritiro deve comunque essere autorizzato dal Commissario Tecnico.

13. - Norma finale

Per tutto quanto non contemplato nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme contenute nel RMM e nei suoi Annessi, nonché nel Regolamento di Giustizia della FMI validi per l'anno in corso.

Trofeo Moto Guzzi Fast Endurance**Regolamento Sportivo****Art. 1****1.1 – PRINCIPI GENERALI**

Il presente Regolamento si applica alle prove del Trofeo Moto Guzzi Fast Endurance 2019 (da qui in avanti definito "Trofeo"). Ogni pilota, con la propria iscrizione al Trofeo ad una o più prove dello stesso, si impegna a rispettare questo e gli altri Regolamenti della FMI (Federazione Motociclistica Italiana), per quanto applicabili.

Art. 2**2.1 – CALENDARIO**

Il Trofeo si svolge su 5 prove, secondo il calendario pubblicato sul sito della FMI. Il Trofeo sarà comunque considerato valido se verranno disputate almeno tre prove.

Art. 3**3.1 – SVOLGIMENTO DELLA GARA**

Ogni gara prevede la partecipazione di un motociclo condotto da una coppia di piloti. Non è previsto un numero minimo di equipaggi verificati, per lo svolgimento della gara.

Art. 4**4.1 – DURATA DELLA GARA**

La gara si svolge su una durata di 60 minuti. La fine della gara è sancita dalla bandiera a scacchi, sventolata su indicazione del Direttore di Gara allo scadere dei 60 minuti, davanti al pilota in quel momento in testa. È facoltà del CME (Comitato Moto Epoca FMI), in caso di necessità e comunque a suo insindacabile giudizio, di derogare dal tempo di svolgimento della gara. Tale deroga si applica a tutti i concorrenti che abbiano preso partenza.

Art. 5**5.1 - ISCRIZIONI**

Le iscrizioni alle singole gare del Trofeo vanno effettuate sotto la denominazione di "Team", a mezzo di apposito sistema informatico federale, secondo le modalità indicate nel sito internet www.federmoto.it, almeno 15 giorni prima dell'evento a cui si riferiscono, e devono obbligatoriamente essere accompagnate dal versamento dalla prevista quota di iscrizione, da effettuarsi tramite bonifico bancario o vaglia postale (copia della ricevuta deve essere allegata al modulo d'iscrizione).

Tutte le iscrizioni pervenute dopo il termine indicato e/o non accompagnate dal versamento della tassa d'iscrizione, non danno diritto al posto in griglia. Si procederà direttamente in Autodromo ad inserire i piloti comunque presenti al momento, fino ad eventuale riempimento delle griglie.

5.2 – TASSA DI ISCRIZIONE

La Tassa di iscrizione ad una singola gara del Trofeo è pari ad euro 350,00 per ogni Team. E' prevista anche l'iscrizione anticipata all'intero Trofeo. In questo caso l'importo è pari ad euro 1.250,00 per ogni Team.

Art. 6

6.1 – NUMERI DI GARA

Ogni Team deve indicare il Numero di Gara richiesto, con il diritto di mantenerlo per l'intera stagione.

In caso di richiesta dello stesso numero da parte di più Team, il numero viene assegnato al Team che ha perfezionato per primo l'iscrizione.

6.2 – Ogni Team deve applicare sulla propria moto il numero di gara che gli viene assegnato dal Comitato Epoca FMI.

Art. 7

7.1 – LICENZA

Per partecipare alle gare del Trofeo i piloti devono essere in possesso di: LICENZA VELOCITA', oppure di LICENZA FUORISTRADA CON ESTENSIONE VELOCITA'.

7.2 – LICENZA ELITE

Il Comitato Moto Epoca FMI si riserva il diritto, a suo insindacabile giudizio, di ammettere alle gare del Trofeo anche i piloti con Licenza Elite.

Tali piloti saranno elencati nella Classifica Finale di gara, ma i rispettivi equipaggi non prenderanno punti nella Classifica del Trofeo.

Art. 8

8.1 – PILOTI AMMESSI

Al Trofeo sono ammessi piloti italiani e piloti provenienti da FMN (Federazioni Motociclistiche Nazionali) aderenti alla FIM Europe ed in possesso della propria Licenza Nazionale e di Nulla Osta della FMN di appartenenza.

Al Trofeo NON possono partecipare piloti che abbiano compiuto i 75 anni di età al 01.01.2019, anche se licenziati con una Federazione estera.

Art. 9

9.1 – BRACCIALI DI RICONOSCIMENTO

Al momento del ritiro dei documenti di accredito alla gara, gli Organizzatori consegnano a ciascun pilota un "Bracciale di Riconoscimento".

9.1.1 – Il Bracciale è di colore diverso per ognuno dei due piloti. Il Colore assegnato a ciascun pilota deve rimanere abbinato allo stesso fino al termine della Manifestazione. 9.1.2 – Durante le Operazioni Preliminari, ogni pilota deve dichiarare ai Commissari Tecnici con quale colore di bracciale partecipa alle Prove Ufficiali e alla Gara.

9.2 – PUNZONATURA

Alle gare del Trofeo possono partecipare esclusivamente i motocicli indicati nel Regolamento Tecnico del Trofeo.

Ogni motociclo di ogni Team, prima di qualunque ingresso in pista, deve essere sottoposto alle operazioni di Punzonatura da parte dei Commissari Tecnici FMI.

Art. 10

10.1 – PROVE E QUALIFICAZIONI

Ogni pilota deve obbligatoriamente partecipare ad almeno una delle sessioni elencate nell'Orario Ufficiale della manifestazione.

Sono previste due sessioni di prove cronometrate, della durata di 20 minuti ciascuna, per ognuno dei due piloti iscritti da ogni Team.

Non è previsto un tempo minimo di qualificazione, ma ciascun pilota dovrà aver percorso almeno tre giri ed avere ottenuto almeno 1 rilievo cronometrico.

Art. 11

11.1 – GRIGLIA DI PARTENZA

Al termine dell'ultima sessione di prove cronometrate verrà redatta la griglia di partenza, che sarà composta dai Team qualificati per la gara, sulla base della media del miglior tempo sul giro realizzato da ogni pilota del Team durante le prove di qualificazione.

Art. 12

12.1 – CAMBI DI PILOTA NEI TEAM

I cambi di pilota nei Team, sempre comunque fra piloti qualificati, saranno permessi fino ad un'ora prima della partenza della gara. Dopo questo momento, non saranno ammessi cambi di alcun genere. Ogni infrazione a questa regola comporterà l'esclusione dalla manifestazione dei Team coinvolti.

Art. 13

13.1 - BRIEFING

È previsto un briefing obbligatorio per tutti i piloti. Il giorno, l'orario ed il luogo di tale briefing verranno indicati nel Regolamento Particolare o con apposita comunicazione della Direzione di Gara. Dovrà comunque tenersi almeno due ore prima della partenza della gara ed il Direttore di Gara o un suo incaricato rileverà le presenze.

Al termine del briefing, ogni Team dovrà comunicare al Direttore di Gara il nominativo del pilota che prenderà la partenza della gara. La mancata partecipazione al briefing verrà sanzionata con un'ammenda ai piloti e un minuto di penalità al Team.

Art. 14

14.1 – PROCEDURA DI PARTENZA

La procedura di partenza è del tipo "Le Mans". In caso di gare che si svolgono in più parti, questa procedura deve essere rispettata in ogni parte della gara. La procedura di partenza è la seguente:

14.1.1 - I piloti indicati da ciascun Team come coloro che prenderanno la partenza per primi, devono lasciare i box ed allinearsi ad angolo dietro la linea di partenza 20 minuti prima dell'orario di partenza previsto. Hanno 3 minuti per lasciare la pit lane, dopo di che la pit lane verrà chiusa. Se un pilota si presenta all'uscita della pit lane in ritardo, partirà per il giro di warm up da lì senza ulteriori penalità.

14.1.2 - Sulla griglia di partenza i motocicli dovranno essere disposti con un angolo di 30° dietro la linea di partenza ed a ridosso del muretto dei box. I motocicli dovranno essere alla distanza di cinque metri uno dall'altro, con il primo distanziato 1 metro dalla linea di partenza. Ogni motociclo sarà sostenuto da un assistente.

14.1.3 - Dieci minuti prima dell'inizio della gara, sulla linea di partenza verrà esibito il segnale "5 minuti" e i piloti dovranno obbligatoriamente salire in sella al proprio motociclo. Otto minuti prima dell'inizio della gara, verrà esibito il segnale "3 minuti". Da questo momento, ogni intervento tecnico sui motocicli è proibito.

Sulla linea di partenza potranno essere presenti solo due assistenti, al massimo, per ciascun pilota. Sei minuti prima della partenza, sarà permesso sostare sulla griglia di partenza solo all'assistente che sorregge la moto. Cinque minuti prima della partenza i piloti inizieranno il giro di riscaldamento, ivi compresi quelli in attesa in pit lane dopodiché tutti si riposizioneranno sulla griglia di partenza.

14.1.4 - Al centro della pista, sulla linea di partenza, un ufficiale di percorso con una bandiera rossa attenderà i piloti alla griglia di partenza e non se ne andrà finché il Direttore di Gara darà inizio alla procedura di partenza, non prima che la bandiera verde venga agitata dall'ufficiale di percorso posizionato alla fine della griglia di partenza per segnalare che la griglia di partenza è ok.

Un secondo ufficiale di percorso con una bandiera verde e una rossa sarà posizionato in fondo alla griglia di partenza:

- con la bandiera verde, segnerà che la griglia di partenza è ok;
- con la bandiera rossa, arresterà un pilota che arrivi in ritardo, dietro la vettura del Direttore di Gara e gli indicherà il punto alla fine della griglia da cui potrà partire. Un minuto prima della partenza, i piloti dovranno posizionarsi sull'altro lato della pista di fronte ai loro motocicli. La pista verrà completamente evacuata ad eccezione dei piloti, degli ufficiali di percorso e di un meccanico per ogni motociclo. All'orario previsto per la partenza, il Direttore di Gara situato sulla griglia di partenza darà lo start per mezzo della bandiera nazionale. I piloti dovranno attraversare a piedi la pista, posizionarsi sulla propria moto e partire.

14.1.5 - I piloti non possono avvalersi dell'aiuto del loro meccanico per avviare la moto. Se un pilota non è riuscito a far partire il suo motociclo, potrà essere assistito dal suo meccanico solo quando tutti gli altri concorrenti saranno partiti, dopo apposita segnalazione del Direttore di Gara. Il non rispetto di questa disposizione comporterà l'esclusione dalla manifestazione. Ogni altra infrazione alla procedura di partenza verrà sanzionata con un minuto di penalizzazione.

Art. 15

15.1 – PIT STOP

I piloti possono entrare nella pit lane durante la gara per effettuare riparazioni ai loro motocicli. La riparazione dovrà essere effettuata in pit lane, nell'area di lavoro di fronte ai box; solo per interventi di maggiore entità i motocicli potranno essere portati all'interno dei box. Durante i pit stop i motori dovranno sempre essere spenti.

Durante tutto l'evento sarà in vigore un limite di velocità di 60 km/h nella pit lane. Verranno effettuati controlli e saranno applicate delle penalità a tutti coloro che non rispettano il limite di velocità. Ogni pilota che risulti aver superato il limite di velocità durante le prove, sarà soggetto ad un'ammenda secondo quanto previsto dal RMM (Regolamento Manifestazioni Motociclistiche FMI). Durante la gara, ogni eccesso di velocità verrà sanzionato anche con un minuto di penalità all'equipaggio. Se per qualsiasi motivo un pilota non riesce a fermarsi di fronte al suo box, può tornare indietro nella direzione opposta, con il motore spento, dopo aver superato l'ultimo box.

Art. 16

16.1 – PROVE E GARA

16.1.1 - Arresto sulla pista.

In caso di arresto sulla pista, un pilota dovrà rigorosamente seguire le indicazioni impartite dagli Ufficiali di Percorso, pena l'esclusione dalla gara.

Nel caso voglia riportare il motociclo al box e qualora il circuito lo permetta, sarà applicato quanto previsto dall'art. 16.2 di questo Regolamento Sportivo, o potrà procedere alla riparazione con i mezzi a sua disposizione senza alcun aiuto esterno. In nessun caso potrà spingere il mezzo lungo la pista.

In caso di guasto sul rettilineo di partenza in corrispondenza della zona antistante i box, il pilota può, sotto la sorveglianza di un ufficiale di percorso, rientrare dall'uscita della pit lane, con il motore spento. Dovrà spingere il motociclo nella direzione opposta finché non raggiungerà il suo box. Una volta che sarà entrato nella pit lane, potrà ricevere l'assistenza di due meccanici.

16.1.2 - Comportamento dopo una caduta.

Nel caso in cui un pilota debba essere portato al centro medico, gli potrà essere consentito di ritornare al suo motociclo solo dietro autorizzazione del Medico di Gara. Dovrà comunque in ogni momento essere accompagnato da un ufficiale di percorso.

16.1.3 - Comportamento durante la gara.

Ciascun pilota non potrà guidare per più di 15 minuti + 2 giri consecutivi e, in ogni caso, non potrà restare sulla pista per più di 40 minuti complessivi.

Allo scadere di ogni 15 minuti di gara, il Direttore di Gara espone a tutti i piloti il cartello "CAMBIO". Il cambio del pilota, per ogni Equipaggio, dovrà avvenire ENTRO i due giri successivi all'esposizione del cartello "Cambio".

Nel caso il pilota rimanga in gara oltre i 15 minuti + 2 giri, subisce 1 minuto di penalità. Se rimane in pista per 5 o più giri, oltre i 15 minuti + 2 giri, subisce 5 minuti di penalità. I piloti devono sempre e comunque rispettare le segnalazioni impartite tramite bandiere, segnali luminosi e istruzioni scritte su cartelli.

16.1.4 - Penalizzazioni durante la gara.

Qualora vengano imposte delle penalizzazioni al pilota durante la gara, queste verranno comunicate il più rapidamente possibile al Team.

16.1.5 - Neutralizzazione della gara.

Se durante la gara un incidente, condizioni climatiche o qualsiasi altra causa, mettono a rischio la sicurezza e rendono impossibile il normale procedere della gara, il Direttore di Gara può neutralizzarla distribuendo una safety car (o più, se disponibili) lungo la pista. Da questo momento verranno espone le bandiere rosse con una croce bianca diagonale (o altra apposita segnalazione comunque comunicata nel briefing) alle postazioni dei segnalatori. In questo caso i piloti dovranno disporsi in una fila singola, senza sorpassarsi l'uno con l'altro. Si ricorda che è severamente proibito sorpassare una safety car. Un pilota che sorpassi durante la procedura di sicurezza riceverà una penalizzazione di un minuto. Durante la neutralizzazione della gara i piloti potranno fermarsi ai box. Dopo essersi fermati ai box, i piloti dovranno disporsi in una fila singola all'uscita della pit lane e potranno ritornare sulla pista solo quando si accenderà la luce verde lì situata, che verrà accesa per una durata di 10 secondi, 10 secondi dopo che la safety car avrà oltrepassato l'uscita della pit lane, dopodiché l'uscita della pit lane verrà di nuovo chiusa (luce rossa). I piloti che non avranno lasciato la pit lane dovranno aspettare il successivo passaggio. La safety car ritornerà al suo posto una volta che il Direttore di Gara avrà deciso che le condizioni di sicurezza sono tornate alla normalità. Il tempo trascorso durante la procedura safety car verrà considerato tempo di gara. In caso di assenza di safety car si procederà secondo quanto previsto dall'art. 16.1.6 - Interruzione della gara.

16.1.6 - Interruzione della gara.

In caso di interruzione della gara mediante la bandiera rossa, tutti i motocicli dovranno essere condotti al parco chiuso; nessun intervento tecnico sarà consentito sulle moto all'interno del parco chiuso. Il luogo di tale parco chiuso verrà definito durante il briefing.

Nel caso debba essere presa la decisione di far ripartire la gara, il Direttore di Gara dovrà comunicare il prima possibile il nuovo orario di partenza.

Il Direttore di Gara può decidere se la gara può essere ripresa dietro la safety car o se deve essere rifatta la procedura di partenza (giro di ricognizione, giro di riscaldamento, griglia di partenza ecc.).

Se la gara viene interrotta a meno di tre giri dopo la partenza, tutti i Team possono partecipare alla ripartenza, inclusi i motocicli danneggiati, previa approvazione del Commissario Tecnico. Se la gara viene interrotta dopo più di tre giri dopo la partenza, ma prima dei due terzi del tempo o della distanza prevista, tutti i motocicli che hanno preso la partenza e non si sono ritirati saranno autorizzati a partecipare alla ripartenza.

Dopo uno stop al parco chiuso (fatta eccezione per i motocicli che siano in condizioni tali da non permetterle il trasporto), il Direttore di Gara informerà i partecipanti sulla procedura da seguire. Se non sarà possibile dare una nuova partenza, verranno considerati i risultati conseguiti. Se saranno già trascorsi più di due terzi del tempo o della distanza totale della gara, questa verrà considerata completata.

Nel caso non fosse possibile avere una seconda partenza e fossero stati percorsi più di tre giri ma meno dei due terzi, verranno considerati i risultati conseguiti, con l'assegnazione di metà del punteggio di Campionato.

16.1.7 – Termine della gara.

Quando il tempo previsto sarà trascorso, la bandiera a scacchi verrà mostrata al primo pilota. Tre minuti dopo che la bandiera a scacchi sarà stata esibita, nessun pilota potrà lasciare la pit lane e entrare in pista. Pertanto, verrà accesa la luce rossa alla fine della pit lane oppure verrà esposta una bandiera rossa.

16.1.7.1 - Nel caso in cui il pilota in testa stia per tagliare il traguardo in prossimità di un doppiato, verranno esposte insieme la bandiera a scacchi e la bandiera blu ed il pilota doppiato dovrà completare il giro fino a "prendere" nuovamente la bandiera a scacchi, per essere classificato.**16.1.8 - Risultati di gara.**

I risultati di gara si baseranno sull'ordine nel quale i piloti attraverseranno la linea del traguardo e sul numero dei giri completati. Per essere considerati fra coloro che hanno portato a termine la gara ed essere inclusi nei risultati di gara i Team dovranno:

- avere attraversato la linea di traguardo (non nella pit lane). Il pilota dovrà essere in contatto con il suo motociclo;
- avere attraversato la linea di traguardo dopo il vincitore entro 6 minuti dal suo arrivo;
- avere completato almeno il 75% dei giri effettuati dal vincitore.

16.1.9 – Fine anticipata della gara.

In caso di fine prematura della gara, la classifica verrà stilata come riportato nel paragrafo 16.1.6 di questo Regolamento.

16.2 – Riparazione moto dopo avaria in gara

Nel caso in cui la moto in gara subisca un'avaria e rimanga immobilizzata lungo il percorso, negli impianti in cui ciò sia possibile ci sarà l'intervento di un mezzo di recupero (la cosiddetta "scopa"), che provvederà a trasportarla in parco chiuso, dove sarà possibile prelevarla per le riparazioni dopo i controlli dei Commissari Tecnici; la possibilità di tale intervento sarà comunicata in sede di briefing.

Art. 17**17.1 – PARCO CHIUSO**

Al termine delle prove, della gara ed in caso di ritiro, il pilota deve portare il proprio motociclo al Parco Chiuso. Il motociclo si potrà ritirare solo dopo 30 minuti dal termine della gara stessa e solo previo assenso del Commissario FMI delegato all'operazione.

In caso di abbandono della gara da parte di un equipaggio, verrà consentito il ritiro del motociclo dal Parco Chiuso 30 minuti dopo l'abbandono della gara da parte dell'equipaggio stesso e non dopo l'arrivo del primo classificato; tale ritiro deve comunque essere autorizzato dal Commissario Tecnico.

Art. 18**18.1 - CRONOMETRAGGIO**

Il cronometraggio verrà effettuato tramite l'uso di "transponder".

È responsabilità del pilota entrare in pista con il motociclo provvisto di transponder, fornito dal servizio di cronometraggio. Il pilota si dovrà accertare che il transponder sia regolarmente posizionato. Lo scambio di transponder fra i piloti è severamente vietato e comporta l'esclusione dalla manifestazione.

Art. 19**19.1.1 – CLASSIFICA E PUNTEGGI DI MERITO**

Al termine di ogni gara sarà fornita ai singoli Team una riepilogativa dei tempi segnati, con successiva emissione di classifica finale redatta sulla base delle penalità.

Si specifica che, qualora il numero dei partenti risultasse superiore alla capacità della pista consentita dall'omologazione e si rendesse dunque necessaria più di una partenza, i concorrenti saranno suddivisi in due o più batterie, sulla base dei tempi rilevati, con ricongiungimento delle classifiche parziali ed elaborazione di unica classifica finale. Vengono assegnati punteggi ai primi 15 Team classificati, con il seguente importo: 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

19.1.2 - PREMIAZIONI

Al termine di ogni gara è prevista una Premiazione sul podio dell'Autodromo. Vengono premiati i primi tre Team classificati, attraverso la consegna di una Coppa ad ognuno dei due piloti componenti di ogni Team. Il pilota che non si presenta al podio entro 10 minuti dall'orario indicato dagli Organizzatori e comunque indicato da apposita Comunicazione affissa nella bacheca Ufficiale dell'evento, a meno di giustificazione motivata, perde il diritto a ricevere la Coppa, che non viene consegnata. Viene inoltre consegnata una ulteriore Coppa al pilota autore del Giro più Veloce in Gara.

19.1.3 – PREMIAZIONI AGGIUNTIVE

A totale discrezione degli Organizzatori e/o dei Promotori, è possibile prevedere l'estrapolazione di ulteriori Classifiche Parziali, con relativa eventuale consegna di possibili Premi "Speciali".

Art. 20**20.1 - CLASSIFICA DEL TROFEO**

La classifica del Trofeo è determinata dalla somma dei punti di merito accumulati in tutte le 5 prove previste in calendario, o comunque in tutte le prove disputate. Non è previsto alcuno scarto di punteggio.

20.2 - PREMIAZIONE FINALE DEL TROFEO

Al termine delle cinque prove del Trofeo viene organizzata una Premiazione Finale. Luogo, data e modalità di svolgimento della Premiazione Finale vengono comunicate nel corso della stagione agonistica.

Art. 21**21.1 – NORMA FINALE**

Per tutto quanto non contemplato nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme contenute nel RMM e nei suoi Annessi, nonché nel Regolamento di Giustizia della FMI validi per l'anno in corso.

Old Open Cup**1 Regolamento Sportivo****1.1 - Introduzione**

La FMI indice un Trofeo sperimentale di Velocità, denominato OLD OPEN CUP, destinato agli appassionati di moto moderne che vogliono cimentarsi a livello amatoriale in gare di velocità disputate in un ambiente non esasperato.

1.2 - Prove e validità

Il numero di prove previsto è pari a cinque (5) ed il Trofeo sarà considerato valido se verrà disputato un numero minimo di tre (3) prove; è consentito partecipare anche solo ad una di esse. Per la costituzione di una classe vale quanto riportato all'art. 1.2 del Regolamento Sportivo dei Meeting in Pista.

1.3 - Classi

Le classi previste per il Trofeo Old Open Cup sono le seguenti:
Under 800 cc.
Over 800 cc.

1.4 - Piloti ammessi

Sono ammesse solo Licenze Velocità, Velocità One Event e Fuoristrada con Estensione Velocità.

È previsto un limite minimo di età pari a 35 anni compiuti al 31/12/2018; saranno ammessi a partecipare anche piloti che abbiano comunque compiuto 30 anni al 31/12/2018 ma che non siano stati titolari di licenza velocità successivamente al 31/12/2014 o che siano alla loro prima licenza.

L'ammissione di eventuali piloti stranieri è subordinata alla presentazione di un curriculum sportivo dettagliato e sarà consentita a giudizio insindacabile del Comitato Moto d'Epoca.

Non potranno in nessun caso partecipare i piloti che abbiano compiuto 75 anni di età al 01/01/2019; tale limitazione è valida anche per i piloti con licenza straniera.

1.5 – Norma generale

Per quanto non espressamente previsto nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme previste per il Gruppo 5 Velocità e nell'Annesso Velocità.

Trofeo Vintage Guzzi**1 Regolamento Sportivo****1.1 - Introduzione**

La FMI indice un Trofeo di Regolarità, denominato Trofeo Vintage Guzzi, riservato a motocicli di marca Moto Guzzi iscritti al Registro Storico, che si svolgerà all'interno delle prove dei Meeting in Pista.

1.2 - Prove e validità

Il numero di prove previsto è pari a cinque (5) ed il Trofeo sarà considerato valido se verrà disputato un numero minimo di tre (3) prove; è consentito partecipare anche solo ad una di esse.

1.3 - Classi

Il Trofeo si disputa su classe unica.

1.4 - Piloti ammessi

Sono ammesse solo Licenze Velocità, Velocità One Event e Fuoristrada con Estensione Velocità; per i piloti stranieri è sufficiente la propria licenza nazionale ed il nulla osta della FMN di appartenenza.

Non potranno in nessun caso partecipare i piloti che abbiano compiuto 75 anni di età al 01/01/2019; tale limitazione è valida anche per i piloti con licenza straniera.

1.5 - Norma generale

Per quanto non espressamente previsto nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme previste per il Gruppo 4 Velocità e nell'Annesso Velocità.

Trofeo Gentleman Cup**1 Regolamento Sportivo****1.1 - Introduzione**

La FMI indice un Trofeo di Regolarità, denominato Trofeo Gentleman Cup, che si svolgerà all'interno delle prove dei Meeting in Pista.

1.2 - Prove e validità

Il numero di prove previsto è pari a cinque (5) ed il Trofeo sarà considerato valido se verrà disputato un numero minimo di tre (3) prove; è consentito partecipare anche solo ad una di esse.

1.3 - Classi

Il Trofeo si disputa su classe unica.

1.4 - Piloti ammessi

Sono ammesse solo Licenze Velocità, Velocità One Event e Fuoristrada con Estensione Velocità; per i piloti stranieri è sufficiente la propria licenza nazionale ed il nulla osta della FMN di appartenenza.

Non potranno in nessun caso partecipare i piloti che abbiano compiuto 75 anni di età al 01/01/2019; tale limitazione è valida anche per i piloti con licenza straniera.

1.5 - Norma generale

Per quanto non espressamente previsto nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme previste per il Gruppo 4 Velocità e nell'Annesso Velocità.

Trofeo 2T Italian GP**Regolamento Sportivo****Art. 1****1.1 PRINCIPI GENERALI**

Il presente Regolamento si applica alle prove del Trofeo Moto 2T Italian Gp 2019 (da qui in avanti definito "Trofeo"). Ogni pilota, con la propria iscrizione ad una o più prove del Trofeo, si impegna a rispettare questo e gli altri Regolamenti della FMI (Federazione Motociclistica Italiana), per quanto applicabili.

Art. 2**2.1 CALENDARIO**

Il Trofeo si svolge su 5 prove, che si svolgeranno all'interno dei Meeting in Pista, secondo il calendario pubblicato sul sito della FMI. Il Trofeo sarà comunque considerato valido se verranno disputate almeno tre prove.

Art. 3**3.1 FORMULA DI GARA**

Ogni manifestazione del Trofeo, se non diversamente specificato, comprenderà due turni di prove cronometrate della durata di 20' ciascuno e gara.

Art. 4**4.1 DURATA DELLA GARA**

La gara si svolge in abbinamento alle classi TT 2Tempi ed Open 2T del Campionato Italiano Gruppo 5 e secondo quanto previsto per le suddette classi.

