



COPPA ITALIA MX EPOCA A SQUADRE

COPPA ITALIA 50 cc.

REGOLAMENTO SPORTIVO

Art. 1 - Disposizioni generali

- 1.1 la Coppa Italia è una manifestazione a squadre che si svolge con cadenza biennale, alternandosi con il TDR Mx Epoca e si svolgerà al termine del campionato Italiano Mx Epoca.
- 1.2 L'attività potrà essere svolta su impianti omologati a partire almeno dalla 3^a categoria che dovranno essere forniti di Addetti al Percorso in numero adeguato alle postazioni rilevabili dall'omologa dell'impianto ed alle necessità della manifestazione.
- 1.3 Attività territoriale - In occasione della Coppa Italia, è fatto divieto di mettere a calendario e/o organizzare manifestazioni a carattere nazionale o territoriale che prevedano le stesse tipologie di categorie, classi e motocicli
- 1.4 Per tutto quanto non esplicitamente previsto dal presente Regolamento, si rimanda alle norme dello Statuto della FMI, del Codice Etico ed a tutta la normativa federale approvata dal Consiglio Federale e specificatamente al R.M.M., al Regolamento di Giustizia, al Regolamento Organico Federale, alla Circolare Sportiva ed alla Circolare FMI. La mancata conoscenza dei citati Regolamenti non può essere invocata a nessun effetto.

Art.2 - Sicurezza e decoro

- 2.1 Si fa riferimento all'Art. 2 del Regolamento Sportivo del Campionato Italiano Gruppo 5 Motocross e Coppa Italia Gruppo 4 Motocross.

Art. 3 - Segnalazioni Ufficiali e Addetti al Percorso

- 3.1 Si fa riferimento all'Art. 3 del Regolamento Sportivo del Campionato Italiano Gruppo 5 Motocross e Coppa Italia Gruppo 4 Motocross.

Art. 4 - Promotore

- 4.1 Si fa riferimento all'Art. 4 del Regolamento Sportivo del Campionato Italiano Gruppo 5 Motocross e Coppa Italia Gruppo 4 Motocross.

Art. 5 - Richiesta manifestazione.

- 5.1 Si fa riferimento all'Art. 5 del Regolamento Sportivo del Campionato Italiano Gruppo 5 Motocross e Coppa Italia Gruppo 4 Motocross.

Art. 6 - Numero prove

- 6.1 Prove: la Coppa Italia a Squadre si svolge in prova unica
- 6.2 Contributo federale: € 1.000,00 con premi gara a carico della FMI.





Art. 7 - Classifiche – Squadre – Punteggi

- 7.1 La Classifica finale della Coppa Italia verrà redatta sommando i migliori 8 risultati delle gare regolarmente disputate, da parte dei piloti appartenenti alle squadre. Per la Coppa Italia 50cc si terranno validi i migliori 4 risultati
- 7.2 Squadre
Ad esclusione delle classi F1 e F2, per ogni squadra saranno nominate delle teste di serie, che saranno rispettivamente i campioni italiani delle classi previste nel campionato italiano motocross epoca per l'anno in corso, mentre i componenti delle squadre saranno estratti a sorte tra tutti gli iscritti fino a completo e totale utilizzo degli iscritti, tale estrazione si svolgerà durante la festa del sabato sera denominata Motocross Vintage Party.
- 7.3 Le squadre assumeranno il nome del pilota testa di serie, ad esempio: Squadra Graziani, Squadra Tramaglino, Squadra Gismondi etc. etc.
- 7.4 Punteggi
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°. Per le classi F1 e F2, le squadre saranno composte da un massimo di 3 e un minimo di 2 piloti, esse potranno prendere anche la denominazione dal marchio della moto (es: Tgm, Aprilia, Ancillotti, Gori, Aspes, Swm, Fantic, Tm, Beta, Kramer, Aim, etc.)
- 7.5 La classifica della Coppa Italia, verrà stilata sommando i punti acquisiti per ogni manche svolta, anche in caso di singola manche, sommando tutti i punti delle manche regolarmente disputate.
- 7.6 E' vietato sia l'uso di qualunque apparecchio di cronometraggio che ogni comportamento che possa generare situazioni di pericolo (rallentare, zigzagare), pena l'esclusione dalla gara.

Art. 8 - Motocicli ammessi

- 8.1 Sono ammesse moto da competizione fuoristrada di modello fino al 31.12.1989 (ad eccezione delle classi Evo 1 ed Evo 2 che potranno essere fino al 1996) 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 fiche o dalle norme tecniche della classe di riferimento, valgono le norme generali di cui alla sezione generale "Requisiti per la partecipazione alle manifestazioni".