Art. 5**5.1 ISCRIZIONI**

Le iscrizioni devono essere effettuate tramite il portale SIGMA e possono essere riferite all'intero Trofeo o alla singola gara. Le iscrizioni all'intero Trofeo dovranno essere presentate entro il 28 febbraio 2019; le iscrizioni alle singole prove vanno presentate secondo le tempistiche che saranno di volta in volta indicate sul sito www.federmoto.it nella sezione Epoca Sport. Le iscrizioni pervenute dopo il termine indicato e/o non accompagnate dal versamento della tassa d'iscrizione, non danno diritto al posto in griglia. Si procederà direttamente in Autodromo ad inserire i piloti comunque presenti al momento, fino ad eventuale riempimento delle griglie.

5.2 TASSA DI ISCRIZIONE

Tassa di iscrizione al Trofeo: 1.150,00 di cui 600,00 da versare entro il 28 febbraio (contestualmente alla presentazione dell'iscrizione) e 550,00 da versare entro il 31 maggio;

tassa di iscrizione ad una singola prova: 250,00.

Art. 6**6.1 NUMERI DI GARA**

Il numero di gara dovrà essere scelto all'atto dell'iscrizione tra quelli disponibili e dovrà essere compreso tra 101 e 199.

Art. 7**7.1 LICENZA**

Per partecipare alle gare del Trofeo i piloti devono essere in possesso di: Licenza Velocità, Licenza Elite oppure di Licenza Fuoristrada con Estensione Velocità.

Art. 8**8.1 PILOTI AMMESSI**

Al Trofeo sono ammessi piloti italiani e piloti provenienti da FMN (Federazioni Motociclistiche Nazionali) aderenti alla FIM Europe di età superiore ad anni 16 ed in possesso della propria Licenza Nazionale e di Nulla Osta della FMN di appartenenza. Al Trofeo NON possono partecipare piloti che abbiano compiuto i 75 anni di età al 01.01.2019, anche se licenziati con una Federazione estera.

Art. 9**9.1 PUNZONATURA**

Alle gare del Trofeo possono partecipare esclusivamente i motocicli indicati nel Regolamento Tecnico del Trofeo.

Ogni motociclo prima dell'ingresso in pista deve essere sottoposto alle operazioni di verifica da parte dei Commissari Tecnici FMI.

Art. 10**10.1 NORMA FINALE**

Per tutto quanto non contemplato nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme del Regolamento Registro Storico e Moto d'Epoca per i Meeting in Pista Gruppo 5, nonché quelle contenute nel RMM e nei suoi Annessi, nonché nel Regolamento di Giustizia della FMI validi per l'anno in corso.

SPECIFICHE TECNICHE GENERALI E NORME DI SICUREZZA**per Gruppo 3, Gruppo 4, Gruppo 5 e trofei assimilati****Art. 1 – Ciclistica – Telaio**

Sporgenze - Tutte le viti che sporgono all'esterno (asta freno posteriore, tendicatena etc.) dovranno essere coperti con protezioni in tubo di gomma.

Art. 2 - Manubri e comandi manubrio

2.1 - Sul semi-manubrio destroy o sinistro o sul lato destroy o sinistro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante (kill-switch), che consenta di spegnere il motore.

Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.

2.2 - In tutte le classi ad eccezione delle classi VINTAGE MINI, VINTAGE 250, VINTAGE MAXI, TROFEO VINTAGE GUZZI E CAMPIONATO VINTAGE ENDURANCE (CVE), è obbligatorio l'uso di un dispositivo (para-leva), che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli. Nelle classi sopra citate in cui non vige questo obbligo è fortemente consigliato.

2.3 - Strumenti di rilevazione tempi

In tutte le classi Gruppo 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.

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.

Art. 3 – Pedane e comandi pedane

3.1 - Le estremità esposte dei manubri devono avere una parte terminale in materiale solido di forma sferica.

3.2 - Riparare manubri mediante saldatura è vietato.

3.3 - Tutte le leve di comando sui manubri devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica con un diametro minimo di mm. 16, eventualmente schiacciata fino ad uno spessore minimo di mm. 14.

3.4 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.

Art. 4 – Impianto frenante

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.

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

Art. 5 – Pneumatici

5.1 - 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.

5.2 - Gli pneumatici slick sono ammessi solo per i motocicli di Prima Categoria ovvero di tipo GRAN PREMIO.

Art. 6 – Serbatoio carburante

Il serbatoio, eccezion fatta per i motocicli in assetto stradale ed i motocicli partecipanti al Gruppo 3, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

Art. 7 – Motore

7.1 - RECUPERO DEGLI SFIATI MOTORE

7.1.1- I motocicli con motore 4T equipaggiati di cassa filtro devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:

- I tubi di spurgo o di sfiato della cassa filtro devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
- Gli sfiati motore devono terminare e scaricare nella cassa filtro, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.

7.1.2- Sui motocicli 2T o 4T privi di cassa filtro, tutti i tubi di sfiato del motore devono terminare in uno o più serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati al motociclo. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 250 cc. per i motocicli 2T e di 500 cc. per i motocicli 4T.

7.2 - PROTEZIONI LATERALI MOTORE

7.2.1- Nelle classi GENTLEMAN CUP E OLD OPEN CUP, anche in presenza di tamponi paratelaio e carenatura integrale, tutti i coperchi laterali dei carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possano entrare in contatto con il terreno, devono essere protetti da un coperchio supplementare avente funzione protettiva. È consigliato montare coperchi supplementari che coprano almeno 1/3 della superficie dei coperchi laterali.

7.2.2- Le protezioni dei coperchi laterali possono essere realizzate in materiale metallico, plastico o in fibra di carbonio e/o kevlar purché di spessore sufficiente a garantire un'adeguata resistenza all'abrasione ed agli urti, allo scopo di evitare spargimenti di olio in pista. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar come materiale costruttivo per le protezioni dei coperchi laterali è ammesso anche nelle classi ove sussista un divieto generale per l'impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.

7.2.3- Le protezioni devono essere fissate al motore mediante almeno 3 bulloni in lega di ferro; l'uso di adesivi è ammesso solo al fine di migliorare l'aderenza della protezione al coperchio motore, ma non può essere considerato come metodo di fissaggio alternativo a quello mediante bulloni.

Art. 8 – Trasmissione

8.1- In tutti i motocicli, se la trasmissione primaria è aperta, deve essere munita di una protezione di sicurezza atta ad evitare eventuali lesioni al pilota e/o al passeggero in caso di contatto.

8.2 - PINNA PARA-CATENA

8.2.1 - È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra la catena e la corona.

8.2.2 - La pinna para-catena può essere costruita utilizzando materiale metallico, plastico o composito, purché abbia uno spessore sufficiente a garantirne la funzione protettiva.

Art. 9 – Raffreddamento e lubrificazione

9.1 - CIRCUITO ACQUA

9.1.1 - In tutte le classi, il tappo di carico del radiatore dell'acqua è libero purché garantisca una tenuta perfetta del circuito di raffreddamento e venga assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale.

9.1.2 - L'unico liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito dell'acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.

9.2 - CIRCUITO OLIO

9.2.1- Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, i tubi di mandata e ritorno al radiatore olio, i filtri dell'olio e gli scambiatori (acqua - olio) esterni al motore devono avere una tenuta perfetta ed essere assicurati con un filo da legatura in modo tale da impedirne l'apertura accidentale.

9.2.2 - 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.

Art. 10 – Impianto elettrico

10.1 – LUCE POSTERIORE

10.1.1 – Ad esclusione dei motocicli partecipanti al Gruppo 3, su tutti i motocicli è obbligatorio montare una luce posteriore saldamente montata sotto o sopra il codino, nella parte posteriore, vicino alla mezzeria del motociclo, attivabile mediante un interruttore posizionato preferibilmente sul manubrio o semi-manubrio.

10.1.2 - La luce posteriore deve rimanere montata e mantenuta operativa (pronta all'uso) durante tutta la durata dell'evento anche in condizione di pista asciutta.

10.1.3 - La luce deve essere accesa unicamente quando:

- Il D.d.G. dichiara la prova o la gara bagnate.
- In caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del D.d.G.

10.1.4 - L'obbligo di accendere la luce posteriore, in caso di ridotta visibilità, viene segnalato ai piloti mediante l'esposizione dell'apposito cartello.

10.1.5 - Sui motocicli derivati di serie, il fanale posteriore originale può essere utilizzato come luce posteriore in caso di pioggia o scarsa visibilità.

10.2 - DISPOSITIVI VIDEO

10.2.1 - Il montaggio di dispositivi (di registrazione e/o trasmissione) video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato. L'organizzatore della manifestazione, o il promotore del campionato, possono richiedere al D.d.G. l'autorizzazione per alcuni piloti al montaggio e all'uso di tali dispositivi a scopo commerciale e/o promozionale. Il D.d.G. ha facoltà di rifiutare il montaggio e l'uso dei suddetti dispositivi.

Art. 11 – Carrozzeria

11.1 – VASCA SOTTOCOPPA

I motocicli con motori a 4 tempi dovranno essere dotati, sotto al motore, di apposito contenitore a bacinella, atto a contenere un feltro o spugna per assorbire accidentali perdite o trasudi di lubrificante dal motore.

11.2 – PARAFANGO ANTERIORE

I motocicli in versione naked, quindi senza carenatura, dovranno obbligatoriamente montare un parafango sulla ruota anteriore.

Art. 12 – Abbigliamento

12.1 - Per le manifestazioni agonistiche (Gruppo 5 – Endurance, Trofeo Guzzi Fast Endurance, Old Open Cup, Trofeo 2T Italian GP) le tute devono essere del tipo intero e non divisibili. Per i soli Gruppo 3 e Gruppo 4 (Gentlemen Cup e Trofeo Vintage Guzzi compresi) sono ammesse tute in due pezzi, fermo restando che dovrà esservi cerniera di congiungimento e lingua di protezione in pelle.

12.2 – È OBBLIGATORIO l'uso di un dispositivo PARASCHIENA per tutte le classi e tipologie di partecipazione. Il dispositivo deve essere di tipo omologato (vedi allegato 6 Annesso Velocità). È consigliato l'uso di dispositivi tipo air bag.

12.3 – In tutte le classi inserite nel regolamento Meeting in Pista, in deroga a quanto stabilito dal RTGS, È FORTEMENTE CONSIGLIATO ma non obbligatorio, l'uso del dispositivo di protezione pettorale omologato (vedi allegato 6 Annesso Velocità). Tale dispositivo sarà obbligatorio a partire dal 2020.

12.4 – In tutte le classi inserite nel regolamento Meeting in Pista, a parziale deroga di quanto stabilito dal RTGS, negli Art. 17.4.1, 17.4.2, 17.4.4, 17.4.5, si precisa che è FORTEMENTE CONSIGLIATO ma non obbligatorio, l'uso di tute, guanti e stivali adeguati alla disciplina ed omologati secondo gli standard elencati nell'allegato 6 "DPI".

Si precisa inoltre che:

- le tute dovranno essere adeguate alla disciplina ed avere uno spessore di minimo mm. 1,2 in ogni zona della tuta e che spalle, gomiti, dorso, ginocchia ed entrambi i lati del tronco e delle anche dovranno essere rinforzate almeno da un doppio strato di pelle, da un'imbottitura in schiuma poliuretana di spessore minimo di mm. 8 o un guscio di materiale plastico e/o metallico resistente alle abrasioni.
- gli stivali protettivi dovranno avere un'altezza minima di mm. 200 in modo da assicurare assieme alla tuta, una completa protezione della cute delle gambe.
- I guanti protettivi dovranno essere in pelle ed avere una lunghezza sufficiente ad assicurare assieme alla tuta, una completa protezione della cute delle braccia.

A parziale deroga di quanto stabilito dal RTGS nell'Art. 17.8.1, si precisa che gli indumenti, le calzature ed i guanti, è ammesso utilizzare materiali alternativi alla pelle purché siano adeguati alla disciplina ed abbiano uno spessore minimo di mm. 1,5, a condizione che non fondano con il calore e che abbiano proprietà uguali o superiori alla pelle per quanto riguarda: qualità ignifuga, resistenza all'abrasione, coefficiente di attrito su ogni tipo di asfalto, assorbimento alla traspirazione, test medico (non tossico e non allergico).

Art. 13 – Definizione motocicli in assetto stradale

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.

Art. 14 – Deroche e Specifiche generali per motocicli in assetto stradale

14.1 - Per gli eventuali motocicli in assetto stradale che partecipano al Gruppo 3 o a eventuale Gruppo 4 è obbligatorio per sicurezza fasciare con nastro adesivo il faro e le luci posteriori, le frecce se con parabola in vetro, nastrire la targa e il porta targa con nastro adesivo e fermare il cavalletto laterale con filo di ferro al telaio. È obbligatorio inoltre togliere gli specchi.

- 14.2** - Si deroga l'obbligo di riempire il serbatoio con spugna antideflagrante tipo esplosafe.
- 14.3** - Si deroga l'obbligo di montare la luce posteriore per i motocicli partecipanti al Gruppo 3.
- 14.4** - Si deroga alla rimozione delle piastre porta pedane e pedane passeggero per i motocicli in assetto stradale.
- 14.5** - La stampella laterale potrà essere non rimossa ma legata saldamente al telaio.
- 14.6** - Potranno essere mantenuti: l'avvisatore acustico, il portatarga, la targa, il gancio per il casco, gli indicatori di direzione, le maniglie per il passeggero.

Art. 15 – Deroghe e Specifiche generali per motocicli partecipanti al Gruppo 3

- 15.1** - Si deroga l'obbligo di riempire il serbatoio con spugna antideflagrante tipo esplosafe per i motocicli partecipanti al Gruppo 3.
- 15.2** - Si deroga l'obbligo di montare la luce posteriore per i motocicli partecipanti al Gruppo 3.

Art. 16 - Deroghe RTGS per Gruppo 3, Gruppo 4, Gruppo 5 e Trofei Assimilati

Si riportano di seguito gli articoli del Regolamento Tecnico Generale Sicurezza ove si evidenziano le deroghe riguardanti le Moto d'Epoca.

- 16.1** - La pinna para-catena potrà essere fissata sul forcellone mediante saldatura, viti o fascette. La qualità applicativa e protettiva della pinna è soggetta a verifica da parte del Commissario Tecnico Verificatore.
- 16.2** - Targhe porta numero e numeri di gara - Potranno indifferentemente, a seconda della tipologia e dell'epoca del motociclo, essere posizionati sulla carena o sulla coda.
- 16.3** - Complessi di scarico - Il divieto di sporgenza dei tubi di scarico oltre la tangente verticale allo pneumatico posteriore non viene applicato.
- 16.4** - 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.
- 16.5** - Motore - Si deroghi agli obblighi per quanto riportato circa le protezioni dei coperchi laterali del carter motore e protezioni di vario genere atte a resistere ad urti ed abrasioni, salvo disposizioni particolari (vedi Trofei).
- 16.6** - Serbatoio carburante - Si deroghi ai seguenti obblighi: un solo serbatoio; fissaggio del serbatoio al telaio oltre che con attacchi 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.
- 16.7** - Serbatoio di recupero olio - Si deroghi all'obbligo di un sistema di ricircolo chiuso e di far convergere tutti gli sfiati del motore all'interno dell'air-box.
- 16.8** - Lubrificanti e liquidi di raffreddamento - Si deroghi alla 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.
- 16.9** - 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 dello pneumatico posteriore; nessuna parte del motociclo deve superare il piano verticale tangente la parte anteriore dello 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 parafanghi nel rispetto della storicità del motociclo.

- 16.10** - Punzonatura motocicli - Si deroghi il divieto di punzonare un solo motociclo; ogni pilota potrà punzonare fino a 2 motocicli purché entrambi compatibili tecnicamente con la classe di appartenenza. Uno stesso motociclo potrà essere punzonato anche da 2 piloti purché uno dei due risulti iscritto al Gruppo 4 o 5 e l'altro esclusivamente al Gruppo 3.

16.11 - Norma Finale

Disposizioni Tecniche e Sportive Generali valide per il Gruppo 3, Gruppi 4 Regolarità e Gruppo 5 di Velocità Il STS (Settore Tecnico Sportivo) 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. Per tutto quanto non contemplato nel presente regolamento e nelle specifiche tecniche di classe valgono, in quanto applicabili, le norme contenute nel RTGS, nel RMM e nei suoi Annessi, nonché nel Regolamento di Giustizia della FMI validi per l'anno in corso.

SPECIFICHE TECNICHE DI CLASSE

A - Classe TT 500

A.1 – Specifiche Generali di Classe

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie fino a 500cc secondo le seguenti tipologie.

- **motocicli spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 valvole per cilindro, raffreddamento ad aria o ad acqua.**
- **motocicli spinti da motore a 4 tempi a 1 o 2 cilindri, 4 valvole per cilindro fino a 500 cc, raffreddamento ad aria o ad acqua.**
- **motocicli spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, a 4 valvole per cilindro, con cilindrata massima di 400cc, raffreddamento ad aria o ad acqua.**
- **motocicli spinti da motore a 2 Tempi da 1 a 4 cilindri, raffreddati ad aria fino a 500cc. Tutti i motocicli dovranno essere stati costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983, potranno avere freni a disco o a tamburo e ruote a raggi o in lega.**

A.2 – 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 numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole, salvo modifiche storicamente documentate.

Non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie.

Corsa massima per i motori Ducati Pantah 58mm. È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

A.3 – 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.

A.4 – Accensione

Il sistema di accensione 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. 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.

A.5 – 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.

A.6 – Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo se non presenti sul modello di serie previsto dal costruttore. Sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

Forcella – dovranno essere originali o storicamente compatibili con steli diametro massimo 38 mm.

Ammortizzatori – sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno, purché solidale con il corpo principale.

Ruote – a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, di diametro minimo 18".

A.7 – Freni

Dovranno essere a tamburo o a disco, nei tipi originali o storicamente compatibili per tecnica ed estetica. Pompe freno con serbatoio incorporato.

A.8 – 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. È vietato l'uso di silenziatori in carbonio e titanio.

A.9 – Serbatoio

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

A.10 – 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. L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è vietato. Pneumatici con sezione massima al posteriore 130.

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.

A.11 – Carrozzeria

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo.

Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

1 - Classe TT

1.1 – Specifiche Generali di Classe

- Sono ammessi a questa classe i motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 2 o 4 tempi, da 1 a 4 cilindri con cilindrata superiore a 501cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, a 2 o più valvole per cilindro e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

- i motocicli Moto Guzzi serie V piccola dovranno risultare costruiti o commercializzati entro il 31/12/1985.

1.2 – 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 numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole, salvo modifiche storicamente documentate. Non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie.

Corsa massima per i motori Ducati Pantah 61,5mm per i motori 750cc. È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

1.3 – 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.

1.4 – Accensione

Il sistema di accensione 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. 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.

1.5 – 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.

1.6 – Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo se non presenti sul modello di serie previsto dal costruttore. Sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

Forcella – dovranno essere originali o storicamente compatibili con steli diametro massimo 38 mm. per i motocicli fino a 500 cc., 42mm per i motocicli oltre i 500 cc.

Ammortizzatori – sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno, purché solidale con il corpo principale.

Ruote – a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, di diametro minimo 18”.

1.7 – Freni

Dovranno essere a tamburo o a disco, nei tipi originali o storicamente compatibili per tecnica ed estetica. Pompe freno con serbatoio incorporato

1.8 – 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. È vietato l'uso di silenziatori in carbonio e titanio.

1.9 – Serbatoio

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

1.10 – 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. L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è vietato. Pneumatici con sezione massima al posteriore 130 per i motocicli fino a 500cc e 150 per i motocicli oltre 500cc.

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.

1.11 – Carrozzeria

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo.

Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

2 - SUPER SPORT

Premessa

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 Super Sport, da cui questa classe trae ispirazione.

2.1 – Specifiche Generali di Classe

- Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 o più valvole per cilindro, mono o bialbero, con raffreddamento ad aria o ad acqua, con cilindrata fino a 600 cc, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998.
- Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4 tempi, a 1 o 2 cilindri a 2 o 4 valvole per cilindro, con raffreddamento ad aria o ad acqua, con cilindrata fino a 750 cc, costruiti o commercializzati dal 01/01/1993 al 31/12/1998.
- Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4 tempi, a 2 cilindri e 2 valvole per cilindro, con raffreddamento ad aria o ad acqua, con cilindrata fino a 900 cc, costruiti o commercializzati dal 01/01/1993 al 31/12/1998.

2.2 – Motore

Non è consentito modificare, rispetto al motore originale, il valore della corsa del pistone, la forma di testa e cilindro, la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il numero originale dei rapporti del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole. È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

2.3 – Alimentazione

Non è consentito modificare, rispetto al motociclo originale, il sistema di alimentazione. Il sistema di alimentazione (carburatore o corpo farfallato) deve rimanere l'originale o di diversa marca purché sempre dello stesso tipo. È ammesso l'uso di carburatori a valvola piatta ove montati all'origine Per tutti i motori la misura massima del diametro del diffusore deve essere pari alla misura originale del modello stradale, come da scheda di omologazione, o maggiorato di massimo 2 (DUE) millimetri.

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

2.4 – Accensione

L'accensione deve essere l'originale o compatibile con quella montata dal costruttore. 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.) se non montati sul motociclo di serie o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

2.5 – 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.

2.6 – Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere originali del modello di riferimento, non è consentita alcuna modifica alla geometria degli stessi. Non sono ammesse capriate di rinforzo. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

Forcella – dovrà essere originale o dello stesso tipo, compatibile per forma oltre che del periodo.

Ammortizzatori – dovranno essere originali o dello stesso tipo, compatibili per forma e dimensioni oltre che del periodo.

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

2.7 – Freni

Dovranno essere 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.

2.8 – Sistema di scarico

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

2.9 – Serbatoio

Il serbatoio, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

2.10 – 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. Sezione massima dello pneumatico posteriore 190.

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.

2.11 – Carrozzeria

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo.

Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

3 - SBK 92 (Superbike)

Premessa

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.

3.1 – Specifiche Generali di Classe

Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 o più valvole per cilindro, mono o bialbero, con raffreddamento ad aria o ad acqua, secondo la seguente tipologia:

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

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

Tutti dovranno essere stati costruiti, commercializzati od omologati entro il 31/12/1992. 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. **Potranno essere ammessi anche motocicli espressamente costruiti per le competizioni tipo Honda RC 30, Yamaha OW-01, Ducati 888 tipo SP, Kawasaki ZXR 750 M o RR etc., i quali non prenderanno punti per la classifica di Campionato; in caso di presenza di almeno 5 motocicli verificati di questo tipo sarà redatta una classifica di classe separata (SBK '92 Racing).** 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 l'eventuale straordinaria partecipazione di motocicli dei modelli esclusi, la stessa sarà oggetto di valutazione da parte del CME nei casi particolari che dovessero presentarsi.

3.2 – Motore

Non è consentito modificare, rispetto al motore originale, il valore della corsa del pistone, la forma di testa e cilindro, la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole.

È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

3.3 – Alimentazione

Non è consentito modificare, rispetto al motociclo originale il sistema di alimentazione. Il sistema di alimentazione (carburatore o corpo farfallato) deve rimanere l'originale o di diversa marca purché sempre dello stesso tipo.

È ammesso l'uso di carburatori a valvola piatta ove montati all'origine. Per tutti i motori la misura del diametro del diffusore deve essere pari alla misura originale del modello stradale. I motocicli di marca DUCATI, ad esclusione del modello 851, possono montare carburatori fino a 42 mm.

3.4 – Accensione

L'accensione deve essere l'originale o compatibile con quella montata dal costruttore. 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.) se non montati sul motociclo di serie o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

3.5 – 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.

3.6 – Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere originali del modello di riferimento, non è consentita alcuna modifica alla geometria degli stessi. Non sono ammesse capriate di rinforzo. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone. A causa dell'elevato peso e delle alte prestazioni raggiungibili si consente l'utilizzo del manubrio tipo americano a barra diritta, purché di larghezza massima 70 cm e di altezza alle estremità di massima 5 cm rispetto al piano della piastra superiore della forcella.

Forcella – dovrà essere originale o dello stesso tipo, compatibile per forma oltre che del periodo.

Ammortizzatori – dovranno essere originali o dello stesso tipo, compatibili per forma e dimensioni oltre che del periodo.

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

3.7 – Freni

Dovranno essere 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.

3.8 – Sistema di scarico

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

3.9 – Serbatoio

Il serbatoio, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

3.10 – 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. Sezione massima dello pneumatico posteriore 190. 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.

3.11 – Carrozzeria

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo.

Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

4 - OPEN 2T**4.1 – Specifiche Generali di Classe**

- Sono ammessi a questa classe i motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 4 cilindri, con cilindrata da 251 a 500 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1988.
- Sono ammessi a questa classe i motocicli della tipologia GP, Competizione, Competizione Derivate spinti da motore a 2 tempi, ad 1 o 2 cilindri, con cilindrata da 126 a 250 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati fino al 31/12/1998.
- Sono ammessi a questa classe i motocicli della tipologia GP, Competizione, Competizione Derivate spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 4 cilindri, con cilindrata da 351 a 500 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati fino al 31/12/1983.

4.2 – 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 numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, salvo modifiche storicamente documentate.

Non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie.

È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

4.3 – 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.

4.4 – Accensione

Il sistema di accensione 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. 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.) se non montati sul motociclo di serie o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

4.5 – 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.

4.6 – Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo se non presenti sul modello di serie. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

Forcella – dovranno essere nei tipi e misure originali o storicamente compatibili con steli diametro conforme alle originali.

Ammortizzatori – sono autorizzati ammortizzatori nei tipi e misure originali o storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tipo e periodo.

Ruote – a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, nelle misure previste dal costruttore. In questa classe, per i motocicli con cerchi da 16" o 18", in deroga alla conformità del motociclo al R.S., per motivi di sicurezza potranno essere utilizzati cerchi da 17", purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

4.7 – Freni

Dovranno essere a tamburo o a disco. Pompe e pinze originali o del periodo storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. Sono vietati i dischi freno a margherita. In deroga al RS sono ammesse leve freno con regolazione.

4.8 – 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. È autorizzato l'uso di silenziatori in carbonio solo per i motocicli che li montavano di serie nel periodo di riferimento. È vietato l'uso di silenziatori in titanio.

4.9 – Serbatoio

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

4.10 – 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 nelle misure previste dal costruttore.

L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è consentito esclusivamente ai motocicli tipo GP, GRAN PREMIO o Competizione Derivati.

Sezione massima dello pneumatico posteriore 165 mm.

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.

4.11 – Carrozzeria

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo.

Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

5 - TT 2 TEMPI

5.1 – Specifiche Generali di Classe

- Sono ammessi a questa classe i motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 2 cilindri, con cilindrata fino a 250 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998.

- Sono ammessi a questa classe i motocicli della tipologia GP, Competizione, Competizione Derivate spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 4 cilindri, con cilindrata fino a 350 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati fino al 31/12/1983.

- Sono ammessi a questa classe i motocicli della tipologia GP, Competizione, Competizione Derivate spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 2 cilindri, con cilindrata fino a 125 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998.

In questa classe, in deroga alla conformità del motociclo al R.S., per motivi di sicurezza potranno essere utilizzati cerchi da 17", purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

5.2 – 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 numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, salvo modifiche storicamente documentate. Non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie. È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

5.3 – 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.

5.4 – Accensione

Il sistema di accensione 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.

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.) se non montati sul motociclo di serie o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

5.5 – 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.

5.6 – Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo se non presenti sul modello di serie. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

Forcella – dovranno essere nei tipi e misure originali o storicamente compatibili con steli diametro conforme alle originali.

Ammortizzatori – sono autorizzati ammortizzatori nei tipi e misure originali o storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tipo e periodo.

Ruote – a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, nelle misure previste dal costruttore. In questa classe, per i motocicli con cerchi da 16" o 18", in deroga alla conformità del motociclo al R.S., per motivi di sicurezza potranno essere utilizzati cerchi da 17", purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

5.7 – Freni

Dovranno essere a tamburo o a disco. Pompe e pinze originali o del periodo storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. Sono vietati i dischi freno a margherita. In deroga al RS sono ammesse leve freno con regolazione.

5.8 – 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. È autorizzato l'uso di silenziatori in carbonio solo per i motocicli che li montavano di serie nel periodo di riferimento. È vietato l'uso di silenziatori in titanio.

5.9 – Serbatoio

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

5.10 – 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 nelle misure previste dal costruttore.

L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è consentito esclusivamente ai motocicli tipo GP, GRAN PREMIO o Competizione Derivati.

Sezione massima dello pneumatico posteriore 165 mm.

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.

5.11 – Carrozzeria

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo.

Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

6 - VINTAGE MINI**Premessa**

Data la grande varietà di marche, modelli, elaborazioni e soluzioni tecniche esplicatesi 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 d'Epoca.

6.1 – Specifiche Generali di Classe

Sono ammessi a questa classe ciclomotori e motocicli spinti da motore a 2 o 4 tempi ad 1 o 2 cilindri, con cilindrata fino a 125cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

6.2 – Motore

Vedi note sopra riportate.

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 numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole. È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

6.3 – 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.

6.4 – Accensione

Il sistema di accensione 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. 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.

6.5 – 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.

6.6 – Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo. Sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

Forcella – dovranno essere originali o storicamente compatibili.

Ammortizzatori – sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno, purché solidale con il corpo principale.

Ruote – a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, di diametro minimo 18".

6.7 – Freni

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

6.8 – 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 a. È vietato l'uso di silenziatori in carbonio.

6.9 – Serbatoio

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

6.10 – 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. L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è consentito esclusivamente ai motocicli tipo GP, GRAN PREMIO o Competizione Derivati. 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.

6.11 – Carrozzeria

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo. Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

7 - VINTAGE 250cc**7.1 – Specifiche Generali di Classe**

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, con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

7.2 – 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 numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole, salvo modifiche storicamente documentate.

Non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie.

È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

7.3 – 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.

7.4 – Accensione

Il sistema di accensione 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. 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.

7.5 – 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.

7.6 – Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo. Sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

Forcella – dovranno essere originali o storicamente compatibili con steli diametro massimo 35 mm.

Ammortizzatori – sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno, purché solidale con il corpo principale.

Ruote – a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, di diametro minimo 18".

7.7 – Freni

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

7.8 – 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. È vietato l'uso di silenziatori in carbonio.

7.9 – Serbatoio

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

7.10 – Pneumatici

battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain. L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è consentito esclusivamente ai motocicli tipo GP, GRAN PREMIO o Competizione Derivati. Pneumatici con sezione massima al posteriore 110.

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.

7.11 – Carrozzeria

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo. Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

8 - VINTAGE MAXI**8.1 – Specifiche Generali di Classe**

Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 2 o a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 o più valvole per cilindro, con cilindrata da 251 a 750 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

8.2 – 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 numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole, salvo modifiche storicamente documentate. Non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie.

È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

8.3 – 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.

8.4 – Accensione

Il sistema di accensione 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.

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.

8.5 – 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.

8.6 – Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo. Sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

Forcella – dovranno essere originali o storicamente compatibili con steli diametro massimo 38 mm.

Ammortizzatori – sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno, purché solidale con il corpo principale.

Ruote – a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, di diametro minimo 18".

8.7 – Freni

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

8.8 – 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. È vietato l'uso di silenziatori in carbonio.

8.9 – Serbatoio

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

8.10 – 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. L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è consentito esclusivamente ai motocicli tipo GP, GRAN PREMIO o Competizione Derivati. Pneumatici con sezione massima al posteriore 110. 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.

8.11 – Carrozzeria

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo.

Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

9 - VINTAGE OPEN**9.1 – Specifiche Generali di Classe**

Sono ammessi a questa classe:

- i motocicli spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 o più valvole per cilindro con cilindrata a partire da 126 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998.
- i motocicli spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 o più valvole per cilindro, con cilindrata a partire da 751 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

9.2 – 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 numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole, salvo modifiche storicamente documentate.

È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

9.3 – 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.

9.4 – Accensione

Il sistema di accensione 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. 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.) se non montati sul motociclo di serie o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

9.5 – 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.

9.6 – Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo. Sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

Forcella – dovranno essere originali o storicamente compatibili con steli diametro conforme alle originali.

Ammortizzatori – sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno, purché conformi al modello di origine per tipo e periodo.

Ruote – a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, nelle misure previste dal costruttore. In questa classe, per i motocicli con cerchi da 16” o 18”, in deroga alla conformità del motociclo al R.S., per motivi di sicurezza potranno essere utilizzati cerchi da 17”, purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto

9.7 – Freni

Dovranno essere a tamburo o a disco, nei tipi originali o storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. In deroga al RS sono ammesse leve freno con regolazione.

9.8 – 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. È autorizzato l'uso di silenziatori in carbonio solo per i motocicli che li montavano di serie nel periodo di riferimento. È vietato l'uso di silenziatori in titanio.

9.9 – Serbatoio

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

9.10 – 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 nelle misure previste dal costruttore. L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è consentito esclusivamente ai motocicli tipo GP, GRAN PREMIO o Competizione Derivati.

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.

9.11 – Carrozzeria

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo.

Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

10 - 2 STROKES**10.1 – Specifiche Generali di Classe**

- Sono ammessi a questa classe i motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 4 cilindri, con cilindrata da 126 cc a 500 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti dal 01/01/1984 al 31/12/1998.

- Sono altresì ammessi motocicli della tipologia GP, Competizione, Competizione Derivate, con motore a 2 tempi, da 1 a 4 cilindri fino a 750 cc, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1998.

10.2 – 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 numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, salvo modifiche storicamente documentate. Non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie.

È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

10.3 – 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.

10.4 – Accensione

Il sistema di accensione 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. 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.) se non montati sul motociclo di serie o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

10.5 – 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.

10.6 – Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo se non presenti sul modello di serie. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

Forcella – dovranno essere nei tipi e misure originali o storicamente compatibili con steli diametro conforme alle originali.

Ammortizzatori – sono autorizzati ammortizzatori nei tipi e misure originali o storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tipo e periodo.

Ruote – a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, nelle misure previste dal costruttore.

In questa classe, per i motocicli con cerchi da 16" o 18", in deroga alla conformità del motociclo al R.S., per motivi di sicurezza potranno essere utilizzati cerchi da 17", purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

10.7 – Freni

Dovranno essere a tamburo o a disco. Pompe e pinze originali o del periodo storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. Sono vietati i dischi freno a margherita. In deroga al RS sono ammesse leve freno con regolazione.

10.8 – 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 a.

È autorizzato l'uso di silenziatori in carbonio solo per i motocicli che li montavano di serie nel periodo di riferimento. È vietato l'uso di silenziatori in titanio.

10.9 – Serbatoio

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

10.10 – 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 nelle misure previste dal costruttore. L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è consentito esclusivamente ai motocicli tipo GP, GRAN PREMIO o Competizione Derivati.

Sezione massima dello pneumatico posteriore 160 mm.

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.

10.11 – Carrozzeria

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo.

Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

11 - SP 125 (Sport-Production)**11.1 – Specifiche Generali di Classe**

Sono ammessi a questa classe i motocicli di derivazione stradale spinti da motore a 2 o 4 tempi con cilindrata fino a 125 cc, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998. I piloti under 30 solo in questa classe sono ammessi alla acquisizione di regolare punteggio.

11.2 – 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 numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, la preparazione del motore è libera purché vengano mantenute tutte le caratteristiche generali sopra citate. Non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie.

È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

11.3 – 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.

11.4 – Accensione

Il sistema di accensione 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. 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.) se non montati sul motociclo di serie o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

11.5 – 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.

11.6 – Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere mantenuti di serie, come previsto dal costruttore. Non sono ammesse capriate di rinforzo se non presenti sul modello di serie. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

Forcella – dovranno essere nei tipi e misure originali o storicamente compatibili con steli diametro conforme alle originali.

Ammortizzatori – sono autorizzati ammortizzatori nei tipi e misure originali o storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tipo e periodo.

Ruote – di serie, nelle misure previste dal costruttore.

11.7 – Freni

Dovranno essere a di serie. Pompe e pinze originali o del periodo storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. In deroga al RS sono ammesse leve freno con regolazione.

11.8 – 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. È autorizzato l'uso di silenziatori in carbonio solo per i motocicli che li montavano di serie nel periodo di riferimento.

11.9 – Serbatoio

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

11.10 – 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 nelle misure previste dal costruttore. Sezione massima dello pneumatico nelle misure previste dal costruttore. 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.

11.11 – Carrozzeria

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo.

Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

12 – Trofeo VINTAGE GUZZI**12.1 Specifiche generali di classe**

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 340cc, rispondenti alle Norme Generali del Gruppo 4 ed in particolare alle norme delle classi VINTAGE MAXI - VINTAGE OPEN - TT - ENDURANCE - tutti costruiti o commercializzati entro il 31/12/1994.

12.2 – Norma generale

Per quanto non espressamente previsto nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili le norme previste per il Gruppo 4 Regolarità e nel RTGS dell'Annesso Velocità.

13 - Trofeo GENTLEMAN CUP**13.1 – Specifiche Generali di Classe**

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.

Le moto ammesse dovranno inoltre essere spinte, indipendentemente dal numero dei cilindri, esclusivamente da un motore raffreddato ad aria od aria/olio ed il loro anno di produzione non dovrà essere antecedente al 1993*.

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.

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 in questione.

Sono ammessi i seguenti motocicli:

a) 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 E11*92/61*00028*02 e/o successivi).

A titolo esemplificativo, di seguito si riportano alcuni modelli di moto ammesse:

- 1 - BMW - tutti i modelli 2 cilindri boxer ad aria ed aria/olio esclusi i GS ed i modelli derivati (vedi serie 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 raffreddati ad aria ed aria/olio.
- 4 - Moto Guzzi - tutti i modelli esclusa la Stelvio.
- 5 - Moto Guzzi – indipendentemente dall'anno di immatricolazione, tutti i modelli normalmente iscritti od ammessi al Trofeo Moto Guzzi Vintage, purché con cilindrata minima di 850 cc.
- 6 - Triumph - tutti i modelli raffreddati ad aria ed aria/olio.
- 7 - Moto Giapponesi - naked con propulsori raffreddati ad aria ed aria/olio.

Anche per l'anno 2019, continua la sperimentazione che ammette a partecipare, sia pure eccezionalmente, alcune moto spinte da propulsore bicilindrico raffreddato a liquido, purché in assetto naked ed in configurazione stradale, fino alla cilindrata max di 650 cc.

Di seguito, a titolo esemplificativo, alcuni dei modelli ammessi:

Honda CB 500 S
Suzuki SV 650
Suzuki Gladius
Kawasaki ER 6 N
Kawasaki W 650
Kawasaki Z 650
Cagiva Raptor 650

b) Special

Per moto derivate dalla serie/special di serie, si intendono invece le moto normalmente disponibili presso la rete commerciale delle case costruttrici 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. Elementi come il telaio ed il motore dovranno invece rimanere essenzialmente invariati ancorché idonei per l'omologazione su strada, ivi compresi quindi i numeri originari di identificazione impressi sulle componenti strutturali del telaio (rif. DGM ed identificativo alfanumerico i quali dovranno essere gli stessi riportati sui documenti della moto – es. libretto di circolazione).

Ciò esclude quindi dalla partecipazione alla Gentleman Cup motociclette realizzate con telai artigianali, di ogni genere e tipo e che, sempre sugli stessi, non potranno essere impressi numeri identificativi di alcun genere ed in modo proprio.

c) Special di serie

Per Special di serie si intendono mezzi di piccole produzioni di serie con motori raffreddati ad aria ed aria/olio (Bimota, Ghezzi & Brian, NXE, Magni, etc.).

13.2 – Norma generale

Per quanto non espressamente previsto nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili le norme previste per il Gruppo 4 Regolarità e nel RTGS dell'Annesso Velocità.

14 - OLD OPEN CUP

14.1 – Specifiche Generali di Classe

Motocicli spinti da motore a 2/3/4 cilindri con caratteristiche tecniche di qualsiasi tipo, con cilindrata compresa tra 590 e 1200 cc. individuati secondo la seguente tabella:

- Motocicli di serie e loro derivati.
- Special di serie (vedi Gentleman Cup)
- Special Artigianali, anche in esemplare unico.

Limite storico temporale della classe unica di trofeo 31/12/2007

Tutti i motocicli dovranno essere stati costruiti, commercializzati od omologati entro il limite temporale indicato. I motocicli di tipo Special Artigianali dovranno avere uno degli elementi fondamentali, motore o telaio, storicamente riferibile al limite temporale indicato.

Non è ammessa la partecipazione di motocicli in assetto stradale.

14.2 – Classi

Sono previste due classi

- Under 800 (cilindrata fino ad 800 cc.);
- Over 800 (cilindrata oltre 800 cc.).

14.3 – Motore

Il motore deve rimanere lo stesso previsto per l'omologazione su strada del motociclo compreso il numero di identificazione impresso sul motore. Cilindrata, numero dei cilindri, numero valvole, distribuzione ed elaborazione motore sono libere, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

14.4 – Alimentazione

Tipo di alimentazione e diametro dei carburatori o corpi farfallati è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

14.5 – Accensione

L'accensione è libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

14.6 – Trasmissione

Il sistema di trasmissione tra motore e ruota deve rimanere del tipo originale.

La trasmissione finale (pignone, corona e catena o cardano) è libera per tipologia, materiali e dimensioni nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

14.7 – Telaio e Ciclistica

Il telaio deve rimanere di serie previsto per l'omologazione su strada del motociclo compreso il numero di identificazione impresso sul telaio (escluso i prototipi). Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

Sospensioni: le sospensioni (anteriore e posteriore) sono libere, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

Ruote: i cerchi ruota sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. È vietato l'utilizzo di cerchi ruota in materiale composito (carbonio, kevlar, ecc.) o rinforzati con fibre composite.

14.8 – Freni

L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.

14.9 – Sistema di scarico

L'impianto di scarico è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. Il massimo limite fonometrico ammesso è di 108 dB/A.

14.10 – Serbatoio

Il serbatoio, va riempito con speciale spugna tipo “explosafe foam” atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

14.11 – 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. 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. È consentito l'utilizzo di un solo treno di pneumatici per evento (prove cronometrate e gara). Esclusivamente in caso di prove e/o gara dichiarata “bagnata” dal Direttore di Gara, sarà consentita la punzonatura di un unico treno di pneumatici rain. Sugli pneumatici devono essere applicati gli stickers forniti dall'organizzazione all'atto dell'iscrizione. Il controllo sulla presenza e sulla regolarità degli stickers potrà essere eseguito in qualsiasi momento da personale preposto ed a discrezione del CT. L'eventuale sostituzione di uno pneumatico a causa di difetti di produzione o di danni dovuti a cadute o altro sarà consentita ad insindacabile giudizio del Commissario Tecnico.

Coloro i quali dovessero presentarsi all'ingresso pista e/o essere trovati al parco chiuso senza stickers e/o aver necessità di sostituire uno o entrambi gli pneumatici a causa di eccessivo consumo, potranno farlo e prendere regolarmente parte alla gara ma non concorreranno all'assegnazione di punti per il Trofeo né ai premi gara. Lo scambio di pneumatici e/o di stickers tra concorrenti porterà invece all'esclusione dalla manifestazione ed all'applicazione di un'ammenda pari ad € 200,00 per entrambi i piloti interessati, che saranno passibili anche di provvedimenti disciplinari.

14.12 – Carrozzeria

Sono ammesse variazioni alle sovrastrutture, al manubrio, alle carene, ai parafranghi ed ai dispositivi di illuminazione.

14.13 – Norma generale

Per quanto non espressamente previsto nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili le norme previste per il Gruppo 5 Velocità e nel RTGS dell'Annesso Velocità.

TROFEO 2T ITALIAN GP**Regolamento Tecnico****ART. 1 – MOTOCICLI AMMESSI**

Sono ammessi a questa classe i motocicli della tipologia GP, Competizione, Competizione Derivate spinti da motore a 2 tempi, ad 1 o 2 cilindri, con cilindrata fino a 250 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati a partire dal 01/01/1999.

Sono altresì ammessi i motocicli con le stesse caratteristiche e costruiti in data precedente che non posseggano i requisiti per ottenere l'iscrizione al Registro Storico.

1.2 Il peso minimo dei motocicli in ordine di marcia deve essere:

- Classe 125 GP: Kg. 70.
- Classe 250 GP: Kg. 100.

1.3 A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS si stabilisce che ogni pilota può fare punzonare un massimo di due motocicli (telai), anche di marche differenti, purché appartenenti alla medesima classe (125GP - 250 GP).

ART. 2 - CICLISTICA

2.1 In tutte le classi il telaio, forcellone e tutte le sovrastrutture del motociclo sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 Le sospensioni (anteriore e posteriore) sono libere nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
- 3.2 Sospensioni attive o semi-attive non sono ammesse.
- 3.3 La regolazione meccanica ed idraulica della forcella e dell'ammortizzatore deve essere obbligatoriamente di tipo meccanico/manuale.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti stabiliti nel RTGS.
- 4.2 Le piste frenanti dei dischi freno devono essere realizzate in lega di ferro.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 Salvo quanto stabilito negli articoli a seguire i cerchi ruota sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 5.2 Conformemente a quanto stabilito nel RTGS, l'uso di cerchi ruota in materiale composito come carbonio e/o kevlar, inclusi quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro, è vietato.
- 5.3 Sono ammessi cerchi ruota con larghezza max di 4.00” per l'anteriore e 5.50” per il posteriore.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 In tutte le classi, gli pneumatici sono liberi per tipologia marca e modello purché conformi a quanto specificato nel RTGS.
- 6.2 Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte e generatori sulla griglia di partenza, non è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

- 7.1 La capacità del serbatoio deve essere uguale o inferiore a 32 lt.
- 7.2 La forma ed il criterio costruttivo del serbatoio, sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
- 7.3 Tenuto conto del carattere amatoriale e storico del Trofeo, a parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, si stabilisce che sono ammessi serbatoi con tappi che sporgano dal profilo dello stesso e serbatoi in materiale composito privi di etichetta comprovante la conformità alle specifiche F.I.M./FCB-2005.
- 7.4 Alle O.P. il C.T. ha la facoltà di respingere i motocicli con serbatoi non conformi o comunque giudicati non sicuri. In caso di controversia, la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al C.T., tale decisione è inappellabile.

ART. 8 - MOTORE

- 8.1 Il motore è libero nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
- 8.2 Sono ammessi unicamente motori 2 tempi aspirati.
- 8.3 Non è ammessa nessuna tolleranza sulla misura della cilindrata.
- 8.4 Non sono ammessi motori con pistoni ovali. Vengono considerati ovali i pistoni per i quali la differenza tra diametro minimo e massimo del pistone è maggiore o uguale al 5%.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

- 9.1 - Qualunque forma di sovralimentazione è vietata.
- 9.2 - L'iniezione diretta di carburante non è considerata sovralimentazione.

ART. 10 - TRASMISSIONE

- 10.1 FRIZIONE
 - 10.1.1 La frizione ed il rispettivo comando sono liberi.
 - 10.1.2 L'uso di attuatori della frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici, inclusi sistemi a doppia frizione (DSG) sono vietati.
- 10.2 CAMBIO
 - 10.2.1 Sono ammessi cambi con un massimo di 6 rapporti.
 - 10.2.2 Non sono ammessi cambi automatici a variazione continua (CVT).
 - 10.2.3 L'uso del dispositivo di assistenza alla cambiata "quick-shifter" è consentito.
 - 10.2.4 L'uso di attuatori di cambiata elettro-meccanici o elettro-idraulici è vietato
- 10.3 TRASMISSIONE FINALE
 - 10.3.1 La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

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

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 La strumentazione, la centralina di controllo motore (ECU), il cablaggio ed i comandi sono liberi.
- 12.2 L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
- 12.3 L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione è consentito.
- 12.4 A parziale deroga di quanto stabilito dall'RTGS si stabilisce che il pulsante di spegnimento del motore (kill-switch) può essere posizionato sia sul semi-manubrio destro che su quello sinistro. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.

ART. 13 - CARROZZERIA

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

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

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

ART. 15- ELEMENTI DI FISSAGGIO

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

ART. 16 – TABELLE PORTANUMERO E NUMERI

- 16.1 I colori delle tabelle porta numero e dei numeri di gara sono liberi, purché le tonalità scelte siano in forte contrasto. Tabelle porta numero e numeri di gara potranno indifferentemente, a seconda della tipologia e dell'epoca del motociclo, essere posizionati sulla carena o sulla coda. Le dimensioni di numeri e tabelle devono essere conformi a quanto stabilito nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) F.M.I. In caso di controversia la decisione del C.T. è inappellabile.

Art. 17 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

- 17.1 Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) ed al Regolamento Registro Storico e Moto d'Epoca Gruppo 5 Velocità, si invitano pertanto i piloti ed i team a prenderne visione.

Art. 18 – NORMA TRANSITORIA

- 18.1 Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Registro Storico e Moto d'Epoca Gruppo 5 Velocità ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

SPECIFICHE TECNICHE**CAMPIONATO ITALIANO VINTAGE ENDURANCE (CVE)**

Il presente regolamento è finalizzato a definire le prescrizioni tecniche che tutti i partecipanti sono tenuti a rispettare ed a cui si impegnano ad attenersi con la loro iscrizione.

Art. 1 – Introduzione

Tutti i motocicli partecipanti al Campionato Italiano Vintage Endurance, ad eccezione di quelli schierati da equipaggi stranieri, devono essere in possesso di Certificato di Conformità Storico Tecnica. Le moto devono rientrare in una delle classi riportate al seguente punto 4 del presente regolamento e devono essere spinte da motori ad almeno 2 cilindri. Le moto partecipanti al Campionato Italiano Vintage Endurance dovranno essere in configurazione originale; se alcune parti fossero sostituite esse dovranno essere simili alle originali.

Art. 2 – GENERALITA'**Art. 2.1 – Principi generali**

I motocicli con motori a 4 tempi devono avere una vasca di contenimento, chiusa sui quattro lati e dotata sul fondo di tessuto spugnoso assorbente, di dimensioni tali da contenere almeno la metà del liquido di lubrificazione e raffreddamento. I tubi di sfianto motore, cambio e circuito di raffreddamento devono scaricare in un contenitore adatto, con una capacità minima di 500 cc. Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, i tubi di mandata e ritorno al radiatore olio, i filtri dell'olio e gli scambiatori (acqua olio) esterni al motore devono avere una tenuta perfetta ed essere assicurati con un filo da legatura in modo tale da impedire eventuali aperture accidentali. In tutte le moto con raffreddamento a liquido è consentito l'utilizzo solo di acqua pura o mescolata con alcool etilico. Tutti i pezzi ritenuti pericolosi all'atto delle verifiche tecniche dovranno essere rimossi. Le pedane devono avere estremità arrotondate e terminare con una sfera di raggio minimo di 8 mm.

Art. 2.2 – Motore

Per quanto attiene il motore, devono essere conservate le caratteristiche peculiari della moto di serie come: il numero delle valvole, il numero dei rapporti del cambio, il numero degli alberi a cammes.

Il carter del motore deve rimanere conforme all'originale; modifiche interne sono comunque ammesse. La corsa e l'alesaggio possono essere variate, salvo eventuali specifiche disposizioni per classe.

La preparazione della testata è libera, salvo quanto già disposto per valvole ed alberi a cammes.

Una tolleranza sulla cilindrata del 5% è prevista per tutte le classi.

Art. 2.3 – Accensione

L'accensione e le bobine sono libere, non sono ammesse bobine di tipo diretto (inserite nel cappuccio candela).

Art. 2.4 – Alimentazione

I carburatori possono essere a valvola tonda, piatta, quadra. Non è ammessa iniezione o alimentazione forzata di alcun tipo.

Art. 2.5 – Manubrio

Un interruttore di arresto motore deve essere posizionato sul manubrio, facilmente raggiungibile dai piloti a mano e deve arrestare istantaneamente il funzionamento del motore. Il comando del gas deve chiudersi automaticamente quando viene rilasciato. Le estremità del manubrio devono terminare con materiale solido o ricoperto in gomma.

Art. 2.6 – Leve

Tutte le leve del manubrio (frizione, freno e, se presente, la decompressione) devono terminare con una sfera con diametro minimo di 16 mm.

Art. 2.7 – Trasmissione

Il pignone dell'albero secondario deve essere coperto con uno scudo metallico protettivo. Un coperchio metallico deve schermare completamente la catena primaria su motori con cambio separato. Una protezione deve essere montata in modo tale da evitare qualsiasi contatto fisico diretto possibile tra la catena e la corona; si raccomanda che tale protezione abbia uno spessore di almeno 5 mm. Le frizioni anti-saltellamento sono vietate.

Art. 2.8 – Freni

Il diametro massimo dei dischi è consentito secondo quanto previsto dal successivo Art. 4 dedicato ai regolamenti specifici di classe.

Per motivi di sicurezza sono autorizzati i dischi semi flottanti. Un disco è considerato "semi flottante" se la superficie frenante è fissata con nottolini con le molle per il gioco assiale. Quindi un disco "semi flottante" si sposterà dalla posizione originaria solo agendo con forze assiali mentre nel disco flottante la superficie frenante è libera di muoversi assialmente. Sono consentite pompe dei freni dello stesso periodo del motociclo. Sono vietate pinze a 4 pistoncini o più se non previste di serie, così come pompe dei freni con un serbatoio olio separato di recente costruzione. È obbligatorio l'ancoraggio delle pinze freno alla forcella con viti di fissaggio in acciaio.

Sono vietati sistemi di fissaggio rapido delle pinze dei freni. In deroga al RS sono ammesse leve freno con regolazione ed impianti frenanti di recente realizzazione (tipo Beringer) che si rifacciano comunque all'originale nella forma. Gli impianti suddetti dovranno essere autorizzati dal CME.

Art. 2.9 – Ruote

Diametro cerchi e larghezza pneumatico sono definiti in base alla classe. È consentito il sistema di cambio rapido della ruota posteriore.

Tutti i componenti della ciclistica (cerchi, pompe freno, pinze freno ecc.) possono essere variati ma devono rimanere tecnicamente ed esteticamente equiparabili agli equipaggiamenti del periodo.

Art. 2.10 – Pneumatici

Sono vietati pneumatici slick, slick scolpiti e gomme rain. Sono consentiti solo pneumatici con battistrada in libera vendita senza modifiche.

Gli pneumatici e le ruote non devono superare la larghezza massima della propria classe come previsto dal successivo Art. 4 dedicato ai regolamenti specifici di classe. È autorizzato l'uso delle termocoperte

Art. 2.11 – Sospensioni

Forcella – dovranno essere originali o storicamente compatibili con steli diametro massimo come da regolamento specifico di classe.

Ammortizzatori – Sono ammessi ammortizzatori con serbatoio esterno.

Art. 2.12 – Serbatoio carburante

Il serbatoio del carburante deve essere completamente riempito con materiale ignifugo (ad esempio Explosafe®).

Il serbatoio del carburante può avere un solo tappo, con i tubi di sfianto che devono scaricare in una vasca di raccolta con un volume minimo di 250 ml costruita di un materiale adatto. Se la moto ha due tappi, uno di essi deve essere bloccato.

Art. 2.13 – Sistema di scarico

L'impianto di scarico è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS. Il massimo limite fonometrico ammesso è di 108 dB/A, con una tolleranza di 3 dB/A dopo la gara. Non sono ammessi accessori e silenziatore in carbonio.

Art. 2.14 – Varie

Non sono ammessi sistemi di registrazione dei dati.

Art. 3 – NUMERI E COLORI DELLE TARGHE PORTANUMERO

Le moto devono essere equipaggiate con targhe rettangolari con bordi arrotondati.

Le dimensioni di queste targhe devono essere di almeno 285 millimetri di larghezza e 235 millimetri di altezza. La dimensione dei numeri deve essere di 140 mm di altezza, 80 mm di larghezza e 25 mm di spessore. Per i numeri di due o più cifre, le cifre devono essere separate da uno spazio di 15 mm. Le targhe devono essere apposte sulla moto come segue: una nella parte anteriore, nel centro o leggermente su un lato della moto e due su ciascun lato della parte posteriore della moto. Per i numeri è consigliato l'utilizzo di materiale retro-riflettente.

Le targhe non devono essere illuminate ma non possono essere inclinate di più di 30° rispetto alla verticale. I colori di numeri e targhe portanumero sono liberi.

Art. 4 – Classi (Disposizioni specifiche di classe)

Art. 4.1 – Classe Maxi Classic

Queste moto devono essere state costruite prima del 31 dicembre 1982 ed avere un minimo di 2 cilindri.

La cilindrata è libera, ma deve essere comunque superiore a 340 cc.

Art. 4.1.1 – Motore

Il numero delle marce deve rimanere come nel modello di serie.

Art. 4.1.2 – Freni

Disco fisso o semi-flottante come sul modello originale, con diametro massimo di 310 mm. Sono ammesse le pinze a quattro pistoni solo se montate all'origine. I dischi di tipo totalmente flottante sono proibiti.

Art. 4.1.3 – Telaio e ciclistica

Telai: telai speciali sono ammessi se la relazione tra telaio e motore può essere dimostrata con documentazione storica.

Forcella: Diametro massimo degli steli delle forcelle 42 mm.

Ruote: diametro minimo 18 pollici, gli pneumatici non devono superare una larghezza massima di 150 mm.

Art. 4.2 – Classe Classic 1000

Queste moto devono essere state costruite prima del 31 dicembre 1981, avere motori con minimo 340 cc con minimo due cilindri.

La cilindrata massima deve essere di 1100 cc per motori a due cilindri/due valvole, 1000 cc per i motori a 3/4 cilindri/due valvole.

In questa classe possono concorrere anche motocicli dotati di motori con 4 valvole per cilindro purché di cilindrata non superiore ai 750 cc.

Art. 4.2.1 – Motore

Il numero delle marce deve rimanere come nel modello di serie.

Motori Ducati Pantah: obbligo di interasse tra i prigionieri, max 70 mm; corsa libera, cilindri raffreddati esclusivamente ad aria, non ammessi se a circolazione interna di liquido.

Art. 4.2.2 – Freni

Dischi fissi originali o simili agli originali, con un diametro massimo di 300 mm. Sono ammesse pinze freno a doppio pistone solo se montate in origine. Dischi semiflottanti sono ammessi, dischi totalmente flottanti sono proibiti.

Art. 4.2.3 – Telaio e ciclistica

Telai: **Telai Ducati Pantah** con forcellone a due ammortizzatori.

Telai speciali sono ammessi se la relazione telaio e motore può essere dimostrata con documentazione storica.

Forcella: Diametro massimo degli steli della forcella 42 mm per tutti i motocicli.

Ruote: Diametro minimo dei cerchi ruota 18 pollici.

Art. 4.2.4 – Pneumatici

Sezione massima del pneumatico posteriore 150 mm per tutti i motocicli.

Alla fine della gara può essere controllata la cilindrata effettiva.

Art. 4.3 - Classe Unica 750 TT

Motocicli costruiti in serie fino al 31 dicembre 1985, cilindrata minima 340 cc. Motori a 4 tempi fino a 750 cc. e 2 tempi fino a 500 cc. Per conseguire un certo equilibrio tra le varie tipologie di motocicli la classe è stata divisa in due gruppi, A, B e C che in base alla consistenza numerica potranno eventualmente avere classifiche separate.

Gruppo A.

Bicilindriche Guzzi fino a 750cc a 2 valvole.

Bicilindriche Ducati Pantah fino a 600cc a 2 valvole.

Bicilindriche fino a 500cc a 4 valvole.

Quattro cilindri fino a 500cc a 2 valvole.

Gruppo B.

Bicilindriche fino a 700cc a 4 valvole.

Bicilindriche (Ducati F1) fino a 750cc a 2 valvole.

Bicilindriche a 2 tempi fino a 500cc.

Tre cilindri a 4 tempi fino a 750cc a 2 valvole.

Quattro cilindri fino a 750cc a 2 valvole.

Gruppo C.

Motocicli costruiti dal 01/01/1982 al 31/12/1985, dotati di motori con più di 2 valvole per cilindro e di cilindrata non superiore ai 750 cc.

Art. 4.3.1 – Motore (Gruppi A, B, C)

Il numero delle marce deve rimanere come nel modello di serie

Motori Ducati Pantah: obbligo di interasse tra i prigionieri max 70 mm, corsa max 61,5 mm, cilindri raffreddati esclusivamente ad aria, non ammessi se a circolazione interna di liquido.

Art. 4.3.2 – Freni (Gruppi A, B, C)

Sono consentite pompe e pinze, anteriori e posteriori del periodo di riferimento della classe. Dischi freno originali o ricostruiti come gli originali. Sono ammesse pinze freno a quattro pistoni solo se montate in origine. Dischi semiflottanti sono ammessi, dischi totalmente flottanti sono proibiti.

Art. 4.3.3 – Telaio e ciclistica (Gruppi A, B, C)

Telai: sono ammessi forcelloni con mono-ammortizzatore, telai speciali sono ammessi se la relazione telaio e motore può essere dimostrata con documentazione storico-tecnica e conseguente valutazione della CME.

Forcella: Steli delle forcelle di misura massima 42 mm.

Ruote: diametro minimo dei cerchi 18", sono ammessi cerchi da 17" o 16" solo se montati in origine.

Art. 4.3.4 – Pneumatici

Gli pneumatici sport stradali o racing scolpiti non devono superare una larghezza massima di 130 mm per il gruppo A, di 150 mm per il gruppo B e di 160 mm per il Gruppo C. Alla fine della gara può essere controllata la cilindrata effettiva.

Art. 5 – Rifornimento e cambio pilota

L'utilizzo di taniche, imbuti o qualsiasi altro sistema aperto è severamente vietato durante il rifornimento.

Il numero di persone che assistono il rifornimento è libero. Tuttavia, alcune norme di sicurezza saranno applicate:

- Il pilota deve scendere dalla moto prima che inizi la procedura di rifornimento.
- È obbligatorio spegnere il motore e la moto deve essere messa su un supporto durante il rifornimento. Durante il solo cambio pilota non è obbligatorio l'utilizzo del cavalletto né lo spegnimento del motore.
- Durante il rifornimento nessun altro tipo di intervento può essere fatto sulla moto.
- Il rifornimento carburante (benzina venduta al distributore di benzina) deve avvenire dopo che sono stati effettuati tutti gli interventi meccanici sulla moto, prima che il pilota tenti di riavviare la moto. Dopo il rifornimento qualsiasi intervento meccanico sul mezzo deve essere effettuato soltanto all'interno del box assegnato alla squadra.
- Durante le Operazioni Preliminari ogni squadra deve indicare una persona per la sicurezza antincendio. Questa persona deve essere dotata di un estintore indicato per incendi di carburante ed è strettamente tenuto ad essere presente a tutte le operazioni di rifornimento di carburante.

Tutto il personale interessato dal rifornimento, tra cui il responsabile per la sicurezza antincendio, ed ogni persona che si trovi a meno di un metro dalla moto deve indossare idoneo abbigliamento ignifugo, un casco integrale con la visiera chiusa o protezione per gli occhi e un cappuccio. Questa procedura è applicata durante le prove e la gara. Un ufficiale di percorso deve essere presente durante il rifornimento. Ogni squadra deve richiedere la presenza di un ufficiale di percorso prima del rifornimento. Le taniche di rifornimento devono essere obbligatoriamente chiuse (solo il foro di colata può essere aperto) e devono essere controllate nel corso delle verifiche tecniche. Per il rifornimento solo la gravità è consentita per guidare la benzina nel serbatoio della motocicletta. Quando la persona incaricata del rifornimento rilascia la maniglia di apertura della tanica rifornimento, il flusso della benzina deve arrestarsi automaticamente. Il rifornimento può essere fatto solo con un sistema di riempimento rapido. La presa d'aria della tanica dovrà essere fatta o utilizzando un apposito dispositivo di controllo o premendo la lattina contro il tappo del serbatoio, pressione che sarà esercitata dalla persona responsabile del rifornimento. Se la moto ha due tappi, uno di essi deve essere reso inoperante.

Il cambio del serbatoio è consentito se il sistema di connessione e l'attivazione è stata verificata ed approvata durante verifiche tecniche; entrambi i serbatoi devono essere controllati. Durante il riempimento del serbatoio, i responsabili di questo lavoro devono indossare abiti protettivi.

È vietato conservare carburante all'interno del box. Per il trasporto del carburante è obbligatorio utilizzare una tanica metallica con un tappo a tenuta stagna. È severamente vietato fumare dentro o di fronte ai box.

Art. 6 – Moto di riserva

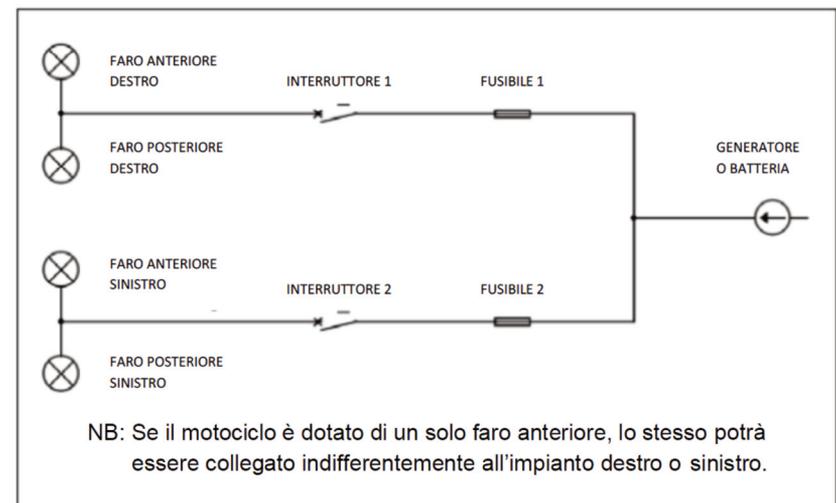
Le squadre possono utilizzare un secondo motociclo. Una lettera "T" sarà collocata accanto ai numeri di questa seconda moto.

Entrambe le moto dovranno superare le verifiche tecniche. Durante le qualifiche i team possono utilizzare entrambi i veicoli senza limitazioni (ma entrambe le moto non possono essere in pista contemporaneamente). Almeno un'ora prima della gara, il team manager dovrà comunicare in segreteria di gara con quale moto il team correrà.

Questa moto sarà l'unica a poter competere durante la gara mentre la moto di riserva dovrà rimanere al di fuori del box. Se questa moto viene utilizzata durante la gara la squadra sarà squalificata, fatto salvo quanto riportato di seguito. Nel caso in cui la moto in gara subisca un'avaria e rimanga immobilizzata lungo il circuito, negli impianti in cui ciò sia possibile ci sarà l'intervento di un mezzo di recupero (la cosiddetta "scopa"), che provvederà a trasportarla in parco chiuso, dove sarà possibile prelevarla per le riparazioni dopo i controlli dei Commissari Tecnici; la possibilità di tale intervento sarà comunicata in sede di briefing. Qualora la moto non sia riparabile ed il team abbia portato due moto in verifica tecnica, il team stesso potrà continuare la gara fuori classifica con la moto di riserva, dopo aver ottenuto il benestare dei Commissari Tecnici.

Art. 7 – Luci

Per le gare in notturna ogni motociclo deve essere dotato di un sistema di illuminazione completo ed in perfetta efficienza composto da almeno un faro che può essere coperto nelle ore diurne. Sono ammessi dispositivi di illuminazione di ogni tipo: a led, lenticolari, allo xenon, ecc. Una luce posteriore con due lampade indipendenti di potenza minima 5 watt. L'impianto di illuminazione deve comunque essere sdoppiato e servito da due circuiti elettrici indipendenti anche con batteria autonoma (come da schema Allegato 1). Un corpo riflettente di 60 cmq dovrà essere fissato nella parte posteriore della moto. Durante le gare in diurna il sistema di illuminazione può essere rimosso.

Allegato 1**SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO MOTOCICLI CVE 2019**

Trofeo Moto Guzzi Fast Endurance**REGOLAMENTO TECNICO**

Fermo restando quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGS della Federazione Motociclistica Italiana in vigore (testi pubblicati nel sito internet federale, www.federmoto.it), i motocicli che partecipano al Trofeo Moto Guzzi Fast Endurance (da ora in avanti MGFE), devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento.

Al MGFE si partecipa esclusivamente con motocicli Moto Guzzi V7 III, in configurazione standard. Se la V7 III è in versione Racer o Special, E' OBBLIGATORIO montare i cerchi ruota della versione Stone. È obbligatorio sostituire alcuni componenti originali con altri facenti parte di un kit specifico per il modello di motociclo in oggetto (da ora in avanti: Kit Allestimento MGFE), fornito dalla società Guareschi Moto di Parma a chiunque chieda di acquistarlo, e destinato esclusivamente all'uso per competizioni in pista. E' altresì obbligatorio effettuare modifiche conformemente a quanto indicato in questo Regolamento. Salvo quanto esplicitamente indicato e/o autorizzato dal presente Regolamento, tutti i componenti del motociclo in oggetto devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal Costruttore. Se non altrimenti specificato, le viste anteriore, laterali e posteriore del motociclo utilizzato devono essere conformi all'aspetto del modello originariamente prodotto dal Costruttore. L'aspetto dell'impianto di scarico è escluso da questa norma. E' obbligatorio utilizzare tutti gli adesivi contenuti nel Kit Allestimento MGFE, posizionandoli sul motociclo come da indicazioni contenute nel Kit.

E' obbligatorio presentarsi alle Operazioni Preliminari e a tutte le fasi di Prove e Competizione con il motociclo in condizioni di perfetto Decoro Estetico, in special modo riguardo a: Pulizia generale, Vernice intatta, Componenti in stato originale.

ART. 1**1.1 - PESO**

Il peso del motociclo, in ordine di marcia, senza benzina e con il Kit Allestimento MGFE completamente montato, non deve essere inferiore a 174 kg.

ART. 2**2.1 - CICLISTICA****2.1.1 - TELAIETTO PORTASTRUMENTI**

Il telaietto portastrumenti deve essere mantenuto originale e deve montare tutti gli strumenti originali previsti dal Costruttore.

2.1.2 - FORCELLONE

Il forcellone e i perni forcellone devono essere mantenuti originali.
È obbligatorio utilizzare il perno ruota ed i relativi supporti cavalletto forniti nel Kit Allestimento MGFE.

2.1.3 - PIASTRE DI STERZO

E' obbligatorio utilizzare le Piastre di Sterzo originali previste dal Costruttore.

2.1.4 – INCLINAZIONE CANNOTTO DI STERZO

E' obbligatorio mantenere l'inclinazione originale prevista dal Costruttore.

2.1.5 - MANUBRIO

Il manubrio originale deve essere sostituito con i semimanubri forniti nel Kit Allestimento MGFE.

2.1.6 – COMANDI MANUALI

2.1.6.1 - I comandi manuali (comando gas, freno, frizione e blocchetti elettrici) devono essere quelli originali montati dal Costruttore.

2.1.6.2 - I manubri ed i comandi manuali possono essere posizionati a scelta del pilota.

2.1.6.3 – E' obbligatorio montare il dispositivo paraleva a protezione della leva del freno anteriore fornito nel Kit Allestimento MGFE.

2.1.6.4 - I comandi elettrici sul manubrio possono essere riposizionati, ma non sostituiti o rimossi.

2.1.6.5 - È obbligatorio mantenere l'interruttore originale di spegnimento del motore, montato sul manubrio.

2.1.7 - PEDANE E COMANDI

2.1.7.1- E' obbligatorio montare il gruppo pedane poggiapiedi anteriori fornito nel Kit Allestimento MGFE.

2.1.7.2 – E' obbligatorio mantenere gli attacchi originali del gruppo pedane poggiapiedi anteriori, sulle semiculle destra e sinistra del telaio.

2.1.7.3 - Le pedane poggiapiedi anteriori e i comandi a pedale possono essere riposizionati unicamente utilizzando le regolazioni previste nel Kit Allestimento MGFE. E' vietato aggiungere o asportare componenti differenti, rispetto a quanto previsto nel Kit Allestimento MGFE.

2.1.7.3 – E' obbligatorio eliminare le pedane poggiapiedi passeggero e le piastre pedane passeggero.

ART. 3**3.1 - SOSPENSIONI****3.1.1 - SOSPENSIONE ANTERIORE**

3.1.1.1 – La struttura della forcella (fodero, stelo e attacchi pinza) deve essere mantenuta quella originale definita dal Costruttore.

3.1.1.2 – E' obbligatorio il montaggio di tutti i componenti inclusi nel Kit Allestimento MGFE.

3.1.1.3 - La posizione (verso l'alto e verso il basso) degli steli forcella rispetto alle piastre di sterzo, è libera.

3.1.2 - SOSPENSIONE POSTERIORE

3.1.2.1 – E' obbligatorio il montaggio degli Ammortizzatori posteriori inclusi nel Kit Allestimento MGFE.

3.1.2.2 – Gli attacchi al telaio e al forcellone degli ammortizzatori posteriori devono essere mantenuti originali.

3.1.2.3 – La posizione dei registri idraulici (cioè le varie regolazioni dall'esterno di compressione e ritorno del pompante degli ammortizzatori), ed il precarico della molla principale dell'ammortizzatore sono liberi.

3.1.3 – AMMORTIZZATORE DI STERZO

3.1.3.1 – E' vietato l'utilizzo di qualsiasi genere di Ammortizzatore di Sterzo.

ART. 4**4.1 - IMPIANTO FRENANTE****4.1.1 - DISCHI FRENO**

4.1.1.1 - I dischi freno anteriore e posteriore devono rimanere quelli originali utilizzati dal Costruttore.

4.1.2 - PINZE FRENO

4.1.2.1 - Le pinze freno anteriore e posteriore, così come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio, devono essere mantenute quelle originali utilizzate dal Costruttore.

4.1.2.2 - E' vietato utilizzare "piastrini" aggiuntivi per la dissipazione del calore.

4.1.3 - PASTIGLIE FRENO

4.1.3.1 - È obbligatorio utilizzare le pastiglie freno anteriore fornite nel Kit Allestimento MGFE e mantenere al freno posteriore quelle originali utilizzate dal costruttore.

4.1.4 - POMPE FRENO

4.1.4.1 - Le pompe dei freni (anteriore e posteriore) devono essere mantenute quelle originali utilizzate dal Costruttore.

4.1.4.2. È obbligatorio utilizzare le tubazioni per l'impianto frenante originali previste dal Costruttore.

4.1.5 - IMPIANTO ABS

4.1.5.1 - E' obbligatorio mantenere montato e funzionante l'impianto ABS originale previsto dal Costruttore.

ART. 5**5.1 - CERCHI RUOTA**

5.1.1 - I cerchi ruota ed il relativo perno anteriore devono essere mantenuti quelli originali utilizzati dal Costruttore.

5.1.2 - E' obbligatorio montare il perno ruota posteriore fornito nel Kit Allestimento MGFE, come già specificato al punto: 2.1.2.

ART. 6**6.1 - PNEUMATICI**

6.1.1 - Gli unici pneumatici ammessi sono: Pirelli Sportscomp RS, anteriore 110/80R18M/CTL 58V PHRS-F, posteriore 150/70R17M/CTL 69H PhantR, liberamente acquistabili sul mercato nazionale italiano.

6.1.2 - Durante l'intera durata di ogni appuntamento di svolgimento del Trofeo (prove libere, prove ufficiali, gara) è consentito l'utilizzo di una sola coppia di pneumatici (1 pneumatico anteriore, 1 posteriore).

6.1.3 - Gli pneumatici utilizzabili sono resi riconoscibili dalla presenza di un adesivo ("sticker"), collegato in modo univoco al pilota che li utilizza.

6.1.4 - Lo scambio di pneumatici già punzonati tra piloti, anche se appartenenti al medesimo team, è vietato.

6.1.5 - Il pilota, o il suo incaricato per lui, ha il compito di accertare la presenza e la conformità dell'adesivo ("sticker") sugli pneumatici, prima di entrare in pista.

6.1.6 - In caso di assenza o non conformità di uno o di entrambi gli adesivi ("stickers"), il pilota del motociclo coinvolto è escluso dalla manifestazione.

6.1.7 - Lo scambio tra piloti, di pneumatici già abbinati ai piloti stessi, o la manomissione del sistema di abbinamento pilota/pneumatico, comporta l'esclusione dalla manifestazione dei piloti coinvolti.

6.1.8 - Nel caso in cui uno pneumatico già abbinato al pilota presenti difetti tali da

comprometterne la sicurezza d'uso, il Fornitore del pneumatico (se presente in Circuito) può richiederne la sostituzione utilizzando il modello (DPD-18) scaricabile dal sito www.civ.tv, da consegnare al 1° Commissario Tecnico. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al 1° Commissario Tecnico.

6.1.9 - L'uso di pneumatici "rain" è vietato.

6.1.10 - L'uso delle termocoperte è vietato.

ART. 7**7.1 - SERBATOIO**

7.1.1 - Il serbatoio deve rimanere quello originale utilizzato dal Costruttore per il motociclo in oggetto.

7.1.2 - In deroga all'art. 7.1.5 del RTGS, il tappo del serbatoio deve essere mantenuto quello originale utilizzato dal Costruttore.

7.2 - CIRCUITO CARBURANTE

7.2.1 - Il circuito del carburante, inteso come insieme di condotti e dispositivi compresi tra il serbatoio e i corpi farfallati, deve essere mantenuto quello originale utilizzato dal Costruttore.

7.2.2 - E' vietato l'uso di filtri benzina aggiuntivi.

7.2.3 - E' vietato l'uso di connettori rapidi con sistema di chiusura automatica non originali.

7.3 - CARBURANTE

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

ART. 8**8.1 - ALIMENTAZIONE****8.1.1 - GENERALITÀ**

8.1.1.1 - L'impianto di alimentazione deve essere mantenuto quello originale utilizzato dal Costruttore.

8.1.1.2 - E' vietato modificare il diametro massimo del diffusore del corpo farfallato, rispetto a quanto previsto dal Costruttore.

8.1.1.3 - La pompa del carburante ed il relativo regolatore di pressione devono essere mantenuti originali, come previsto dal Costruttore.

8.1.1.4 - Gli iniettori devono rimanere quelli originali utilizzati dal Costruttore.

8.1.1.5 - I cornetti di aspirazione ed i condotti di collegamento del corpo farfallato con la cassa filtro, devono rimanere quelli originali utilizzati dal Costruttore.

8.2 - FILTRO ARIA

8.2.1 - Il filtro dell'aria deve essere sostituito con quello fornito nel Kit Allestimento MGFE.

8.2.2 - La cassa filtro ed i condotti di collegamento con il corpo farfallato devono essere mantenuti quelli originali.

8.2.3 - Il coperchio della cassa filtro deve essere sostituito con quello fornito nel Kit Allestimento MGFE.

8.2.4 - Tutti gli sfiati del motore devono convergere all'interno della cassa filtro ed i tubi di spurgo devono essere sigillati.

8.2.5 - Per quanto riguarda gli sfiati del cambio e del cardano, è obbligatorio usare i componenti forniti nel Kit Allestimento MGFE.

ART. 9**9.1 - MOTORE****9.1.1 – GENERALITÀ**

9.1.1.1 - Salvo per quanto ammesso negli articoli a seguire, il motore deve rimanere quello originale utilizzato dal Costruttore per il motociclo oggetto del Trofeo "Moto Guzzi Fast Endurance 2019".

9.1.1.2 - La corsa e l'alesaggio devono rimanere quelli originali previsti dal Costruttore.

9.1.1.3 - Tutte le guarnizioni motore devono essere originali, come previste dal Costruttore.

9.1.1.4 – Sul motore è ammessa la normale manutenzione prevista dal Manuale di Officina.

9.1.2 - TESTA

9.1.2.1 - Salvo quanto ammesso negli articoli a seguire, è vietato compiere qualsiasi tipo di lavorazione per asportazione di materiale (incluso lucidatura) e/o riporto di materiale (incluso trattamento superficiale).

9.1.2.2 - È consentito rettificare il piano della testa per ripristinare le superfici, conformemente a quanto indicato nella normale manutenzione eventualmente prevista dal Manuale di Officina del Costruttore.

9.1.2.3 - I condotti di aspirazione e scarico devono rimanere originali, come definiti dal Costruttore.

9.1.2.4 - Le valvole, le sedi-valvola, le guide valvola, le punterie, i paraoli, devono rimanere quelle originali definite dal Costruttore. È ammessa solo la normale manutenzione eventualmente prevista dal Manuale di Officina.

9.1.2.5 - Le molle, i semi-coni ed i piattelli delle valvole, devono rimanere quelli originali definiti dal Costruttore.

9.1.2.6 – E' vietato lo spessoramento delle molle.

9.1.3 - DISTRIBUZIONE

9.1.3.1 – E' vietato effettuare qualsiasi modifica agli alberi a camme.

9.1.3.2 - La catena di distribuzione e il relativo tenditore devono essere mantenuti quelli originali previsti dal Costruttore.

9.1.3.3 - I rocchetti della distribuzione devono rimanere quelli originali previsti dal Costruttore. Non è ammesso modificare le viti o asolare i fori di fissaggio del rocchetto all'albero a camme, al fine di variarne la fasatura.

9.1.4 - CILINDRI

9.1.4.1 - I cilindri devono rimanere quelli originali definiti dal Costruttore.

9.1.5 - PISTONI

9.5.1 – E' vietata qualsiasi modifica ai pistoni, inclusi lucidatura e alleggerimento.

9.5.2 – E' vietata qualsiasi modifica a fasce di tenuta, spinotto e relativi fermi.

9.1.6 - BIELLA

9.1.6.1 – E' vietata qualsiasi modifica alle bielle, inclusi alleggerimento e lucidatura.

9.1.7 - ALBERO MOTORE

9.1.7.1 - L'albero motore deve rimanere originale, così come definito dal Costruttore. E' vietata qualsiasi modifica, inclusi alleggerimento, bilanciatura e lucidatura.

9.1.8 - CARTER MOTORE

9.1.8.1 - I carter motore ed i coperchi laterali dei carter motore devono rimanere quelli originali definiti dal Costruttore, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.

9.1.8.2 - È vietato riparare i carter ed i coperchi motore mediante riporto di materiale.

9.1.8.3 – E' obbligatorio il montaggio dei 2 paracilindri forniti nel Kit Allestimento MGFE.

9.1.8.4 – E' obbligatorio il montaggio, sotto il carter motore, del sottocoppa fornito nel Kit Allestimento MGFE.

ART. 10**10.1 - TRASMISSIONE****10.1.1 - FRIZIONE**

10.1.1.1 - Il volano, il disco frizione, il complessivo frizione, la molla a tazza, il piattello spingidisco ed il comando frizione devono rimanere quelli originali previsti dal Costruttore. E' vietata qualsiasi modifica, incluso l'alleggerimento dei componenti.

10.1.2 - CAMBIO

10.1.2.1 - Il numero delle marce, la disposizione degli ingranaggi, il numero dei denti degli ingranaggi, il sistema di selezione delle marce e di azionamento delle forchette del cambio devono rimanere quelli originali definiti dal Costruttore. È vietato qualsiasi tipo di trattamento superficiale per la riduzione degli attriti (incluso lucidatura e superfinishing).

10.1.3 - TRASMISSIONE FINALE

10.1.3.1 – E' vietata qualsiasi modifica rispetto alla conformazione originale definita dal Costruttore.

ART. 11**11.1 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE****11.1.2 - CIRCUITO OLIO**

11.1.2.1 – E' vietata qualsiasi modifica alla pompa dell'olio originale definita dal Costruttore.

11.1.2.2 - Tutti gli sfiati del motore, come specificato in precedenza, devono confluire nella cassa filtro.

11.1.2.3 – E' vietato il montaggio di un eventuale radiatore per il raffreddamento dell'olio motore.

ART. 12**12.1 - IMPIANTO ELETTRICO****12.1.1 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI**

12.1.1.1 - Il cablaggio principale deve rimanere quello originale definito dal Costruttore.

12.1.1.2 - È consentito riposizionare, ma non rimuovere, i comandi elettrici sul manubrio.
12.1.1.3 - L'alternatore e il regolatore di tensione devono rimanere quelli originali, montati, collegati e funzionanti.

12.1.1.4 - La batteria originale può essere sostituita con un'altra avente le stesse caratteristiche (capacità nominale e potenza istantanea), ma non può essere riposizionata.

12.1.1.5 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.

12.1.1.6 - La strumentazione originale (contachilometri / tachimetro) deve essere quella originale definita dal Costruttore.

12.2 - ACCENSIONE ELETTRONICA E CONTROLLO MOTORE

12.2.1 – E' sempre e comunque obbligatorio l'utilizzo della centralina elettronica di accensione fornita nel Kit Allestimento MGFE. Qualunque modifica è vietata.

12.3 – MAPPATURA

12.3.1– E' vietata la sostituzione della centralina elettronica di funzionamento del motore, con altra non fornita dalla Ditta Officine Guareschi.

- 12.3.2 – I sensori delle sonde lambda possono essere disattivati o rimossi ma non sostituiti. Tutti gli altri sensori di comando del motore devono rimanere originali.
- 12.3.3 - Nessun componente elettrico od elettronico (sensore, centralina o sistema di acquisizione) può essere aggiunto sul motociclo, salvo quelli specificati di seguito.
- 12.4 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO
- 12.4.1 - Salvo per quanto espressamente autorizzato negli articoli a seguire, è vietato utilizzare qualsiasi sistema aggiuntivo o strumento di rilevazione, di acquisizione dati e di telemetria.
- 12.4.2 - È ammesso montare uno o più sistemi per la visualizzazione dei seguenti parametri: giri motore, tempo sul giro, ore motore, anche con tecnologia IR (a infrarossi), GPS o rilevazione dei tempi.
- 12.4.3 - Tutti i motocicli devono montare la luce posteriore originale. Il funzionamento è obbligatorio. L'impianto della luce di arresto (stop) deve essere disattivato. La luce posteriore può rimanere accesa anche in caso di "gara asciutta".
- 12.4.4 – E' vietato l'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shifter".
- 12.4.5 - La presenza di cavi o componenti elettronici non ammessi, o di natura indeterminata, è equiparata ad una irregolarità tecnica.

ART. 13

- 13.1 - CARROZZERIA
- 13.1.1 - GENERALITÀ
- 13.1.2 - Salvo per quanto ammesso negli articoli a seguire, tutte le sovrastrutture che compongono la carrozzeria del motociclo, devono essere mantenute originali. Il colore e la grafica sono liberi.
- 13.1.3 – E' vietato l'uso di componenti in fibra di carbonio.
- 13.2 - CARENATURA
- 13.2.1 – E' obbligatorio il montaggio del cupolino anteriore fornito nel Kit Allestimento MGFE, comunque privo del faro anteriore e del relativo impianto elettrico collegato.
- 13.2.2 - La sella originale deve essere sostituita, montando la sella monoposto fornita nel Kit Allestimento MGFE.
- 13.2.3 - I fianchetti laterali devono essere sostituiti con quelli forniti nel Kit.
- 13.3 - PARAFANGHI
- 13.3.1 – Il parafango anteriore deve rimanere quello originale definito dal Costruttore.
- 13.3.2 - La distanza tra parafango anteriore e pneumatico può essere aumentata.
- 13.3.3 - Il parafango posteriore deve essere sostituito con quello fornito nel Kit Allestimento MGFE.
- 13.4 - SELLA
- 13.4.1 - La sella deve essere sostituita con quella presente nel Kit Allestimento MGFE.
- 13.5 - TABELLE PORTA-NUMERO E NUMERI DI GARA
- 13.5.1 – Ogni motociclo deve montare tutte le tabelle portanumero laterali fornite nel Kit Allestimento MGFE, compresi gli attacchi delle tabelle stesse. Il colore di fondo della tabella portanumero deve essere bianco.

ART. 14

- 14.1 - IMPIANTO DI SCARICO
- 14.1.1 – L'impianto di scarico utilizzato deve essere quello fornito nel Kit Allestimento MGFE. Il massimo livello fonometrico ammesso è di 108 dB/A a 5.000 giri/minuto.

ART. 15

- 15.1 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO
- 15.1.1 - È vietato l'uso di bulloneria in titanio o alluminio e di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar, se non presenti in origine sul motociclo o facenti parte del Kit Allestimento MGFE.
- 15.1.2 - La bulloneria del motore non può essere oggetto di alcuna lavorazione o variazione di misura rispetto alla bulloneria originale. È consentito il ripristino delle filettature a mezzo helicoil.

ART. 16

- 16.1 - DISPOSIZIONI TECNICHE DI SICUREZZA
- 16.1.1 - E' obbligatorio rispettare il senso di rotazione indicato dal Costruttore, nel montaggio degli pneumatici sul cerchio ruota.
- 16.1.2 - Il serbatoio deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (fornito nel Kit Allestimento MGFE).
- 16.1.3 - Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, e il filtro dell'olio, devono essere assicurati con un filo d'acciaio da legatura, in modo tale da impedirne l'apertura accidentale. (Un set di tappi d'ammissione e scarico olio forati viene fornito nel Kit Allestimento MGFE).
- Art. 16.1.4 - Il motociclo dovrà avere la luce posteriore sempre operativa anche in caso di condizioni di pista asciutta (Vedi anche punto: 12.3.3).
- 16.1.5 - È obbligatorio montare sempre il paraleva fornito nel Kit di Allestimento MGFE (vedi anche punto: 2.1.6.3), che dovrà essere sostituito nel caso in cui presenti evidenti segni di abrasione o principi di rottura.
- Art. 16.7 - Le estremità esposte dei manubri devono avere un terminale solido di forma sferica, fornito nel Kit Allestimento MGFE.
- Art. 16.8 - Le estremità delle pedane, fornite nel Kit Allestimento MGFE, devono avere i terminali solidi di forma sferica.
- Art. 16.9 – E' obbligatorio eliminare la stampella laterale di stazionamento fornita nel modello in vendita per uso stradale.

ART. 17

- 17.1 – TERMOCOPERTE
- E' vietato l'uso di termocoperte per gli pneumatici, all'interno del Circuito di Gara e comunque sulla Linea di Partenza.

ART. 18

- 18.1 – RIPRESE FOTO E VIDEO
- E' vietato il montaggio sulla moto e/o sul pilota e/o l'utilizzo in gara e durante le prove ufficiali, di qualunque dispositivo di ripresa video e/o fotografico.
- 18.2 – La mancata osservanza di questa norma comporta l'automatica eliminazione del Team dalla Manifestazione e dall'eventuale presenza nelle classifiche delle prove e/o della gara.

ART. 19

- 19.1 – NORME GENERALI
- Per quanto non espressamente contemplato nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Velocità 2019, gli Annessi ed il Regolamento Tecnico Generale Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

Allegato 1**Lista dei Componenti del Kit Allestimento MGFE**

Kit allestimento V7 per Trofeo Fast Endurance Moto Guzzi

Kit sospensioni (Ammortizzatori Ohlins regolabili + Kit cartuccia forcella ant.)

- nr. 1 cupolino con vetro e attacchi
- nr. 1 sottocoppa con attacchi
- nr. 2 fianchetti
- nr. 1 parafango posteriore
- nr. 2 tabelle portanumero con attacchi
- nr. 1 sella
- nr. 1 impianto scarico completo
- nr. 1 filtro aria con coprifiltro
- nr. 1 coppia pastiglie anteriori
- nr. 1 spugna serbatoio
- nr. 1 paraleva freno anteriore
- kit tappi carico/scarico olio (forati per legatura)
- nr. 1 kit pedane pilota
- nr. 1 kit semimanubri
- nr. 1 perno posteriore con nottolini per cavalletto pista
- nr. 2 protezioni cilindri
- centralina con mappatura

N.B. I pezzi di carrozzeria sono da intendersi GREZZI

Campionato Italiano Velocità in Salita**Introduzione**

L'attività delle moto d'epoca in salita si articola su 3 (tre) livelli di attività di seguito riportati; non possono partecipare piloti che abbiano compiuto i 75 anni di età al 01/01/2019, anche se licenziati con una federazione estera. Ai soli fini storici e culturali l'organizzatore può effettuare una sfilata di motoveicoli di particolare interesse storico, purchè gli stessi siano iscritti al Registro Storico e costruiti entro il 1983; a tale sfilata potranno partecipare anche piloti con più di 75 anni purchè muniti di tessera FMI. La sfilata si dovrà effettuare rigorosamente dietro staffetta.

Gruppo 3 – Trofeo Gentleman Driver**1 - Regolamento Sportivo****1.1 – Introduzione**

Attività non competitiva senza rilevamento dei tempi, aperta a tutti i motoveicoli ed ai sidecar con almeno vent'anni, iscritti al RS oppure in possesso di GREEN-CARD e regolarmente verificati. Si precisa che è sempre vietata la presa dei tempi e pertanto l'utilizzo di trasponder. La tassa d'iscrizione è di euro 60,00.

1.2 – Numero prove, validità trofeo, punteggi

Sono valide per il Trofeo tutte le prove previste dal calendario CIVS; la classifica è basata unicamente sul numero di partenze effettuate da ciascun partecipante: a fine Trofeo i primi 5 (cinque) piloti, classificati in base al numero delle partenze nelle gare in programma, riceveranno un attestato di riconoscimento da parte del CME.

A parità di presenze varrà come discriminante l'età del motoveicolo, riportato sul Registro Storico, in caso di ulteriore parità l'età del pilota. Non è prevista una classifica per singola gara, entreranno in classifica di trofeo tutti i partecipanti senza alcun numero minimo di presenze alle prove. I piloti stranieri che non hanno le moto iscritte al Registro Storico non prenderanno punti per la classifica di Trofeo.

1.3 – Motocicli ammessi

Sono ammessi al Trofeo tutti i motoveicoli con almeno vent'anni, regolarmente iscritti al Registro Storico oppure in possesso di GREEN-CARD (attestazione che viene rilasciata dal CME ai motoveicoli che non presentano i requisiti tecnico/estetici necessari per essere iscritti al RS) e regolarmente verificati. Per i motoveicoli di piloti stranieri non vi è l'obbligo dell'iscrizione al Registro Storico o il possesso di GREEN-CARD. È ammessa per ogni partecipante la punzonatura di max. 2 motocicli, utilizzabili entrambi l'uno in alternativa all'altro.

1.3.1 – Classi

Classe unica.

1.3.2 – Tabelle porta numero

La numerazione non ha colori definiti, si adottano numeri chiari su sfondo scuro e viceversa.

La numerazione è composta da tre cifre secondo lo schema seguente:

| | |
|---------------------------------------|---------------------|
| Ciclomotori e motocicli fino a 125 cc | numeri da 001 a 099 |
| Motocicli fino da 126 cc a 250 cc | numeri da 201 a 299 |
| Motocicli fino da 251cc a 500 cc | numeri da 301 a 399 |
| Motocicli oltre i 500 cc | numeri da 801 a 899 |
| Sidecar | numeri da 901 a 999 |

1.4 – Piloti ammessi

Possono partecipare piloti Italiani e stranieri.

1.4.1 – Tessere e licenze

I piloti italiani devono essere possessori di Tessera Sport e/o Licenza FMI, mentre gli stranieri devono essere in possesso di regolare licenza e nulla osta rilasciato dalla FMN d'appartenenza.

1.4.2 – Età minima e massima

L'età minima per la partecipazione è di anni 18; non possono partecipare piloti che abbiano compiuto i 75 anni di età al 01/01/2019.

1.5 – Modalità d'iscrizione alle gare

Secondo quanto previsto dal CIVS.

1.6 – Iscrizione al Trofeo e numeri fissi

Non è prevista l'iscrizione al Trofeo, ogni pilota può prenotare il numero fisso per tutta la stagione 2019 contattando la segreteria del CIVS.

1.7 – Articolazione della gara

Ogni gara prevede che i piloti effettuino un turno di prove libere e 2 (due) partenze valide per la classifica di Trofeo.

1.7.1 – Verifiche amministrative, sportive e tecniche

I piloti devono recarsi dai commissari incaricati per la verifica dei titoli d'accesso previsti dagli articoli 1.3 e 1.4.1, nonché per le verifiche tecniche e di sicurezza dei motoveicoli.

1.7.2 – Prove libere

E' previsto un turno di prove libere, salvo diversa indicazione riportata sul Regolamento Particolare.

1.8 – Gara

Sono previste due manche, salvo diversa indicazione riportata sul Regolamento Particolare. Essendo un'attività non competitiva e senza rilevamento dei tempi non è prevista l'adozione di trasponder

1.8.1 – Procedura di partenza

I piloti prenderanno il via uno alla volta in base al proprio numero di gara ad intervalli regolari.

1.8.2 – Svolgimento della gara

Il pilota dovrà adottare un comportamento consono a questa attività che ha uno spirito ludico e non è in alcun modo competitiva, percorrendo il tratto di gara ad un'andatura adeguata alle proprie capacità.

1.8.3 – Interruzione della gara

Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manche di gara il punteggio dell'unica disputata sarà valida per la classifica del Trofeo.

1.8.4 – Parco chiuso

Non è previsto parco chiuso.

1.8.5 – Premiazioni

Non è prevista alcuna premiazione, gli organizzatori possono prevedere nel regolamento particolare l'attribuzione di premi speciali ai partecipanti.

Gruppo 4 – Campionato Italiano Regolarità in salita

1 - Regolamento Sportivo

1.1 – Introduzione

Attività basata su criteri di abilità, quali la costanza e la regolarità nella percorrenza da un punto all'altro di un tratto di strada chiusa al traffico; il Trofeo è aperto a tutti i motoveicoli ed ai sidecar con almeno vent'anni, iscritti al Registro Storico. La tassa d'iscrizione è di euro 80,00 nei casi d'iscrizione ad una seconda classe di gruppo 4 la tassa per la seconda moto è di euro 60,00.

1.2 – Numero prove, validità trofeo, punteggi

Sono valide per il Campionato tutte le prove previste dal calendario CIVS, per accedere alla classifica finale di Campionato è indispensabile da parte dei piloti prendere parte ad almeno 3 (tre) gare della classe di appartenenza. La somma dei punteggi conseguiti in ogni manche disputata nell'arco del Campionato determinerà la classifica finale dello stesso. Vista la particolare tipologia di manifestazione, per incentivare la partecipazione, ai soli fini della classifica della singola gara, la classe si considera costituita anche con la presenza di un solo pilota, i punti acquisiti sono validi per la classifica di Campionato. Per i piloti stranieri con moto non iscritte al Registro Storico i punti conseguiti nelle gare non sono validi per la classifica di Campionato. A parità di punteggio varrà come discriminante il maggior numero di manche disputate, in caso di parità la maggiore età del motoveicolo utilizzato riportata sul Registro Storico, in caso di ulteriore parità la maggiore età del pilota. Per l'assegnazione del titolo di Campione Italiano nel corso del Campionato dovranno aver ottenuto punti un minimo di 3 (tre) piloti in quella classe.

1.3 – Motocicli ammessi

La partecipazione è aperta ai tutti i motoveicoli con almeno vent'anni, iscritti al RS in assetto sportivo e/o competizione e regolarmente verificati. Sono esclusi i motocicli in assetto cross, regolarità, enduro e trial. Per i motoveicoli di piloti stranieri non vi è l'obbligo dell'iscrizione al Registro Storico. È ammessa per ogni partecipante la punzonatura di max. 2 motocicli, utilizzabili entrambi l'uno in alternativa all'altro per ogni classe nella quale è iscritto.

1.3.1 – Classi

Vintage Mini

Sono ammessi a questa classe i ciclomotori ed i motocicli spinti da motore a 2 o 4 tempi ad 1 o 2 cilindri, con cilindrata fino a 125 cc. con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

Vintage

Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motori a 2 o 4 tempi, da 1 a 4 cilindri con cilindrata a partire da 126 cc. con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

2 Strokes

Sono ammessi a questa classe i motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 4 cilindri, **con cilindrata fino a 750 cc.**, con raffreddamento ad aria o ad acqua dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998. Sono ammessi anche motocicli di tipologia GP, Competizione e Competizione Derivate con motore a 2 tempi, a 1 o 2 cilindri fino a 350 cc. costruiti o commercializzati entro il 31/12/1998.

Open

Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, a partire da 126 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998.

Sidecar

Sono ammessi a questa classe i sidecar spinti da motore a 2 o 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, con raffreddamento ad aria o ad acqua con cilindrata massima di 1100 cc., **costruiti o commercializzati entro il 31/12/1998.**

1.3.2 – Tabelle porta numero

La numerazione non ha colori definiti, si adottano numeri chiari su sfondo scuro e viceversa.

La numerazione delle classi è composta da tre cifre secondo lo schema seguente:

| | |
|---------------------|----------------------------|
| Vintage Mini | numeri da 001 a 099 |
| 2 Strokes | numeri da 301 a 399 |
| Vintage | numeri da 601 a 699 |
| Open | numeri da 801 a 899 |
| Sidecar | numeri da 901 a 999 |

1.4 – Piloti ammessi

Possono partecipare piloti Italiani e stranieri.

1.4.1 – Tessere e licenze

I piloti italiani devono essere possessori di licenza velocità, licenza fuoristrada con estensione velocità o licenze di grado superiore rilasciate dalla FMI; per gli stranieri è necessaria la propria licenza nazionale ed il nulla osta della FMN di appartenenza.

1.4.2 – Età minima e massima

L'età minima per la partecipazione è di anni 18; non possono partecipare piloti che abbiano compiuto i 75 anni di età al 01/01/2019, anche se in possesso di regolare licenza e nulla osta rilasciato dalla Federazione d'appartenenza.

1.5 – Modalità d'iscrizione alle gare

Ciascun pilota può iscriversi a più classi, secondo le modalità previste dal CIVS.

1.6 – Iscrizione al Campionato e numeri fissi

Non è prevista l'iscrizione al Trofeo, ogni pilota può prenotare il numero fisso per tutta la stagione 2019 contattando la segreteria del CIVS.

1.7 – Articolazione della gara

Ogni gara prevede che i piloti effettuino 2 (due) turni di prove e 2 (due) manche valide per la classifica di gara.

1.7.1 – Verifiche amministrative, sportive e tecniche

I piloti devono recarsi dai commissari incaricati per la verifica dei titoli d'accesso previsti dagli articoli 1.3 e 1.4.1, nonché per le verifiche tecniche e di sicurezza dei motoveicoli.

1.7.2 – Prove ufficiali non cronometrate

È previsto un turno di prove ufficiali non cronometrate.

1.7.3 – Prove ufficiali cronometrate

È previsto un turno di prove ufficiali cronometrate, il cui tempo fungerà da riferimento per le due manche di gara. Il tempo realizzato nella manche cronometrata di qualifica (tempo di riferimento) verrà comunicato ai piloti concorrenti prima della partenza delle due manche di gara. Nel caso in cui per un qualsiasi motivo un pilota non riuscisse a concludere la prova ufficiale cronometrata di qualifica, potrà partecipare alle due manche della gara avendo come tempo di riferimento il tempo maggiore fatto registrare nella propria classe, che gli sarà comunicato prima della partenza delle due manche di gara.

1.8 – Gara

Sono previste due manche cronometrate entrambe valide per la classifica.

1.8.1 – Procedura di partenza

I piloti prenderanno il via uno alla volta in base al proprio numero di gara ad intervalli regolari.

1.8.2 – Svolgimento della gara

Il pilota nelle due manche di gara dovrà cercare di percorrere il tratto di strada ad un'andatura tale da ripetere il tempo effettuato nella prova ufficiale.

1.8.3 – Interruzione della gara

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

In questo caso sarà assegnato il solo punteggio relativo alla manche disputata che sarà valido sia per la classifica di gara che per la classifica di Campionato.

1.8.4 – Parco chiuso

Non è previsto parco chiuso, alla fine della seconda manche di gara, a propria discrezione, il Commissario Tecnico può individuare uno o più motoveicoli da sottoporre ai controlli tecnici e di sicurezza.

1.8.5 – Classifica di gara e premiazioni

La classifica di ogni manche verrà determinata dalla penalità conseguita, calcolata in base alla differenza tra il tempo realizzato nella salita di prova ufficiale cronometrata di qualifica, che fungerà da tempo di riferimento, ed il tempo ottenuto nella manche disputata. Ogni manche conferirà ai piloti un punteggio in base al piazzamento riportato. La somma dei punteggi conseguiti nelle due manche determinerà la classifica finale di gara. Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manche, potrà accedere alla classifica di gara dopo l'ultimo classificato con 2 (due) manche all'attivo. Il punteggio acquisito nell'unica manche disputata sarà valido per la classifica di gara e di Campionato.

In caso di parità di risultato, vale quale discriminante il miglior piazzamento nell'ultima manche disputata, in caso di ulteriore parità la maggiore età del motoveicolo utilizzato e riportata sul Registro Storico, mentre qualora permanesse la parità la maggiore età del pilota. Verranno premiati i primi 3 (tre) classificati per ogni classe.

Gruppo 5 – Campionato Italiano Velocità in salita

1 - Regolamento Sportivo

1.1 – Introduzione

Attività agonistica basata sulla prestazione pura (velocità) ossia sulla capacità di percorrere da un punto all'altro di un tratto di strada chiusa nel tempo minore possibile. La partecipazione, aperta a tutti i motoveicoli ed ai sidecar con almeno vent'anni, iscritti al Registro Storico. La tassa d'iscrizione è di euro 100,00 nei casi d'iscrizione ad una seconda classe di gruppo 5 la tassa per la seconda moto è di euro 80,00.

1.2 – Numero prove, validità trofeo, punteggi

Sono valide per il Campionato tutte le prove previste dal calendario CIVS, per accedere alla classifica finale di Campionato è indispensabile da parte dei piloti prendere parte ad almeno 3 (tre) gare della classe di appartenenza. La somma dei punteggi conseguiti in ogni manche disputata nell'arco del Campionato determinerà la classifica finale dello stesso.

Per favorire la partecipazione, una classe è costituita anche con un solo pilota al via in una sola manche di gara ed i punti acquisiti sono validi per la classifica di Campionato. Per i piloti stranieri con moto non iscritte al Registro Storico i punti conseguiti nelle gare non sono validi per la classifica di Campionato. A parità di punteggio varrà come discriminante il maggior numero di manche disputate, in caso di parità la maggiore età del motoveicolo utilizzato riportata sul Registro Storico, in caso di ulteriore parità la maggiore età del pilota. Per l'assegnazione del titolo di Campione Italiano nel corso del Campionato dovranno aver ottenuto punti un minimo di 3 (tre) piloti in quella classe.

1.3 – Motocicli ammessi

La partecipazione è aperta ai tutti i motoveicoli con almeno vent'anni, iscritti al RS in assetto sportivo e/o competizione e regolarmente verificati. Sono esclusi i motocicli in assetto cross, regolarità, enduro e trial. Per i motoveicoli di piloti stranieri non vi è l'obbligo dell'iscrizione al Registro Storico. È ammessa per ogni partecipante la punzonatura di max. 2 motocicli, utilizzabili entrambi l'uno in alternativa all'altro per ogni classe nella quale è iscritto.

1.3.1 – Classi

TT Mini

Sono ammessi a questa classe ciclomotori e motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 2 Tempi, ad un cilindro, con cilindrata fino ad 80 cc. con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983. Motocicli derivati dalla serie, spinti da motore con a 4 Tempi con cilindrata fino a 125 cc. con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

TT 175

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 4 Tempi, ad uno o più cilindri, con cilindrata da 126 cc. fino a 175 cc. con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

TT 250

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 4 Tempi, ad uno o più cilindri, con cilindrata da 176 cc. fino a 250 cc. con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983. Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 2 Tempi, ad uno o più cilindri, con cilindrata fino da 81 cc. fino a 125 cc. con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

TT 500

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 4 Tempi ad uno o più cilindri con cilindrata da 251 cc fino a 500 cc. con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983, sono inoltre ammessi motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 2 Tempi ad uno o più cilindri con cilindrata da 126 cc fino a 250 cc. con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

TT Sport

Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4 Tempi, da 2 a 4 cilindri, con cilindrata sino a 600 cc. a 2 o più valvole per cilindro, mono o bialbero, con raffreddamento ad aria, acqua o misto, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998. Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4 Tempi, da 3 a 4 cilindri, con cilindrata sino a 750 cc. a 2 o più valvole per cilindro, mono o bialbero, con raffreddamento ad aria, acqua o misto, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1994. Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4 Tempi, a 2 cilindri, con cilindrata sino a 1000 cc. a 2 o più valvole per cilindro, mono o bialbero, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1994.

Sono ammessi a questa classe i motocicli con telai di serie o speciali, spinti da motore a 4 Tempi ad 1 cilindro, con cilindrata sino a 1000 cc. a 2 o più valvole per cilindro, mono o bialbero, con raffreddamento ad aria, ad acqua, o misto, dotati di freni a tamburo o a disco costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998.

TT 2 Tempi

Sono ammessi motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 2 Tempi ad uno o più cilindri con cilindrata da 126 cc fino a 250 cc. con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 2 Tempi ad uno o più cilindri con cilindrata da 251 cc fino a 750 cc. con raffreddamento ad aria o ad acqua e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1988.

Sono ammessi a questa classe motocicli della tipologia GP, Competizione e Competizione Derivate con motore a 2 tempi, a 1 o 2 cilindri fino a 350 cc. costruiti o commercializzati entro il 31/12/1988.

1.3.2 – Tabelle porta numero

La numerazione non ha colori definiti, si adottano numeri chiari su sfondo scuro e viceversa. La numerazione delle classi è composta da tre cifre secondo lo schema seguente:

| | |
|------------|---------------------|
| TT Mini | numeri da 001 a 099 |
| TT 175 | numeri da 201 a 299 |
| TT 250 | numeri da 301 a 399 |
| TT 2 Tempi | numeri da 301 a 399 |
| TT 500 | numeri da 601 a 699 |
| TT Sport | numeri da 801 a 899 |

1.4 – Piloti ammessi

Possono partecipare piloti Italiani e stranieri.

1.4.1 – Tessere e licenze

I piloti italiani devono essere possessori di licenza velocità, licenza fuoristrada con estensione velocità o licenze di grado superiore rilasciate dalla FMI e gli stranieri in possesso di licenza equivalente o di grado superiore rilasciato dalla Federazione (aderente alla FIM) d'appartenenza accompagnata da nulla osta della stessa.

1.4.2 – Età minima e massima

L'età minima per la partecipazione è di anni 18, non possono partecipare piloti che abbiano compiuto i 75 anni di età al 01/01/2019, anche se in possesso di regolare licenza e nulla osta rilasciato dalla Federazione d'appartenenza.

1.5 – Modalità d'iscrizione alle gare

Ciascun pilota può iscriversi a più classi, secondo le modalità previste dal CIVS.

1.6 – Iscrizione al Campionato e numeri fissi

Non è prevista l'iscrizione al Trofeo, ogni pilota può prenotare il numero fisso per tutta la stagione 2019 contattando la segreteria del CIVS.

1.7 – Articolazione della gara

Ogni gara prevede che i piloti effettuino 2 (due) turni di prove e 2 (due) manche valide per la classifica di gara.

1.7.1 – Verifiche amministrative, sportive e tecniche

I piloti devono recarsi dai commissari incaricati per la verifica dei titoli d'accesso previsti dagli articoli 1.3 e 1.4.1, nonché per le verifiche tecniche e di sicurezza dei motoveicoli.

1.7.2 – Prove ufficiali non cronometrate

È previsto un turno di prove libere ufficiali non cronometrate.

1.7.3 – Prove ufficiali cronometrate

È previsto un turno di prove ufficiali cronometrate, il tempo realizzato servirà a determinare l'ordine di partenza dei piloti di ciascuna classe. Nel caso in cui un pilota non riuscisse a concludere la prova ufficiale cronometrata di qualifica, potrà partecipare alle due manche di gara partendo in coda ai piloti della sua stessa classe.

1.8 – Gara

Sono previste due manche cronometrate entrambe valide per la classifica.

1.8.1 – Procedura di partenza

I piloti prenderanno il via uno alla volta ad intervalli regolari in base all'ordine di partenza determinato dal turno di prove ufficiali.

1.8.2 – Svolgimento della gara

Il pilota in ciascuna delle due manche di gara dovrà cercare di percorrere il tratto di strada nel più breve tempo possibile.

1.8.3 – Interruzione della gara

Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manche, l'unica disputata sarà valida per la classifica.

In questo caso sarà assegnato per la classifica di Campionato sarà assegnato il solo punteggio relativo alla manche disputata.

1.8.4 – Parco chiuso

Non è previsto parco chiuso, alla fine della seconda manche di gara, a propria discrezione, il Commissario Tecnico può individuare uno o più motoveicoli da sottoporre ai controlli tecnici e di sicurezza.

1.8.5 – Classifica di gara e premiazioni

La classifica di gara sarà determinata dalla somma dei punti conseguiti dai piloti nelle singole manche di gara. Qualora per un qualsiasi motivo un pilota prenda parte ad una sola delle due manche potrà accedere alla classifica di gara con il punteggio conseguito nell'unica manche. In caso di parità di risultato, vale quale discriminante, il numero delle manche disputate, in caso di ulteriore parità il miglior piazzamento nell'ultima manche disputata. In caso di ulteriore parità sarà discriminante la maggiore età del motoveicolo riportata sul Registro Storico ed in ultima istanza la maggiore età del pilota. Vista la particolare tipologia di manifestazione, ai soli fini della classifica della singola gara la classe si considera costituita anche con la presenza di un solo pilota ed i punti acquisiti sono validi per la classifica di gara e di Campionato. Verranno premiati i primi 3 (tre) classificati per ogni classe.

Specifiche Tecniche Generali e Norme di Sicurezza per i Gruppi 3, 4 e 5.

Art. 1 – Ciclistica – Telaio – Sporgenze

Tutte le viti che sporgono all'esterno (asta freno posteriore, tendicatena etc.) dovranno essere coperti con protezioni in tubo di gomma.

Art. 2 - Manubri e comandi manubrio

2.1 - Sul semi-manubrio destro o sul lato destro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante (kill-switch), che consenta di spegnere il motore. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.

2.2 – Strumenti di rilevazione tempi

In tutte le classi di Gruppo 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.

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.

Art. 3 – Pedane e comandi pedane

- 3.1 - Le estremità esposte dei manubri devono avere una parte terminale in materiale solido di forma sferica.
- 3.2 - Riparare manubri mediante saldatura è vietato.
- 3.3 - Tutte le leve di comando sui manubri devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica con un diametro minimo di mm. 16, eventualmente schiacciata fino ad uno spessore minimo di mm. 14.
- 3.4 - 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.

Art. 4 – Impianto frenante

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. 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.

Art. 5 – Pneumatici

- 5.1 - 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.
- 5.2 - **E' consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti di tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain.** Gli pneumatici slick sono ammessi solo per i motocicli di tipologia 1^ Categoria GP e GP, ovvero di tipo Gran Premio.

Art. 6 – Serbatoio carburante

Il serbatoio, eccezion fatta per i motocicli in assetto stradale ed i motocicli partecipanti al Gruppo 3, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

Art. 7 – Recupero degli sfiati motore

- 7.1. - I motocicli con motore 4T equipaggiati di cassa filtro, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:
 - I tubi di spurgo o di sfiato della cassa filtro devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
 - Gli sfiati motore devono terminare e scaricare nella cassa filtro, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.
- 7.2 - Sui motocicli 2 tempi o 4 tempi privi di cassa filtro, tutti i tubi di sfiato del motore devono terminare in uno o più serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati al motociclo. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 250 cc. per i motoveicoli a 2 tempi e di 500 cc. per i motoveicoli a 4 tempi.

Art. 8 – Trasmissione

- 8.1- In tutti i motocicli, se la trasmissione primaria è aperta, deve essere munita di una protezione di sicurezza atta ad evitare eventuali lesioni al pilota e/o al passeggero in caso di contatto.

8.2 - Pinna Para-Catena

- 8.2.1 - È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra la catena e la corona.
- 8.2.2 - La pinna para-catena può essere costruita utilizzando materiale metallico, plastico o composito, purché abbia uno spessore sufficiente a garantirne la funzione protettiva.

Art. 9 – Circuito raffreddamento e lubrificazione

- 9.1.1 - In tutte le classi, il tappo di carico del radiatore dell'acqua è libero purché garantisca una tenuta perfetta del circuito di raffreddamento e venga assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale.
- 9.1.2 - L'unico liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito dell'acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.
- 9.2 - Circuito Olio
 - 9.2.1- Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, i tubi di mandata e ritorno al radiatore olio, i filtri dell'olio e gli scambiatori (acqua olio) esterni al motore, devono avere una tenuta perfetta ed essere assicurati con un filo da legatura in modo tale da impedirne l'apertura accidentale.
 - 9.2.2 - 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.

Art. 10 – Dispositivi Video

- 10.1 - Il montaggio di dispositivi (di registrazione e/o trasmissione) video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato. L'organizzatore della manifestazione, o il promotore del campionato, possono richiedere al D.d.G. l'autorizzazione per alcuni piloti al montaggio e all'uso di tali dispositivi a scopo commerciale e/o promozionale. Il D.d.G. ha facoltà di rifiutare il montaggio e l'uso di suddetti dispositivi.

Art. 11 – Carrozzeria

- 11.1 – Vasca Sottocoppa
 - I motocicli con motori a 4 tempi dovranno essere dotati, sotto al motore, di apposito contenitore a bacinella, atto a contenere un feltro o spugna per assorbire accidentali perdite o trasudi di lubrificante dal motore
- Art. 11.2 – Parafango Anteriore
 - I motocicli in versione naked, quindi senza carenatura dovranno obbligatoriamente montare un parafango sulla ruota anteriore.

Art. 12 – Abbigliamento

- 12.1 - Per il gruppo 5 le tute debbono essere del tipo intero e non divisibili. Per i soli 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.
- 12.2 – È obbligatorio l'uso di un dispositivo paraschiama 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.

12.3 – In tutte le classi inserite nel regolamento Meeting in Pista, in deroga a quanto stabilito dal RTGS, È FORTEMENTE CONSIGLIATO ma non obbligatorio, l'uso del dispositivo di protezione pettorale omologato (vedi allegato 6 Annesso Velocità). Tale dispositivo sarà obbligatorio a partire dal 2020.

12.4 – In tutte le classi inserite nel regolamento Meeting in Pista, a parziale deroga di quanto stabilito dal RTGS, negli Art. 17.4.1, 17.4.2, 17.4.4, 17.4.5, si precisa che è FORTEMENTE CONSIGLIATO ma non obbligatorio, l'uso di tute, guanti e stivali adeguati alla disciplina ed omologati secondo gli standard elencati nell'allegato 6 "DPI".

Si precisa inoltre che:

- le tute dovranno essere adeguate alla disciplina ed avere uno spessore di minimo mm. 1,2 in ogni zona della tuta e che spalle, gomiti, dorso, ginocchia ed entrambi i lati del tronco e delle anche dovranno essere rinforzate almeno da un doppio strato di pelle, da un'imbottitura in schiuma poliuretanica di spessore minimo di mm. 8 o un guscio di materiale plastico e/o metallico resistente alle abrasioni.

- gli stivali protettivi dovranno avere un'altezza minima di mm. 200 in modo da assicurare assieme alla tuta, una completa protezione della cute delle gambe.

- I guanti protettivi dovranno essere in pelle ed avere una lunghezza sufficiente ad assicurare assieme alla tuta, una completa protezione della cute delle braccia.

A parziale deroga di quanto stabilito dal RTGS nell'Art. 17.8.1, si precisa che gli indumenti, le calzature ed i guanti, è ammesso utilizzare materiali alternativi alla pelle purché siano adeguati alla disciplina ed abbiano uno spessore minimo di mm. 1,5, a condizione che non fondano con il calore e che abbiano proprietà uguali o superiori alla pelle per quanto riguarda: qualità ignifuga, resistenza all'abrasione, coefficiente di attrito su ogni tipo di asfalto, assorbimento alla traspirazione, test medico (non tossico e non allergico).

Art. 13 – Definizione motocicli in assetto stradale

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.

Art. 14 – Deroghe e Specifiche generali per motocicli in assetto stradale

14.1 - Per gli eventuali motocicli in assetto stradale che partecipano al Gruppo 3 o a eventuale Gruppo 4 e Gruppo 5 è obbligatorio per sicurezza fasciare con nastro adesivo il faro e le luci posteriori, le frecce se con parabola in vetro, nastrare la targa e il porta targa con nastro adesivo e fermare il cavalletto laterale con filo di ferro al telaio. È obbligatorio inoltre togliere gli specchi.

14.2 - Si deroga l'obbligo di riempire il serbatoio con spugna antideflagrante tipo esplosafe.

14.3 - Si deroghi alla rimozione delle piastre porta pedane e pedane passeggero per i motocicli in assetto stradale.

14.4 - La stampella laterale potrà essere non rimossa ma legata saldamente al telaio.

14.5 - Potranno essere mantenuti: l'avvisatore acustico, il portatarga, la targa, il gancio per il casco, gli indicatori di direzione, le maniglie per il passeggero.

Art. 15 – Deroghe e Specifiche generali per motocicli partecipanti al Gruppo 3

15.1 - Si deroga l'obbligo di riempire il serbatoio con spugna antideflagrante tipo esplosafe per i motocicli partecipanti al Gruppo 3

15.2 - Si deroga l'obbligo di montare la luce posteriore per i motocicli partecipanti al gruppo3.

Art. 16 - Deroghe RTGS

Si riportano di seguito gli articoli del Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza ove si evidenziano le deroghe riguardanti le Moto d'Epoca.

16.1 - La pinna para-catena potrà essere fissata sul forcellone mediante saldatura, viti o fascette. La qualità applicativa e protettiva della pinna è soggetta a verifica da parte del Commissario Tecnico Verificatore.

16.2 - Targhe porta numero e numeri di gara - Potranno indifferentemente, a seconda della tipologia e dell'epoca del motociclo, essere posizionati sulla carena o sulla coda.

16.3 - Complessi di scarico - Il divieto di sporgenza dei tubi di scarico oltre la tangente verticale allo pneumatico posteriore non viene applicato.

16.4 - 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.

16.5 - Motore - Si deroghi agli obblighi per quanto riportato circa le protezioni dei coperchi laterali del carter motore e protezioni di vario genere atte a resistere ad urti ed abrasioni, salvo disposizioni particolari.

16.6 - Serbatoio carburante - Si deroghi ai seguenti obblighi: un solo serbatoio; fissaggio del serbatoio al telaio oltre che con attacchi 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 partecipanti al gruppo 4 ed al gruppo 3.

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

16.8 - Lubrificanti e liquidi di raffreddamento - Si deroghi alla 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.

16.9 - 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 dello pneumatico posteriore; nessuna parte del motociclo deve superare il piano verticale tangente la parte anteriore dello 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 parafanghi nel rispetto della storicità del motociclo.

16.10 - Punzonatura motocicli - Si deroghi il divieto di punzonare un solo motociclo; ogni pilota potrà punzonare fino a 2 motocicli purché entrambi compatibili tecnicamente con la classe di appartenenza. Uno stesso motociclo potrà essere punzonato anche da 2 piloti purché uno dei due risulti iscritto al Gruppo 4 o 5 e l'altro esclusivamente al Gruppo 3.

16.11 - Norma Finale Disposizioni Tecniche e Sportive Generali valide per il Gruppo 3, Gruppi 4 e 5. Il STS (Settore Tecnico Sportivo) è l'unico organo competente a deliberare in merito ai motocicli ammessi alle competizioni di moto d'Epoca. Tutti i motocicli debbono 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 debbono 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. Per tutto quanto non contemplato nel presente regolamento e nelle specifiche tecniche di classe, valgono in quanto applicabili le norme contenute nel RTGS, nel RMM e nei suoi Annessi, nonché nel Regolamento di Giustizia della FMI validi per l'anno in corso.

Specifiche Tecniche per il Gruppo 3

Premessa

Per tutte le norme tecniche non specificate di seguito, si fa riferimento alle norme sportive **e tecniche** generali della moto epoca velocità.

Art. 1 - Ruote

A raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, **originali del modello o altri della stessa misura, se storicamente documentati.**

Art. 2 – Freni

Per motivi di sicurezza per le moto di tipologia GP e Competizione sono ammesse le pompe freno radiali e le leve freno con regolazione in deroga al Registro Storico.

Art. 3 – 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, è autorizzato l'utilizzo di pneumatici tipo slick per le moto di tipologia GP e Competizione. In questa classe sono inoltre ammessi pneumatici di tipo rain nei casi in cui venga dichiarata gara bagnata dal Direttore di Gara.

Specifiche Tecniche per le classi di Gruppo 4

Premessa

Per tutte le norme tecniche non specificate di seguito, si fa riferimento alle norme sportive **e tecniche** generali della moto epoca velocità.

Art. 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 numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole, salvo modifiche storicamente documentate.

Per i motori a 2 tempi non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie. È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

Art. 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.

Art. 3 – Accensione

Il sistema di accensione 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. 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.

Art. 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.

Art. 5 – Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo. Sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

5.1 - Forcella – originale o storicamente compatibile, **per tipologia e diametro.**

5.2 - Ammortizzatori – sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno, purché solidale con il corpo principale. **Nelle classi 2 Strokes e Open sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno separato se montati di serie.**

5.3 - Ruote

A raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, **originali del modello o altri della stessa misura, se storicamente documentati di diametro minimo 18", sono ammessi diametri inferiori unicamente se trattasi di cerchi originali montati di serie.** Per le classi 2 Strokes e Open i cerchi ruota devono essere gli **originali del modello o altri della stessa misura, se storicamente documentati**, i motocicli con cerchi da 16" o 18", in deroga alla conformità del motociclo al Registro Storico per motivi di sicurezza potranno essere utilizzati cerchi da 17", purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

Art. 6 – Freni

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

Pompe e pinze originali o del periodo storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. Sono vietati i dischi freno flottanti ed a margherita.

Per le classi 2 Strokes e Open in deroga al Registro Storico sono ammesse leve freno con regolazione, purché siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto. Per motivi di sicurezza per le moto di tipologia GP e Competizione sono ammesse le pompe freno radiali in deroga al Registro Storico.

Art. 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 debbono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, in particolare i silenziatori debbono essere atti a non superare i 108 dB/A a. È vietato l'uso di silenziatori in carbonio se non di serie.

Art. 8 – Serbatoio

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

Art. 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 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**.

Per la classe **Vintage Mini** la sezione massima al posteriore è di mm 110, per la classe **Vintage** la sezione massima al posteriore è di mm 150, per la classe **Open** la sezione massima al posteriore è di mm 190, per la classe **2 Strokes** la sezione massima al posteriore è di mm 165, in questa classe è autorizzato l'utilizzo di pneumatici tipo slick per le moto di tipologia GP e Competizione. Per la classe **Sidecar** la sezione dello pneumatico posteriore è libera. In tutte le classi è ammesso l'uso di pneumatici di tipo rain **esclusivamente** nei casi in cui venga dichiarata gara bagnata dal Direttore di Gara.

Art. 10 – Carrozzeria

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo. Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

Specifiche Tecniche per le classi di Gruppo 5

Premessa

Per tutte le norme tecniche non specificate di seguito, si fa riferimento alle norme sportive **e tecniche** generali della moto epoca velocità.

Art. 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 numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole, salvo modifiche storicamente documentate.

Per i motori a 2 tempi non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie. È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

Art. 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.

Art. 3 – Accensione

Il sistema di accensione 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.

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.

Art. 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.

Art. 5 – Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo. Sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

5.1 - Forcella – originale o storicamente compatibile, **per la classe TT 175 steli di diametro massimo 35 mm, per le classi TT 250 e TT 500 steli di diametro massimo 38 mm. Per le classi TT Mini, TT Sport e TT 2 Tempi forcella originale o storicamente compatibile, per forma e dimensioni.**

5.2 - Ammortizzatori – sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno, purché solidale con il corpo principale. **Nelle classi TT Sport e TT 2 Tempi sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno separato se montati di serie.**

5.3 - Ruote – a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, **originali del modello o altri della stessa misura, se storicamente documentati di diametro minimo 18”, sono ammessi diametri inferiori unicamente se trattasi di cerchi originali montati di serie.** Per le classi TT Sport e TT 2 Tempi i cerchi ruota devono essere gli originali del modello o altri della stessa misura, se storicamente documentati, i motocicli con cerchi da 16” o 18”, in deroga alla conformità del motociclo al Registro Storico per motivi di sicurezza potranno essere utilizzati cerchi da 17”, purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

Art. 6 – Freni

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

Pompe e pinze originali o del periodo storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. Sono vietati i dischi freno flottanti ed a margherita. Per le classi TT Sport e TT 2 Tempi in deroga al RS sono ammesse leve freno con regolazione, purché siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

Art. 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 debbono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, in particolare i silenziatori debbono essere atti a non superare i 108 dB/A a. È vietato l'uso di silenziatori in carbonio se non di serie.

Art. 8 – Serbatoio

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

Art. 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. Per le classi TT Mini, TT 175, TT 250 la sezione massima al posteriore è di mm 110, per la classe TT 500 la sezione massima al posteriore è di mm 130, per la classe TT Sport la sezione massima al posteriore è di mm 190, per la classe TT 2 Tempi la sezione massima al posteriore è di mm 165, in questa classe è autorizzato l'utilizzo di pneumatici tipo slick per le moto di tipologia GP e Competizione. In tutte le classi è ammesso l'uso di pneumatici di tipo rain solo nei casi in cui venga dichiarata gara bagnata dal Direttore di Gara.

Art. 10 – Carrozzeria

Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo. Per tutte le moto è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

CAMPIONATO ITALIANO GRUPPO 5 MOTOCROSS

COPPA ITALIA GRUPPO 4 MOTOCROSS

1 – Regolamento sportivo

Si specifica che sono di competenza del CME le manifestazioni che utilizzano criteri legati all'età piuttosto che a specifiche tecniche chiaramente richiamantesi ad un periodo storico (doppi ammortizzatori etc.).

1.1 – Definizione

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. Ad esse sono abbinate delle batterie denominate Coppa Italia Cross Epoca Gr. 4, manifestazioni di cross non agonistiche basate sulla regolarità di percorrenza. 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. Un membro del CME potrà effettuare un sopralluogo nel periodo precedente la manifestazione al fine di verificare l'attuazione delle indicazioni del Comitato stesso.

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 CME per la relativa approvazione.

1.2 – Numero prove e validità Campionato

Prove: otto, tutte valide ai fini della classifica finale di Campionato.

Contributo federale: da € 400,00 a € 1.200,00 per ogni prova, a seconda del parere espresso nella "Scheda di Qualità".

1.3 – Punteggi e Classifiche

Classifica finale di Campionato: verrà redatta sommando tutti i punti delle gare regolarmente disputate; una delle gare sarà valida anche quale "Trofeo delle Regioni".

Classifiche di gara:

Gruppo 5: 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.

Gruppo 4:

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)

1.4 – Motocicli ammessi**Gruppo 5:**

Sono ammesse moto da competizione fuoristrada di modello fino al 31.12.1985 (ad eccezione delle classi D3, E4, E5 e G che potranno essere sino al 31.12.1989) iscritte al Registro Storico FMI secondo quanto riportato nello specifico regolamento.

Sono ammessi anche motocicli da Regolarità, i quali dovranno essere regolarmente iscritti al Registro Storico. Il coordinatore del CME provvederà a classificare eventuali motocicli condotti da piloti FIM Europe.

Il Commissario di gara per ammettere un motociclo alla manifestazione potrà avvalersi dell'ausilio dei componenti del CME, i quali chiariranno, per quanto possibile, ogni dubbio tecnico-storico.

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

Gruppo 4:

Possono partecipare 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). 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, tenendo come riferimento le norme tecniche e mantenendo il più possibile la coerenza storica col resto del motociclo, e sarà necessario aggiornare il tesserino del Registro Storico.

1.4.1 – Classi**Gruppo 5:****Classe A** Over 50 / 60 / 68

Moto **oltre 125 cc.** fino al 1973 con classifiche separate:

- A1 riservate ai piloti Over 50 / fino ai 59 anni

- A2 riservate ai piloti Over 60 / fino ai 67 anni

- A3 riservate ai piloti Over 68 anni

Classe B Over 45

Moto **oltre 125 cc.** dal 1974 al 1976

Classe C Over 40

Moto **oltre 125 cc.** dal 1977 al 1979

Classe D Over 30

Moto **oltre 125 cc.** 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 E Over 30

Moto da 80 cc fino a 125cc E1, E2, E3, E4 fino al 1989 con classifiche separate:

E1 moto fino al 1979

E2 moto dal 1980 fino al 1982

E3 moto dal 1983 fino al 1985

E4 moto dal 1986 fino al 1989

E5 Over 14 Moto oltre 50 cc fino a 80 cc fino al 1989

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 Over 14 ma Under 29 Moto Oltre 50 cc fino al 1989

Gruppo 4:**Classe unica**

È obbligatoria l'iscrizione delle moto alle classi corrispondenti in base all'età e alla cilindrata. 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.

1.4.2 - Tabelle portanumero - I partecipanti dovranno presentarsi con il motociclo recante il numero di gara 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 nastro 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.

Da ciascun pilota 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.** 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.

1.5 – Piloti ammessi

1.5.1 – Licenze: I piloti dovranno essere in possesso di licenza Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Velocità con estensione Fuoristrada, 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 propria Federazione Nazionale. Il numero massimo dei piloti ammessi alle manifestazioni di Cross d'Epoca è 250; saranno privilegiati coloro che hanno inviato iscrizione unitamente alla tassa d'iscrizione, **entro il giovedì antecedente la gara.**

1.5.2 – Età minima e massima - Alle gare di Motocross Gruppo 5 non possono partecipare piloti che abbiano compiuto i 75 anni di età al 01/01/2019, anche se licenziati con una Federazione estera. Età minima **14 anni**. Per maggiori specifiche sulle età minime e massime si rimanda al paragrafo 1.4.1 – Classi.

1.6 – Modalità di iscrizione alle gare

Le iscrizioni alle singole gare dovranno essere effettuate sul portale FMI denominato SIGMA; ogni concorrente dovrà trasmettere la propria iscrizione attraverso il portale unitamente alla ricevuta del bonifico al MC organizzatore entro il giovedì antecedente la gara.

1.6.1 – Quote di iscrizione:

Gruppo 5:

Euro 50,00 per una classe,
Euro 70,00 per due classi, (euro 40,00 per ogni squadra del Trofeo delle Regioni).

Gruppo 4:

Euro 30,00.

In caso di ritardo nell'iscrizione, i MC organizzatori avranno facoltà di rifiutare l'iscrizione o far pagare una sovrattassa di euro 10,00. Qualsiasi altro motivo di rifiuto dell'iscrizione andrà comunicato obbligatoriamente da parte del Moto Club organizzatore. 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, Moto Club di appartenenza, marca, cilindrata e anno della moto, numero di telaio e numero di iscrizione al RS. Il Moto Club organizzatore provvederà quindi a stilare l'orario dell'ingresso in pista delle varie classi sia per le prove che per la gara. Se richiesto il Moto Club potrà avvalersi della collaborazione di uno o più membri del CME.

Alla prima gara, durante le verifiche amministrative/iscrizioni, il pilota potrà segnalare un suo rappresentante. Coloro (max. 3) che raccoglieranno più segnalazioni verranno consultati dai membri del CME 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 e sarà rinnovata ogni anno.

1.7 – Iscrizione al Campionato e numeri fissi

Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive si prevede una preiscrizione al Campionato con l'attribuzione di un numero fisso, **che verrà reso disponibile all'inizio della stagione agonistica sulla piattaforma Sigma.federmoto.it, privilegiando coloro i quali hanno partecipato l'anno precedente.**

Il 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 **disponibile.**

Chi intende partecipare a più di una classe (**max. 2 entrambe di Gr. 5, oppure una di Gr. 5 e una di Gr. 4**) può farlo **registrandosi sul portale Sigma.Federmoto.it mantenendo un unico numero** e nel limite degli accorpamenti delle classi che possono subire variazioni ed essere decisi nel corso della manifestazione.

1.8 – Svolgimento della manifestazione

1.8.1 - Verifiche amministrative, sportive e tecniche – il Moto Club organizzatore dovrà prevedere operazioni preliminari il sabato e il mattino della domenica.

Ogni concorrente dovrà presentarsi alle verifiche amministrative, sportive e tecniche. A queste ultime, che consisteranno nella verifica complessiva della moto nel rispetto del regolamento tecnico e della corrispondenza del numero di telaio con il tesserino del RS, **il pilota dovrà presentarsi obbligatoriamente con il casco che userà per la competizione.** Si specifica a questo proposito che per poter partecipare è necessario il tesserino di iscrizione al Registro Storico o un documento provvisorio con foto rilasciato solo ed esclusivamente dal Comitato moto d'epoca: non è assolutamente sufficiente la sola richiesta o altro tipo di documento. La denuncia di smarrimento del tesserino sarà ritenuta valida solo una volta, previa presentazione di denuncia effettuata ai competenti organi di polizia.

Coloro che si presentassero alle verifiche tecniche senza il tesserino del R.S. non saranno ammessi alla manifestazione.

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.

I piloti stranieri che partecipano con motociclo non iscritto al Registro Storico non prenderanno punti per il Campionato.

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, **verifica che è di esclusiva pertinenza del Commissario Tecnico FMI, il quale potrà avvalersi dell'aiuto di personale qualificato (esaminatori e/o esperti riconosciuti).**

I partecipanti dovranno presentarsi all'ingresso in pista con casco omologato, pettorina di protezione, parascienza e abbigliamento tecnico comunque adeguato alla specialità. **E' fatto obbligo al pilota di apporre il proprio numero di gara, in modo leggibile, sul retro della maglia che indosserà per le manches di gara. Sarà discrezione del DdG non accettare il pilota in pista che non rispetti tale norma.**

1.8.2 – Prove libere – Il sabato si effettueranno le prove libere in pista (facoltative) nel rispetto dei relativi gruppi previsti.

1.8.3 - Prove ufficiali - Al mattino della domenica si svolgeranno le prove ufficiali cronometrate con svolgimento di tutte le prime manches; al pomeriggio disputa di tutte le seconde manches. Si specifica 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 piloti dovranno rispettare le indicazioni circa l'inserimento nei rispettivi gruppi sia per le prove del sabato che della domenica.

1.9 – Gara

1.9.1 – Procedura di partenza

Gruppo 5: La partenza sarà simultanea con cancello o con abbassamento della bandiera. I tempi di durata di ogni manche saranno di 10' + 2 giri per la classe F e 12' + 2 giri per le rimanenti classi (A, B, C, D, E, G).

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.

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.

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. Per il Gruppo 5 la partenza sarà collettiva con i motori accesi. I concorrenti dovranno presentarsi nella zona di attesa **almeno 10 min. prima della partenza.** Per poter esser classificato un concorrente dovrà aver percorso almeno il 75% dei giri percorsi dal 1° della sua classe con arrotondamento per difetto.

Gruppo 4: 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 del Gruppo 4 avverrà sotto il controllo del Direttore di Gara con i partenti sfalsati al cancelletto (una o più posizioni vuote tra un partecipante e l'altro) o, qualora ciò non fosse possibile, un concorrente 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.

1.9.2 – Comportamento durante la gara - 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 né provando i motocicli con rischio altrui, pena la possibile esclusione dall'evento.

All'interno dei paddock è obbligatorio l'uso del tappetino ambientale. Sempre per il rispetto dell'ambiente è fatto assoluto divieto di utilizzare per il lavaggio della moto zone diverse da quelle messe a disposizione dal Moto Club organizzatore.

1.9.3 – Interruzione della gara e eventuale ripartenza di gara interrotta - Il D.d.G. potrà arrestare una corsa in qualunque momento qualora lo ritenesse necessario per motivi di sicurezza o cause di forza maggiore. Per il **Gruppo 5**, nel caso fosse stata percorsa meno della metà della gara (per tempo di gara si intenda il minutaggio esclusi i 2 giri finali), la stessa sarà ripetuta dando almeno trenta minuti di tempo ai piloti per ripresentarsi al pre-parco. 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.

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. La stessa sarà ripetuta dando almeno trenta minuti di tempo ai piloti per ripresentarsi al pre-parco.

In ogni caso la ripetizione delle partenze sarà subordinata alla tempistica dell'evento. Il D.d.G., direttamente o su segnalazione degli u.d.p., segnalerà 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.

1.9.4 – Parco chiuso - 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. Considerato che alcune classi possono essere accorpate, lo spazio deve poterle contenere tutte in modo adeguato.

1.9.5 - Premiazioni - L'organizzatore dovrà premiare i primi 5 di ogni classe. È obbligatoria la partecipazione alle premiazioni, a meno che ci siano giustificati motivi o che le classifiche siano esposte più 60' dopo l'arrivo. **L'eventuale assenza dovrà obbligatoriamente e preventivamente essere comunicata al Direttore di Gara.**

2 – Regolamento tecnico

2.1 – Introduzione - In generale i motocicli debbono avere caratteristiche originali relative alla costruzione degli stessi nel rispetto degli anni di produzione; **eventuali variazioni sia tecniche che estetiche dell'epoca, debitamente documentate da parte del pilota, devono rispettare rigorosamente le caratteristiche tecniche ed estetiche del modello d'origine.**

2.2 – Prescrizioni per classi - Sono obbligatorie le seguenti prescrizioni:

- Nella Classe A riservata a moto fino al 1973 le forcelle dei motocicli di marca Maico debbono 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 per le moto fino al 1975 sono ammesse forcelle di diametro max. 35 e per le moto 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.
- Nella Classe F2 riservata a moto di 50 cc. dal 1977 al 1982 è consentito l'uso di forcelle di diametro max. 35.
- È fatto obbligo del paracolpi su traversino del manubrio e di un interruttore manuale posto sul manubrio, che consenta di spegnere il motore manualmente (botone di massa) e che sia facilmente raggiungibile.

2.3 - Materiali vietati ed ammessi, varie e generali – E' proibito l'uso di componenti che alterino l'aspetto storico - estetico del motociclo di serie o ufficiale 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. **Ai soli fini della sicurezza sono consentite le sostituzioni dei manubri d'epoca con moderni purché dello stesso colore con un diametro max. da 22 mm. e dotati di traversino.**

Comandi manubrio: consentita la sostituzione purché di colore simile a quelli corrispondenti all'epoca, è vietato l'uso di leve anti rottura pieghevoli.

È consentito l'uso di pedane poggia piedi allargate e di pedali freno artigianali, sono altresì consentiti l'uso dei paramani purché privi di supporti in metallo e corrispondenti all'epoca, la sostituzione dei piatti freno tamburo in sostituzione di quelli in magnesio dell'epoca, purché aventi le stesse caratteristiche tecniche del particolare che viene sostituito, l'installazione di qualsiasi tipologia di accensione elettronica con l'esclusione di quelle a mappatura variabile con o senza sistemi di gestione con trasduttori di altri parametri di funzionamento che non siano i giri del motore e di accensioni con mappatura variabile durante la corsa.

Precisazione: per sostituire pezzi e particolari delle moto che ne alterino le prestazioni, si deve presentare documentazione adeguata al Comitato Moto Epoca.

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

Non sono ammessi cerchi neri o altri colori differenti dalla produzione di serie. I cerchi da 19 pollici sono ammessi per tutti i modelli dal 1988 al 1989. Non sono ammessi cerchi neri o di altri colori differenti dalla produzione di serie o ufficiali, documentandone l'avvenuta esistenza.

2.5 – Sospensioni - Le forcelle debbono essere di epoca corrispondente alla moto. **Potranno essere ammesse sostituzioni di forcella, disponibili “after market“ aventi pari caratteristiche del modello d'origine e solo previa documentazione storica a carico del richiedente e comunque a discrezione della Commissione Motocross Epoca** Gli ammortizzatori posteriori debbono essere di epoca corrispondente alla moto. **E' consentito l'utilizzo di ammortizzatori realizzati in epoca diversa purché aventi le stesse caratteristiche e regolazioni (lunghezza, diametro stelo, corsa, spessore molla ecc.) di quelli dell'anno corrispondente, con particolare attenzione alla identità estetica.**

2.6 – Telai - Nessuna modifica è ammessa ai telai, che devono sempre corrispondere a quanto presente nella fiches con la quale la moto è stata iscritta al registro storico.

2.7 – Alimentazione - I carburatori debbono essere di epoca corrispondente alla moto anche se ad oggi riprodotti; è vietata la sostituzione con modelli di anni non corrispondenti.

2.8 - Sistemi di scarico - Le espansioni e i silenziatori debbono essere di epoca corrispondente alla moto o il più possibile simili all'originale, rispettandone il più possibile le dimensioni e le forme. Anche le moto originariamente senza silenziatore ne dovranno essere dotate in maniera esteticamente accettabile.

2.9 – Cilindrata - E' consentito superare la cilindrata originaria fino ad un massimo del 5% senza per questo uscire dalla classe originale di appartenenza.

2.10 - Estetica / Livrea - Le moto debbono avere i colori dei modelli dell'epoca di serie o ufficiali debitamente documentabili e non sono ammesse grafiche moderne.

3 - Trofeo Nazionale a Squadre Cross Epoca Gruppo 5

Il Trofeo nazionale a squadre si svolge in prova unica in concomitanza con una gara di Campionato nazionale. Potranno essere iscritti nelle relative squadre rappresentative regionali solamente piloti che hanno preso parte ad almeno due gare del Campionato Italiano Motocross d'epoca gr.5. Ogni squadra dovrà essere composta da 3 o 4 piloti, che debbono essere residenti tutti nella stessa regione anche se sono tesserati in Moto Club 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, sia essa la prima che le successive altre, di aggregare un solo 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 entro le ore nove della domenica mattina del giorno di 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 Campionato nazionale individuale, rimanendo fuori dal conteggio per il Trofeo a squadre.

REGOLARITÀ GRUPPO 5

L'interpretazione di tutti gli articoli del presente regolamento è di pertinenza esclusiva del Settore Tecnico Sportivo.

1 - Regolamento sportivo Campionato Italiano Regolarità Gruppo 5 e Trofeo Testori

1.1 INTRODUZIONE -

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, iscritte al Registro Storico, suddivise in quattro fasce di età: fino al 1973, fino al 1976, fino al 1981 e fino al 1983; è inoltre prevista una classe denominata T80 RS riservata a motociclette di cilindrata non superiore ad 85 cc e costruite entro il 1999 che siano iscritte al Registro Storico; è presente anche una categoria con moto moderne denominata Trofeo Testori riservata a piloti dai 14 ai 17 anni di età.

1.2 EVENTI -

Il campionato si svolge su 7 prove senza alcuno scarto. Una delle prove previste potrà essere considerata valida per il Trofeo dei Moto club, eventualmente abbinato ad una prova di Campionato, uno o più eventi potranno essere di due giorni. In tal caso detti eventi saranno considerati come prova singola per ciascuna giornata dell'evento, in accordo con il Comitato Moto Epoca. Per ciascuna prova sarà riconosciuto al Moto club organizzatore un contributo federale da 700,00 euro a 1.500,00 euro (da 700,00 a 2.000,00 euro se gara di 2 giorni); tale contributo sarà erogato in funzione del parere espresso nella "Scheda di Qualità".

Oltre a tutti gli ulteriori costi a carico del Moto club organizzatore, da corrispondere alla FMI, saranno a carico dello stesso le spese della moto ambulanza obbligatoria e del medico rianimatore, dell'addetto stampa che svolgerà anche la mansione di speaker ufficiale di gara, spese che dovranno essere corrisposte direttamente a chi fornisce il servizio, comprese spese di viaggio, vitto e alloggio, mentre le spese del servizio di cronometraggio in convenzione saranno da versare in anticipo con il bonifico degli oneri. Per il servizio di cronometraggio vige l'obbligo di utilizzare i Transponder. Inoltre, sono considerati requisiti minimi tutti quelli previsti nel Vademecum per gli Organizzatori.

1.2.1 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. Contestualmente alla richiesta di assegnazione della gara il Motoclub richiedente dovrà sottoscrivere per accettazione il documento denominato "Requisiti per l'Assegnazione delle Gare" pubblicato sul sito www.federmoto.it, il cui contenuto non sarà derogabile.

1.2.2 Assegnazione Gara - Dopo l'assegnazione della manifestazione, il Moto club 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 dei bonifici effettuati per gli oneri (compreso il servizio di cronometraggio) e per l'assicurazione gara.

Contestualmente il Moto club deve inviare comunicazione alla FMI di tutte le notizie necessarie per raggiungere il luogo della manifestazione, elenchi degli alberghi, agriturismo ecc. aperti in quel periodo, completi di numeri di telefono o mail, e le informazioni sull'assegnazione posti nell'area Paddock.

1.2.3 Approvazione R.P. - Il responsabile del Campionato con il CME (Comitato Moto d'Epoca) visiona la bozza del Regolamento Particolare (R.P.), suggerendo eventuali modifiche da apportare; un mese prima delle gare il CME invia l'elenco di tutte le classi con i numeri fissi assegnati ad ogni pilota comprensivo di numeri licenza e registri storici.

1.2.4 Sopralluogo Percorso e Logistica – L'Ispettore del CME designato al controllo dei percorsi si recherà 20/30 giorni prima della gara, salvo casi particolari, per provare il percorso e visionare le zone dove si svolgeranno le prove speciali di Cross e la prova speciale in Linea. Il componente del CME dovrà visionare anche la logistica della partenza e l'area Paddock e, dove fosse necessario, farà apportare le modifiche atte a garantire sia la sicurezza dei piloti su tutto il percorso che la situazione logistica per il regolare svolgimento della gara; inoltre dovrà verificare che nelle prove speciali, e **specialmente in quella in Linea (Enduro Test), le ambulanze possano raggiungere le stesse con facilità.** Dovrà inoltre essere verificato il tempo di percorrenza del giro, sommando i tempi delle prove speciali e lasciando un tempo di riposo ad ogni Controllo Orario di minimo 15 minuti per rifornimento al motociclo ed assistenza.

1.2.5 Relazione Verifica Percorso - L'Ispettore 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, e una copia agli organizzatori.

1.3 CLASSI E MOTOCICLI AMMESSI

1.3.1 Tesserino R.S. - Per poter partecipare alle gare è obbligatorio presentare il tesserino di iscrizione al Registro Storico; per i conduttori in possesso di licenza straniera ma che partecipano con motocicli immatricolati in Italia è obbligatoria l'iscrizione al registro Storico FMI. Tali conduttori devono presentarsi alle O.P. con regolare tesserino R.S. ed all'atto dell'iscrizione dovranno indicare il numero di iscrizione al Registro Storico FMI.

Le motociclette devono inderogabilmente:

- essere regolarmente immatricolate,
- essere assicurate per la responsabilità civile da circolazione,
- montare la targa originale,
- essere iscritte al Registro Storico FMI (è fatta eccezione per le motociclette che parteciperanno al Trofeo Testori).

1.3.2 Motocicli ammessi - tassativamente i motocicli dovranno essere iscritti al registro Storico Nazionale. Potranno essere ammessi motocicli con iscrizione provvisoria per la singola manifestazione rilasciati dal CME, purché per essi sia stata presentata regolare richiesta alla FMI; nel provvisorio dovrà comunque essere citato il numero di Preliminare. Non sono in alcun caso ammesse motociclette da cross e non è consentito l'uso delle targhe prova. Potranno essere previste, a titolo sperimentale, 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 A e B **motociclette anno modello fino al 1973**
Classe C **motociclette anno modello fino al 1976**
Classe D **motociclette anno modello fino al 1981**
Classe X **motociclette anno modello fino al 1983**
Classe T80 RS **motociclette costruite dal 1984 fino al 1999 con Registro Storico**

1.3.3 Classi - I partecipanti saranno suddivisi nelle seguenti classi:

| Classe | Anno Modello | Cilindrata | Tempi/ specifiche |
|--------|-----------------------|------------|------------------------------|
| A1 | Fino al 1973 | Fino a 50 | due |
| A2 | Fino al 1973 | Fino a 100 | due |
| A3 | Fino al 1973 | Fino a 125 | due |
| A4 | Fino al 1973 | Fino a 175 | due |
| A5 | Fino al 1973 | Oltre 175 | due |
| | | | |
| B2 | Fino al 1973 | Fino a 175 | quattro |
| B3 | Fino al 1973 | Oltre 175 | quattro |
| | | | |
| C1 | Dal 1974 fino al 1976 | Fino a 50 | due |
| C2 | Dal 1974 fino al 1977 | Fino a 75 | due |
| C3 | Dal 1974 fino al 1976 | Fino a 125 | due |
| C4 | Dal 1974 fino al 1976 | Fino a 175 | due |
| C5 | Dal 1974 fino al 1976 | Fino a 250 | due |
| C6 | Dal 1974 fino al 1976 | Oltre 250 | due/quattro |
| | | | |
| D1 | Dal 1977 fino al 1981 | Fino a 50 | due |
| D2 | Dal 1978 fino al 1981 | Fino a 80 | due |
| D3 | Dal 1977 fino al 1981 | Fino a 125 | due |
| D4 | Dal 1977 fino al 1981 | Fino a 175 | due |
| D5 | Dal 1977 fino al 1981 | Fino a 250 | due/quattro |
| D6 | Dal 1977 fino al 1981 | Oltre 250 | due/quattro |
| | | | |
| X1 | Fino al 1983 | Fino a 80 | due |
| X2 | Fino al 1983 | Fino a 125 | due |
| X3 | Fino al 1983 | Oltre 125 | due |
| X4 | Fino al 1983 | Fino a 350 | quattro |
| X5 | Fino al 1983 | Oltre 350 | quattro |
| X6 | Fino al 1983 | Oltre 600 | quattro tempi / bicilindrici |
| T80 RS | Dal 1984 al 1999 | Fino 85 cc | due |

Per le classi A - B - C - D - X, nel caso in cui in una classe non partissero almeno tre conduttori, gli stessi verranno accorpate alla classe immediatamente successiva; fanno ovviamente eccezione le classi A5 - B3 - C6 - D6 - X6, che non verranno accorpate alla classe inferiore, ma il cui risultato non potrà essere utilizzato nella classifica a squadre. Nelle classi C6 - D5 - D6 possono partecipare anche motociclette con motore a 4 Tempi. La classe X non partecipa a nessuna classifica per squadre.

Il conduttore è l'unico responsabile della propria condotta di gara; la responsabilità della rispondenza delle motociclette ed il rispetto delle norme di circolazione statuite dal Codice della Strada e da qualsivoglia ulteriore riferimento normativo (assicurazione, revisione ecc.) sono demandati al conduttore, che se ne assume la piena responsabilità.

1.4 PILOTI AMMESSI -

- 1.4.1 Licenze** - Sono ammesse le licenze Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Velocità con estensione Fuoristrada. Possono partecipare anche i piloti FIM Europe, con licenza e nulla osta della loro Federazione di appartenenza e/o con licenza Internazionale. Potranno concorrere al titolo di Campione Italiano i piloti anche di nazionalità straniera purché conducano un veicolo iscritto al Registro Storico FMI.
- 1.4.2 Età minima e massima** - Il Campionato è riservato a conduttori che abbiano compiuto il 30° anno di età (eccezion fatta per i partecipanti al Trofeo Testori e alla classe X) fino al 75° anno compiuto.
- 1.4.3 Numero Massimo Partecipanti** - Il numero massimo di partecipanti è fissato in 320, privilegiando i conduttori che hanno ottenuto punti nel precedente campionato, i possessori di numero fisso ed a seguire i piloti che si saranno iscritti per primi. Sono esclusi i partecipanti al Trofeo Testori.

1.5 ISCRIZIONI

- 1.5.1 Modalità Iscrizione** - Le iscrizioni alle singole gare devono essere fatte tramite il sito WEB: sigma.federmoto.it almeno 10 giorni prima della manifestazione. **Dovrà essere indicato tassativamente il numero di iscrizione al Registro Storico del motociclo; detto numero dovrà essere riportato nella scheda conduttore che verrà consegnata in sede di O.P. al pilota, che dovrà apporre firma nell'apposito spazio.** Il Moto Club organizzatore potrà accettare a sua discrezione eventuali iscrizioni tardive il giorno antecedente la gara in sede di O.P., per queste iscrizioni e per quelle giunte in ritardo o incomplete andrà richiesto il pagamento di una sovrattassa, che in ogni caso non potrà essere superiore ad un quarto della tassa stessa
Gli organizzatori dovranno comunicare l'eventuale non accettazione dell'iscrizione, nel caso in cui non venga indicato il numero di iscrizione al Registro Storico del motociclo o qualsiasi altro dato richiesto.
- 1.5.2 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.

1.6 NUMERI GARA

- 1.6.1 Numeri Fissi** - Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive, consentendo un notevole snellimento delle operazioni di iscrizione alla singola gara ed una più corretta stesura delle relative classifiche, si prevede l'attribuzione di un numero fisso gratuito, che sarà assegnato d'ufficio a tutti i piloti che nel 2018 abbiano preso punti, salvo diverse indicazioni degli interessati; tutti comunque dovranno procedere tramite il sito WEB: sigma.federmoto.it, **previa comunicazione con apposito modulo scaricabile dal sito Federmoto al rappresentante di settore o altro incaricato del CME, che provvederà ad assegnare o confermare il numero fisso che poi dovrà essere utilizzato per le iscrizioni alle gare del Campionato.** Tutti gli altri piloti, a cui non è stato assegnato numero fisso e che vogliono partecipare al Campionato, dovranno allo stesso modo procedere tramite il sito WEB: **previa comunicazione con apposito modulo scaricabile dal sito Federmoto al rappresentante di settore o altro incaricato del CME, che provvederà ad assegnare il numero fisso che poi dovrà essere utilizzato per le iscrizioni alle gare del Campionato.** Il numero fisso sarà conservato per tutte le gare.

1.6.2 Nomina Rappresentante dei Piloti

All'atto della richiesta del numero fisso il pilota dovrà segnalare un suo rappresentante piloti. 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.

1.7 OPERAZIONI PRELIMINARI – (O.P.)

- 1.7.1 Verifiche Amministrative** - Prima dell'inizio delle O.P. dovrà essere tenuta una riunione con il D.d.G., il rappresentante del Moto Club, il responsabile del Servizio Cronometraggio, il Commissario Delegato, il Commissario Tecnico, il rappresentante dei piloti, il Responsabile del campionato e l'Ispettore di percorso del CME, 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 dell'Ispettore di percorso. Le Operazioni Preliminari si effettueranno il sabato pomeriggio o nella giornata antecedente il giorno di gara nella prova di due giorni, in regime di parco chiuso custodito a cura degli organizzatori (salvo casi particolari specificati nel R.P.) **Alle Verifiche Amministrative il conduttore dovrà presentarsi munito di licenza e tesserino di iscrizione al RSN, documenti del motociclo e tagliando di assicurazione o documentazione relativa.** Chi dovesse verificare la domenica mattina potrà delegare persona da lui indicata, con apposito modulo scritto e carta d'identità, che si dovrà presentare alle verifiche amministrative del sabato o nella giornata antecedente il giorno di gara nella prova di due giorni, con licenza e tesserino di iscrizione al RSN del pilota interessato così da ricevere apposito tagliando e il Trasponder per procedere alla punzonatura e accedere al parco chiuso, mentre la domenica mattina o il primo giorno di gara nella prova di due giorni, per il pilota in questione sarà possibile effettuare le sole verifiche amministrative, entro gli orari indicati sull'R.P.
- 1.7.2 Verifiche Storico Tecniche** - In sede di verifiche tecniche presso il Parco Chiuso verrà ritirata la tessera di iscrizione al R.S. (FICHE) per consentire un attento controllo della corrispondenza delle caratteristiche del motociclo presentato. Il tesserino R.S. (FICHE) verrà riconsegnato 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. Si specifica che per accedere al Parco Chiuso il cavalletto dovrà essere solidale con il mezzo e sulle moto dovranno essere montati la targa originale, il paracolpi sul manubrio e il bottone di massa a norma, posizionato a destra o a sinistra in modo tale da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola sul manubrio, pena la non ammissione del mezzo al Parco Chiuso. Uno o più componenti del CME, insieme al Commissario Tecnico, al momento dell'ingresso dei motocicli al Parco Chiuso controlleranno la corrispondenza tra motociclo e tesserino R.S.; questa operazione potrà essere effettuata anche successivamente al momento di ingresso del motociclo; **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, fermo restando che in caso di inaccettabili difformità riscontrate all'ingresso dei motocicli al Parco Chiuso il concorrente potrà comunque essere escluso dalla gara.**

Nel caso in cui ci siano difformità a livello estetico tra motociclo e tesserino del R.S., all'arrivo del pilota interessato, seguendo le modalità indicate nell' art. 1.7.4 e come da N.S., si procederà al ritiro del tesserino R.S. ed alla segnalazione del problema al concorrente mediante apposito verbale, che verrà consegnato prima del ritiro della moto al 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, sempre mediante apposito verbale, di procedere alle modifiche del mezzo, che andrà ripristinato come da tesserino R.S.

Il concorrente sarà tenuto a rispettare quanto segnalato nel verbale pena la non ammissione alle gare successive.

Copia del verbale verrà consegnata al conduttore ed al Commissario di Gara, che provvederà a inserirlo nel rapporto di gara.

L'elenco dei piloti trovati con moto difformi verrà allegato ai documenti della gara successiva, nella quale i componenti del CME controlleranno che le modifiche prescritte siano state apportate. 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.

1.7.3 Punzonatura – I motocicli devono essere punzonati a mezzo di vernici o pennarelli indelebili nelle seguenti parti:

- canotto di sterzo;
- silenziatore di scarico;

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 verifiche; nel caso non dovesse provvedere alla rimozione verrà penalizzato di 10 secondi.

1.7.4 Parco Chiuso - Gli organizzatori dovranno fornire un luogo coperto o un gazebo, il personale di supporto e gli strumenti (vernice/pennarelli indelebili) necessari per le punzonature.

Il Parco Chiuso, che deve essere aperto non dopo le ore 15 del giorno precedente alla manifestazione, deve essere allestito in luogo di facile custodia e delimitazione, onde impedire l'accesso ai non autorizzati. Deve essere custodito ininterrottamente, anche durante la notte, da persone nominate allo scopo e che devono rendersi riconoscibili tramite appositi contrassegni distintivi.

L'accesso al P.C. è vietato a chiunque, tranne: membri di giuria, responsabili del CME, conduttori che depositano o ritirano il loro mezzo, U.d.G. appositamente designati 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 possono, per nessun motivo, venire parzialmente o totalmente coperti.

Al termine della gara, dopo la consegna della tabella di marcia al C.O. di arrivo, i motocicli dovranno transitare in parco chiuso per il controllo delle punzonature e dei timbri di transito sul cartellino apposito; superato questo potranno consegnare il transponder e ritirare la licenza e successivamente potranno ritirare il tesserino di iscrizione al Registro Storico, salvo ci siano dei reclami presentati prima dell'orario di arrivo del reclamato o contestazioni del CME; in questi casi la moto andrà depositata nel parco chiuso in apposito spazio destinato per i controlli, in caso contrario i piloti con le loro motociclette potranno lasciare il parco chiuso immediatamente.

1.8 STRUTTURA DELLA GARA

1.8.1 Percorso di gara - La manifestazione si svolgerà su un percorso entro fuoristrada, normalmente aperto al traffico, di lunghezza minima di 100 Km e massima di 160 Km (comprese le prove speciali); sono fatte salve le cause di forza maggiore. 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"; anche in questo caso sono fatte salve le cause di forza maggiore; in caso di non corrispondenza con tali tempistiche la decisione del D.d.G. e del CME sarà inappellabile.

In ogni gara una delle prove deve tassativamente essere 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, sempre salvo causa di forza maggiore.

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 15 minuti.

L'effettuazione delle P.S. in linea è sempre subordinata all'approvazione da parte dell'Ispettore di percorso del CME (vedi punto 1.2.4). Inoltre, verrà nominato un rappresentante dell'evento; l'organizzatore dovrà rapportarsi obbligatoriamente ed esclusivamente a detti rappresentanti e al Responsabile del Campionato.

La mattina della gara, ove fosse necessario e in caso di mutate condizioni climatiche, l'Ispettore di percorso del CME effettuerà un giro completo del tracciato per verificare la fattibilità dello stesso; in seguito lo stesso Ispettore e il Responsabile del Campionato andranno a suggerire eventuali modifiche al percorso, comunicandole al Direttore di Gara.

Gli organizzatori dovranno effettuare le operazioni preliminari, il parco chiuso, la partenza e il controllo orario in luoghi fra loro vicini e accessibili facilmente.

Si specifica inoltre che il controllo orario principale deve trovarsi nello stesso luogo della partenza, del parco chiuso e del parco piloti (Paddock). Sarà cura degli organizzatori, una volta sentito il parere del rappresentante del Comitato Moto d'Epoca, apportare le modifiche del caso quando necessarie.

In particolare, dovrà essere posta la massima attenzione al monitoraggio ed alla copertura del percorso durante lo svolgimento della gara; pertanto sarà necessaria la presenza sul giro di un adeguato numero di persone, il tutto strumentale e necessario alla sicurezza dei partecipanti.

I percorsi devono essere indicati a cura degli organizzatori tramite segnalazioni chiare e ben visibili del tipo indicato nel documento denominato "Requisiti per l'Assegnazione delle Gare".

Fac-simile dei segnali usati devono essere esposti presso il luogo in cui si svolgono le O.P. Il percorso può essere modificato anche durante lo svolgimento della gara, su decisione del D.d.G., qualora si verificano situazioni di pericolo ovvero in tutti i casi 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, la fuoriuscita dal percorso o il transito in senso contrario a quello di gara, constatati da un U.d.G., comportano 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.

1.8.2 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 al pilota di riferimento:

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

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

1.8.3 Cronometristi - L'organizzatore dovrà accertarsi che i cronometristi mettano a disposizione i Transponder, i tabelloni per gli indicatori dei tempi e gli orologi ai controlli orari, oltre ad assicurarsi che siano presenti sin dal sabato.

1.8.4 Tabella di Controllo - Poco prima della/e partenza/e, o all'uscita del P.C., 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 altresì escluso dalla classifica il conduttore che alteri o falsifichi la propria T.C.

Il conduttore che perde la T.C. deve chiederne un'altra al successivo C.O.; egli verrà classificato solo qualora sia possibile, attraverso documenti ufficiali, la fedele ricostruzione della sua T.C.

1.8.5 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
- I fac-simile delle frecce di segnalazione in grandezza reale.

La tabella informativa deve essere consegnata o esposta in sede di O.P.

1.8.6 Controlli Orari - I C.O. devono essere situati nelle località indicate nella T.I. e se possibile collocati in prossimità dell'inizio delle P.S., in ogni caso dovranno essere ubicati in modo da garantire spazio sufficiente per le necessarie operazioni da parte degli organizzatori, dei conduttori e degli assistenti.

I C.O. devono essere così strutturati:

- 200 metri prima del posto di controllo saranno poste due bandiere bianche in posizione di facile avvistamento da parte dei conduttori;
- 10 metri prima del posto di controllo saranno poste due bandiere gialle, ugualmente visibili;
- tra i 20 ed i 50 metri dopo la linea del C.O. saranno poste due bandiere verdi, in corrispondenza delle quali sarà possibile ad i piloti fare rifornimento.
- le bandiere, di dimensioni minime di cm. 75 x 60, devono essere poste sui due lati del percorso; le stesse potranno essere sostituite da cartelli di uguale colore e di pari dimensioni.
- 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.

Nel caso di percorsi su uno o più giri, in cui, a discrezione degli organizzatori, vengano previsti almeno più di un C.O., la distanza tra gli stessi viene stabilita, di massima, tra i 12 ed i 30 Km.

Nel caso di C.O. singolo lo stesso deve inderogabilmente essere nelle immediate adiacenze della partenza e dell'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 C.O. stesso in cui saranno registrati in ordine cronologico i numeri di gara dei conduttori transitati, indicando il tempo di transito in ore e minuti. In caso di contestazione farà fede l'elenco del C.O.

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 dovranno essere uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio (minimo cm. 100 x cm. 200).

1.8.7 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. Le bandiere, di dimensioni minime di cm. 75 x 60, devono essere poste sui due lati del percorso; le stesse potranno essere sostituite da cartelli di uguale colore e di pari dimensioni. 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, che saranno comminate al pilota a fine gara previa convocazione del D.d.G.:

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

1.8.8 Rilevamento 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, senza incorrere in penalità.

In caso di ritardo superiore al minuto primo intero, il conduttore verrà penalizzato in ragione di 60 secondi per ogni minuto primo intero oltre la tolleranza. Il conduttore deve sempre rispettare il tempo imposto per ogni C.O.. Il cronometrista, in caso di ritardo, per ogni C.O. deve sempre annotare l'orario effettivo di entrata e nel calcolo delle penalità deve considerare il minuto di tolleranza, quindi se un conduttore ritarda di 2 minuti sul suo tempo teorico la penalità sarà di un minuto, cioè Ritardo (R) meno un minuto di tolleranza (T).

Il conduttore che transiti con più di 15 minuti di ritardo sul tempo teorico di passaggio al C.O. verrà escluso dalla manifestazione. Il concorrente che transita al C.O. con più di 5 minuti di anticipo sul suo tempo teorico di passaggio verrà escluso dalla manifestazione.

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 imposto per ogni C.O.

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 le 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 per i conduttori accompagnati.

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.

1.8.9 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. Prima della partenza al conduttore viene consegnata la tabella di marcia da apposito personale; quando il pilota si troverà sulla linea di partenza il cronometrista indicherà 5 secondi e poi il segnale di via; solo allora il conduttore potrà accendere il motociclo.

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 sia 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. Superato tale limite, il conduttore viene escluso dalla gara.

1.8.10 Prove Speciali - Le caratteristiche delle Prove Speciali devono essere precisate nel R.P. della gara. In nessun tipo di prova 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 Sportivo.

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

ENDURO - prova in Linea che dovrà essere prevalentemente in salita, mentre nel caso ci fossero tratti in discesa gli stessi dovranno garantire condizioni di sicurezza per i piloti e facile accesso ai mezzi di soccorso; tale prova non sarà cronometrata 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 solo per la seconda giornata, ferma restando una diversa decisione del Direttore di Gara. Sulla prova in Linea dovrà essere presente personale facilmente identificabile con pettorina ad alta visibilità e possibilmente in contatto visivo reciproco e la stessa dovrà essere divisa per settori numerati che saranno assegnati ognuno ad un responsabile di settore.

CROSS - prova fettucciata in cui 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; deve inoltre essere delimitata con della fettuccia sui due lati di percorrenza; il tempo impiegato viene moltiplicato per un 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 incorrerà in una delle seguenti sanzioni, che saranno comminate al pilota a fine gara previa convocazione del D.d.G.:

- Penalizzazione fino a un max. di 5 minuti (max. 300 secondi);
- Esclusione.

Il fatto che la fettuccia sia strappata e/o il paletto sradicato non giustifica alcun taglio di percorso.

1.8.11 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 previa autorizzazione e punzonatura del Commissario Tecnico, 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 devono essere 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 del 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 ecc.) il conduttore sarà escluso dalla classifica e deferito alla Giustizia Sportiva.

La penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara, al di fuori 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 previa autorizzazione e punzonatura del Commissario tecnico).

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.

1.8.12 Rifornimenti di Carburante - I rifornimenti di carburante possono essere effettuati ad ogni C.O. a cura del conduttore 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 queste zone è vietato rifornirsi di carburante pena l'esclusione.

1.8.13 - Tempo Massimo - Il tempo massimo scade, sia ai C.O. che all'arrivo, 15 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.

1.9 CLASSIFICHE DI CAMPIONATO E CLASSIFICHE DI GARA

1.9.1 Punteggi - 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.

Ai fini della classifica di Campionato 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.

1.9.2 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, così come sarà discrezionale la premiazione della classifica assoluta, di cui non potranno fare parte le classi E1 ed E2. 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.

- 1.9.3 Classifica di Campionato per Classe** - Ai fini della classifica finale del Campionato, che sarà unica per ogni classe, verranno 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) calcolato in base all'età del pilota (considerata ad anno solare e rilevata dalla licenza FMI) e conteggiato a fine Campionato, ad esclusione della classe D - X e al Trofeo 80 RS secondo il seguente criterio:

| | | |
|-------------------------------|-------|-------|
| 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 compresa tra 59 e 62 anni | + 3,5 | punti |
| Età oltre 62 in su | + 4 | punti |

1.9.4 Classifica a Squadre

"SQUADRE DI TROFEO": ogni squadra sarà composta da tre conduttori, che dovranno comunque essere iscritti in classi tra di loro diverse, delle categorie A - B - C. Saranno considerati validi tutti i tre risultati.

La somma dei punti della classifica di giornata sommata ai bonus età per ciascun concorrente formerà 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: chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie di giornata; la 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; in questo caso se verrà iscritta una squadra "A" questa porterà punti solo alla squadra "A" e lo stesso per la squadra "B" che porterà punti solo alla squadra "B" nella classifica finale di campionato.

"SQUADRE DI VASO": ogni squadra sarà composta da tre conduttori, che dovranno comunque essere iscritti in classi tra di loro diverse, delle categorie D. Saranno considerati validi tutti i 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: chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie di giornata; 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; in questo caso se verrà iscritta una squadra "A" questa porterà punti solo alla squadra "A" e lo stesso per la squadra "B" che porterà punti solo alla squadra "B" nella classifica finale di campionato.

1.10 TROFEO IMERIO TESTORI

1.10.1 Scopo del Campionato - Al Campionato Italiano Regolarità d'Epoca Gr. 5 verrà abbinato il Trofeo "Imerio Testori" per richiamare il Trofeo che negli anni '70 premiava i giovani emergenti della nostra regolarità. Tale abbinamento si ritiene utile per facilitare l'avvicinamento al fuoristrada competitivo 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.

Il Trofeo non avrà prevalenza sulle manifestazioni regionali, pur essendo abbinato alla Regolarità Gr. 5.

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

1.10.2 Licenze - Licenze valide: Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Velocità con estensione Fuoristrada (è esclusa la Miniyoung). Età 14 - 17. Prove valide: 7 senza scarto.

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

1.10.3 Motocicli - La partecipazione a queste gare può avvenire sia con moto moderne, sia con moto d'epoca, secondo il regolamento Gruppo 5.

1.10.4 Età minima e massima - 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. Si precisa che qualora un concorrente compisse 18 anni entro il 2019, potrà comunque partecipare al Trofeo Testori.

1.10.5 Classi - La classifica prevede due classi: E1 - 50 cc. / E2 - 125 cc.

1.10.6 Numeri fissi - Per consentire 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, gratuito da richiedere al CME, che sarà conservato per tutte le gare. Si specifica che verrà 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.

1.10.7 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. 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.

1.10.8 Classifica di Campionato per Classe - Ai fini della classifica finale del Campionato, che sarà unica per ogni classe, verranno assegnati i punti ai primi 15 classificati (20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1).

1.10.9 Premiazioni di fine Campionato - La premiazione finale del Campionato avverrà in concomitanza con quella del Gr. 5.

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

1.11 TROFEO DEI MOTOCLUB

1.11.1 Il Trofeo dei Moto club - Si svolgerà in prova unica a sé stante o in concomitanza con una gara di Campionato nazionale individuale Gruppo 5 Regolarità.

Ogni squadra sarà composta da tre conduttori, che devono essere dello stesso Moto Club che dovranno comunque essere iscritti in classi tra di loro diverse, delle categorie A - B - C - D - X. Saranno considerati validi tutti i tre risultati.

La somma dei punti della classifica di giornata varrà la classifica finale per la squadra di Motoclub, fermo restando che almeno due concorrenti dovranno aver acquisito punti nelle rispettive classi, pena l'esclusione dalla classifica stessa. Per questa prova i bonus di Campionato sono nulli e vale solo il punteggio di classifica.

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). 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 potranno condurre motocicli della stessa marca.

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: chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie di giornata; cilindrata più piccola, anzianità del pilota ed infine anzianità della moto rilevabile dal RS.

2. REGOLAMENTO TECNICO

2.1 INTRODUZIONE E NORME GENERALI

2.1.1 Introduzione - Qui di seguito vengono elencati le norme generali da rispettare per ogni classe e alcuni suggerimenti da adottare a tutela della sicurezza. Questo regolamento e le norme generali vogliono dare delle indicazioni di carattere tecnico che devono essere rispettate in maniera obbligatoria.

2.1.2 Norme Generali

- 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 i numeri auto costruiti con nastro adesivo o disegnati con pennarelli che non siano chiaramente leggibili.
- 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. Sono vietati i carburatori moderni e con valvola piatta.
- Per questioni legate alla sicurezza del pilota sono ammesse le sostituzioni dei parafanghi con altri di tipo infrangibile mantenendo la storicità del motociclo (quindi su una moto del 1972 non si potranno montare parafanghi 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 sono ammessi 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 (botone di massa) a norma, posizionato a destra o a sinistra in modo tale da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola sul manubrio, che consenta di spegnere il motore manualmente, in mancanza del quale il motociclo non sarà ammesso al parco chiuso.
- 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 dei paramani è consentito nel rispetto estetico/storico del motociclo, si sconsiglia l'uso di colori in contrasto con l'estetica del mezzo.

2.2 PRESCRIZIONI PER LE CLASSI

2.2.1 CARATTERISTICHE DEI MOTOCICLI - I motocicli potranno partecipare alle rispettive classi rispettando le seguenti prescrizioni:

- **Classi A-B-C:** raffreddamento ad aria - freni a tamburo - due ammortizzatori.
- **Classi D:** raffreddamento aria, freni a tamburo, due ammortizzatori e cantilever se presente di serie (vedi Yamaha e Kramer), esclusi i mono ammortizzatori con cinematismi di rinvio, lamelle se di serie o documentate in maniera attendibile.

- **Classe X:** raffreddamento ad aria o a liquido, freni a tamburo ovvero a disco, due ammortizzatori e mono ammortizzatori con cinematismo se presenti di serie.
- **Classe T80 RS:** cilindrata non superiore a 85 cc dal 1984 al 1999, per partecipare in questa classe le moto devono essere iscritte al Registro Storico FMI.

2.3 MATERIALI VIETATI E AMMESSI – VARIE E GENERALI

- 2.3.1 Materiali vietati** - Sono vietati i materiali speciali quali il Titanio per i perni ruota e perno forcellone.
- 2.3.2 Materiali ammessi** - Vista la difficile reperibilità di alcuni elementi 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.
- 2.3.3 Deroghe** -
- 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.
- 2.3.4 Motore (vale per tutte le classi)**
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. Sono consentite le lamelle se montate di serie; eventuali installazioni ex novo dovranno essere documentate e autorizzate dal CME.
- 2.3.5 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.

2.4 RUOTE E PNEUMATICI

- 2.4.1 Cerchi e mozzi** -
- I cerchi possono essere indifferentemente d'acciaio o di alluminio.
 - Non sono ammessi cerchi di colore diverso dalla produzione di serie.
 - E' 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
- 2.4.2 Pneumatici** - sulle motociclette vanno montati pneumatici regolarmente omologati per l'utilizzo stradale e in regola con il codice della strada

2.5 SOSPENSIONI

2.5.1 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 fodero e le cartucce interne di produzione moderna.

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 + soffierto 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 fodero, con la moto in assetto da gara (giù dal cavalletto).

Ammortizzatori

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

Sono consentiti: CERIANI, MARZOCCHI, KONI, BILSTEIN, GIRLING. Saranno consentiti ammortizzatori replicati oggi se esteticamente simili a quelli dell'epoca e previa autorizzazione del CME.

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 riportati superficiali e i particolari in titanio.

Classe C - costruzione fino al 1976

Forcelle

Sono vietate le valvole aria sul tappo dello stelo forcella o sul fodero. e le cartucce interne di produzione moderna.

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 + soffierto 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, con la moto in assetto da gara (giù dal cavalletto).

Ammortizzatori

Sono vietati: 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 CON ALETTATURA SUL FODERO, CERIANI CON SERBATOIO NERO.

Saranno consentiti ammortizzatori replicati oggi se esteticamente simili a quelli dell'epoca e previa autorizzazione del CME.

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 - costruzione fino al 1981**Forcelle ed ammortizzatori**

Sono vietate le cartucce interne di produzione moderna.

Sono consentiti tutti i tipi di forcella e ammortizzatore purché costruiti entro l'anno 1981 per la classe D. La lunghezza delle forcelle e degli ammortizzatori è libera; tali elementi dovranno comunque essere documentati e autorizzati dal CME.

Saranno consentiti ammortizzatori replicati oggi se esteticamente simili a quelli dell'epoca e previa autorizzazione del CME.

Classe X - costruzione fino al 1983**Forcelle ed ammortizzatori (compreso mono ammortizzatore)**

Sono consentiti tutti i tipi di forcella e ammortizzatore purché costruiti entro l'anno 1983. La lunghezza delle forcelle e degli ammortizzatori è libera; tali elementi dovranno comunque essere documentati e autorizzati dal CME.

Saranno consentiti ammortizzatori replicati oggi se esteticamente simili a quelli dell'epoca e previa autorizzazione del CME.

2.6 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.

2.7 ALIMENTAZIONE E ACCENSIONI**2.7.1 Carburatori****- Classi A - B - C**

- Sono ammessi carburatori in commercio nel periodo di appartenenza, documentati in modo attendibile e comunque valutati sempre dal CME.

- Il diametro è libero. Sono consentiti BING - AMAL - DELL'ORTO (è vietato il mod. VhBh nelle classi A e B) - MIKUNI; tali elementi dovranno comunque essere documentati e autorizzati dal CME.

- Classi D - X

- I carburatori in queste classi sono liberi, purché dell'epoca del motociclo; tali elementi dovranno comunque essere documentati e autorizzati dal CME. Sono vietati i carburatori moderni e quelli a valvola piatta.

2.7.2 Accensione - 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. 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, ecc.) o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

2.8 SISTEMI DI SCARICO

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

2.8.2 Silenziatore - 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. Potrà essere di tipo meccanico o con materiale fonoassorbente e potrà essere fasciato con materiale antiscottatura. È possibile sostituire il silenziatore di scarico con altro di tipo simile o riconducibile all'anno di costruzione del motociclo, documentato e previa autorizzazione del CME. Non sono ammessi silenziatori moderni con forme riconducibili a quelli odierni; è vietato l'uso della fibra di carbonio.

2.9. CILINDRATA

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

2.10 ESTETICA - LIVREA

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, sempre previa autorizzazione del CME.

2.11 PROSPETTO PENALIZZAZIONI – AMMENZE – ESCLUSIONI

2.11.1 Penalizzazioni

| | |
|--|--|
| Percorrere, in senso contrario a quello di gara, le zone di C.O. | 60 secondi |
| Fuoriuscita dal percorso e transito in senso contrario | 60 secondi fino ad un massimo di 300 secondi |
| Meccanici e accompagnatori del pilota di riferimento sorpresi in motociclo sul percorso | 60 secondi fino ad un massimo di 300 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 |
| Conduttore sorpreso a depositare o gettare qualsiasi oggetto nel parco chiuso | 5 secondi |
| Ingresso in anticipo al C.O. | 60 secondi per ogni minuto di anticipo |
| Ingresso in ritardo al C.O. | 60 secondi per ogni minuto di ritardo |
| Mancato avviamento del motociclo alla partenza entro il tempo prestabilito | 10 secondi |
| Avviamento del motociclo prima del segnale di start | 60 secondi |
| Procedere a motore acceso dopo il C.O. di arrivo | 60 secondi |
| Conduttore che si presenta in ritardo alla linea di partenza per ogni minuto di ritardo fino ad un massimo di 3 minuti | 60 secondi fino ad un massimo di 180 secondi |

2.11.2 Prospetto Riassuntivo Ammende

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

2.11.3 Esclusione dalla gara o dall'Ordine di Arrivo

- Alterazione e/o falsificazione della Tabella di Marcia
- Meccanici e accompagnatori del pilota di riferimento sorpresi in motociclo sul percorso
- 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 conduttore ecc.) il conduttore verrà escluso dalla Classifica e deferito al Giudice Unico
- Attività vietate nel parco chiuso
- Ricorso a forza motrice esterna
- Rifiuto di smontaggio di parti del motociclo da sottoporre alla verifica tecnica
- Dichiarazione del Medico di Gara
- Rifornimento di carburante fuori dalle zone consentite
- Manomissione del motociclo o sostituzione di parti punzonate

TRIAL GRUPPO 5

1- Regolamento Sportivo Campionato Italiano Trial Gr. 5

1.1 – Definizione

Sono manifestazioni che si svolgono su qualsiasi tipo di terreno all'aperto, in cui la resistenza, l'abilità e la regolarità dei piloti costituiscono la base principale per discernere dei risultati, riservate a motocicli da trial e motoalpinismo prodotti entro il 1990 ed iscritti al Registro Storico.

1.2 – Numero prove e validità

Prove: dieci, tutte valide ai fini della classifica finale di Campionato.

Contributo federale: da € 1.200,00 a € 1.800,00 per ogni prova di due giorni, a seconda del parere espresso nella "Scheda di Qualità".

1.3 – Punteggi, penalità e Classifiche

Categorie: *Pre '77 - Gentleman - Clubman - Expert - Clubman Mono*

Classifica di gara: La classifica sarà stilata in base alle penalizzazioni nelle zone **no-stop**.

Se la categoria dei partenti è composta da meno tre piloti, gli stessi verranno classificati nella categoria dello stesso percorso. Per la classifica di Campionato verranno poi estrapolati i vari piazzamenti.

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.).

Non saranno assegnati altri abbuoni o penalità né per i piloti né per la moto ai fini del Campionato. I concorrenti ritirati o non partiti non prendono punteggio alcuno e non entrano in classifica.

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) 20 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 penalità nella zona controllata**- 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 degli 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. **Classifica di Campionato:** I punteggi per le classifiche di **Campionato** 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.

Al termine del Campionato verranno premiati i primi 3 piloti di ogni categoria e, nell'ambito della categoria Pre '77, il primo concorrente con moto Pre '65 e il primo concorrente con moto artigianale.

1.4 – Motocicli ammessi

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.

1.4.1 – Classi

Categoria Pre '77 - indicazione percorso Bianco

- Moto Classiche antecedenti il 1977

- Moto artigianali a 4 tempi realizzate con motore e telaio derivanti da modelli costruiti fino al 31.12.1976

- Moto artigianali a 2 tempi realizzate con motore e telaio derivanti da modelli costruiti fino al 31.12.1976

Categoria Gentleman - indicazione percorso Bianco

- Moto Classiche antecedenti il 1991

- Moto Post Classiche dotate di mono ammortizzatore e raffreddamento ad aria

Categoria Clubman - indicazione percorso Giallo

- Moto Classiche antecedenti il 1991

Categoria Expert - indicazione percorso Verde

- Moto Classiche antecedenti il 1991

- Moto Post Classiche dotate di mono ammortizzatore e raffreddamento ad aria

Categoria Clubman Mono - indicazione percorso Giallo

- Moto Post Classiche dotate di monoammortizzatore e raffreddamento ad aria

1.4.2 – Tabelle portanumero

Verranno fornite dalla CME tabelle portanumero con colore di sfondo in base al percorso di gara, da applicare sulla parte anteriore del motociclo.

1.5 – Piloti ammessi

I concorrenti, sia italiani che non, per acquisire i punti per il Campionato dovranno essere tesserati o licenziati ad un Moto Club italiano. Possono partecipare anche i piloti FIM Europe, con licenza e nulla osta della loro Federazione di appartenenza. Potranno concorrere al titolo di Campione Italiano anche i piloti di nazionalità straniera purché conducano un veicolo iscritto al Registro Storico FMI.

1.5.1 – Licenze: I piloti dovranno essere in possesso di licenza Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Velocità con estensione Fuoristrada.

1.5.2 – Età minima e massima

Non è prevista età minima. Alle gare di Trial Gruppo 5 NON possono partecipare piloti che abbiano compiuto i 75 anni di età al 01/01/2019, anche se licenziati con una Federazione estera.

1.6 – Modalità di iscrizione alle gare

Alle singole gare è necessario formalizzare l'iscrizione almeno 10 giorni prima della manifestazione tramite il portale SIGMA. 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.

1.6.1 – Quote di iscrizione:

Euro 45,00 per un giorno di gara

Euro 80,00 per due giorni (sab/dom stessa manifestazione)

1.7 – Iscrizione al Campionato e numeri fissi

Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive, consentendo un notevole snellimento delle operazioni di iscrizione alla singola gara ed una più corretta stesura delle relative classifiche, si prevede l'iscrizione anticipata al Campionato, con l'attribuzione di un numero fisso, che sarà assegnato d'ufficio a tutti i piloti che nel 2018 abbiano preso punti, salvo diverse indicazioni degli interessati; tutti comunque dovranno compilare e inviare l'apposito modulo per l'accettazione del numero e per la partecipazione al campionato, indicando obbligatoriamente indirizzo mail e numero di telefono.

Tutti gli altri piloti, a cui non è stato assegnato numero fisso e che vogliono partecipare al Campionato, dovranno inoltrare le richieste al coordinatore Trial CME mediante apposito modulo, che dovrà essere compilato in tutte le sue parti.

Il numero fisso sarà conservato per tutte le gare.

1.8 – Svolgimento della manifestazione

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 **no-stop**" 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 **Campionato**, 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.

Obblighi dell'organizzazione

Gli organizzatori dovranno rispettare i seguenti punti:

- Fettucciare le zone come da regolamento generale Trial
- 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.

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 Comitato Regionale deve comunque sottoporre i Regolamenti di Specialità al Comitato per la relativa approvazione.

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 debbono 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".

1.8.1 – Verifiche amministrative, sportive e tecniche

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.

1.9 – Gara

1.9.1 – Procedura di partenza

L'ordine di partenza dei piloti sarà comunicato in sede di Operazioni Preliminari dal Direttore di Gara.

1.9.2 – Premiazioni

Per ogni manifestazione verranno premiati almeno i primi 3 piloti di ogni categoria.

2 – Regolamento Tecnico

Tutte le motociclette (con l'eccezione delle post-classiche mono) delle categorie Pre '77, 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 la maggiorazione del 50% delle penalità acquisite.

3 – Trofeo Centro Sud Moto Storiche 2019

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 debbono essere iscritte al Registro Storico FMI nel rispetto di quanto previsto dalle NS nazionali. Categoria Pre '77 - indicazione percorso Bianco

- Moto Classiche antecedenti il 1977

- Moto artigianali a 4 tempi realizzate con motore e telaio derivanti da modelli costruiti fino al 31.12.1976

- Moto artigianali a 2 tempi realizzate con motore e telaio derivanti da modelli costruiti fino al 31.12.1976

Categoria Clubman - indicazione percorso Giallo

- Moto Classiche antecedenti il 1991

- Moto Post Classiche dotate di mono ammortizzatore e raffreddamento ad aria

Non sono previsti abbuoni per moto e piloti.

4 – Trofeo Trial Marathon (TTM)

Al Campionato Italiano Trial d'Epoca Gr. 5 verrà abbinato il Trofeo Trial Marathon.

Sono manifestazioni turistiche per moto da trial e motoalpinismo, regolarmente immatricolate ed assicurate.

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

Alle singole gare è necessario formalizzare l'iscrizione almeno 10 giorni prima della manifestazione tramite il portale SIGMA. 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 categoria. Si ritiene opportuno che le verifiche tecniche e sportive si effettuino nel medesimo luogo contemporaneamente.

Licenze valide: Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Velocità con estensione Fuoristrada. Per categoria Open Tessera Member con certificazione medica non agonistica.

Quote di iscrizione:

Euro 45,00 per un giorno di gara

Euro 80,00 per due giorni (sab/dom stessa manifestazione)

Tale abbinamento si ritiene utile per facilitare l'avvicinamento al trial, essendo i percorsi delle gare del Campionato Italiano Trial Gr. 5 accessibili anche ai debuttanti, ed inoltre per riallacciare un collegamento con le radici storiche dello sport del trial, un tempo così ricco di qualità individuali e di prestigio internazionale.

La partecipazione a queste gare può essere accettata sia con moto moderne, sia con moto d'epoca.

Il regolamento utilizzato sarà il medesimo del Campionato Italiano Trial Gr. 5, così come pure il calcolo delle penalità con la formula no-stop.

In caso di parità saranno considerati i migliori punteggi nelle singole zone controllate (maggior numero di passaggi a zero penalità, poi di passaggi ad una penalità etc.). I punteggi per la graduatoria di Trofeo saranno assegnati nel modo seguente:

Categoria OPEN

20 punti al primo,

17 al secondo,

15 al terzo,

13 al quarto,

11 al quinto,

10 al sesto,

9, 8, 7, 6, 5 fino al decimo.

A tutti i concorrenti classificati oltre la decima posizione verranno assegnati 5 punti per la classifica finale del Trofeo.

A tutti i tesserati che parteciperanno alla manifestazione con la formula mountain trial, nella quale non è prevista alcuna classifica, verranno assegnati 3 punti di partecipazione ai fini del Trofeo.

La classifica prevede due categorie: Open Clubman ed Open Expert.

Open Clubman - indicazione percorso Giallo

Open Expert - indicazione percorso Verde

Il Trofeo non avrà prevalenza sulle manifestazioni regionali, pur essendo abbinato al Trial Gr. 5. Le categorie Open partiranno prima delle categorie di Gr. 5.

L'ordine di partenza dei piloti sarà comunicato in sede di Operazioni Preliminari dal Direttore di Gara.

Per tutto quanto non contemplato nel presente regolamento, si farà riferimento alle Norme Sportive Nazionali Gr. 5, solo per le classi Open. La premiazione finale con la consegna del Trofeo avverrà in concomitanza con quella del Gr. 5.