Art. 9 - Classi

- 9.1 Per l'inserimento nelle varie classi fa fede l'età riportata sulla licenza.
- 9.2 Classe A Moto oltre 125 cc. fino al 1973 con classifiche separate:
- A1 moto oltre 125 cc. 2/4T fino al 1973 riservate ai piloti da 50 a 59 anni (1974-1965)
- A2 moto oltre 125 cc. 2/4T fino al 1973 riservate ai piloti da 60 a 67 anni (1964-1957)
- A3 moto oltre 125 cc. 2/4T fino al 1973 riservate ai piloti da 68 a 80 anni (1956-1944)
- 9.4 Classe B Over 50 anni Moto dal 1974 al 1976
- B1 moto da 100cc a 125cc 2/4T, riservate ai piloti da 50 a 80 anni (1974-1944)
- B2 moto oltre 125 cc 2/4T, riservate ai piloti da 50 a 80 anni (1974-1944)
- 9.5 Classe C Moto oltre 125 cc 2/4T dal 1977 al 1979 riservate ai piloti da 45 a 80 anni (1979-1944)
- 9.6 Classe D Moto oltre 125 cc dal 1980 al 1989 con classifiche separate:
- D1 moto oltre 125 cc. 2/4T dal 1980 al 1982 riservate ai piloti da 45 a 80 anni (1979-1944)





- D2 moto oltre 125 cc. 2/4T dal 1983 al 1985 riservate ai piloti da 39 a 80 anni (1985-1944)
- D3 moto oltre 125 cc. 2/4T dal 1986 al 1989 riservate ai piloti da 39 a 80 anni (1985-1944)
- 9.7 Classe E Moto da 80 cc fino a 125cc E1, E2, E3, E4 fino al 1989 con classifiche separate:
 - E1 moto da 80 cc fino a 125cc 2/4T fino al 1979 riservate ai piloti da 60 a 80 anni (1964-1944).
 - E2 moto da 80 cc fino a 125cc 2/4T dal 1980 fino al 1982 riservate ai piloti da 55 a 80 anni (1969-1944).
 - E3 moto da 80 cc fino a 125cc 2/4T dal 1983 fino al 1985 riservate ai piloti da 50 a 80 anni (1974-1944).
 - E4 moto da 81 cc fino a 125cc 2/4T dal 1986 fino al 1989 riservate ai piloti da 40 a 80 anni (1984-1944).
 - E5 moto oltre 50 cc fino a 80 cc 2/4T fino al 1989 riservate ai piloti da 40 a 80 anni (1984-1944).
- 9.8 Classe F Moto fino a 50 cc fino al 1982 con classifiche separate:
 - F1 moto fino a 50 cc 2/4T fino al 1977 riservate ai piloti da 34 a 80 anni (1990-1944)
 - F2 moto fino a 50 cc 2/4T dal 1978 al 1982 riservate ai piloti da 34 a 80 anni (1990-1944)
- 9.9 Classe G Moto Oltre 50 cc fino al 1989 suddivisa in:
 - G1 moto fino a 125 cc 2/4T riservate ai piloti con 14 anni compiuti e fino a 38 anni (1986)
 - G2 moto oltre 125 cc 2/4T riservate ai piloti con 14 anni compiuti e fino a 38 anni (1986)
- 9.10 Classe EVO Moto da 125 cc e fino a 500 cc a 2 tempi dal 1990 sino al 1996 suddivisa in:
 - Evo1 moto fino a 125 cc 2/4T riservate ai piloti da 30 a 80 anni (1994-1944)
 - Evo 2 moto oltre 125 cc 2/4T riservate ai piloti da 30 a 80 anni (1994-1944).

Art. 10 - Tabelle porta numero

- 10.1 Si fa riferimento all'Art. 10 del Regolamento Sportivo del Campionato Italiano Gruppo 5 Motocross e Coppa Italia Gruppo 4 Motocross.

Art. 11 - Piloti ammessi

- 11.1 Sono ammesse tutte le licenze fuoristrada ad eccezione della licenza Training: Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event, Velocità con estensione Fuoristrada. 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 alla manifestazione è di 200;
- 11.2 Alla Coppa Italia, non possono partecipare piloti che abbiano compiuto gli 80 anni di età al 01/01/2025, anche se licenziati con una Federazione estera. Età minima 14 anni. Per maggiori specifiche sulle età minime e massime si rimanda all'art 10 - classi.

Art. 12 - Modalità di iscrizione alle gare

- 12.1 Le iscrizioni dovranno essere effettuate sul portale FMI denominato SIGMA entro e non oltre il giovedì antecedente la manifestazione; ogni concorrente per completare l'iscrizione dovrà provvedere al pagamento della relativa tassa d'iscrizione a mezzo carta di credito attraverso il portale Sigma.
- 12.2 Nel caso in cui l'iscrizione, a seguito della chiusura del portale SIGMA, non generi variazioni al programma di gara allegato all' RP approvato, il pilota potrà perfezionare la propria iscrizione alla singola gara anche oltre il limite indicato al comma precedente.
- In tal caso l'iscrizione potrà essere effettuata direttamente sul campo di gara, in fase di Operazioni Preliminari, ed il pagamento sarà riconosciuto direttamente all'Organizzatore. In tal caso, il Commissario di Gara dovrà applicare al pilota un'ammenda pari al 50% del





dell'iscrizione, da incassarsi direttamente sul campo di gara, come previsto dall'art. 34 del RMM.

- 12.3 Quote d'iscrizione: Coppa Italia a squadre - €. 70,00; Coppa Italia 50cc. - €. 70,00
- 12.4 Al termine delle iscrizioni il Moto Club redigerà l'elenco ufficiale degli iscritti, o meglio l'aggiornamento dell'elenco iscritti che avrà avuto cura di compilare prima dell'inizio della manifestazione, diviso per categoria, con cognome e nome, numero e tipo di licenza, età, Moto Club di appartenenza, marca, cilindrata e anno della moto, numero di telaio e numero di iscrizione al RS. Il Moto Club organizzatore unitamente al D.d.G. provvederà quindi a stilare l'orario dell'ingresso in pista delle varie classi sia per le prove che per la gara (Time-Table). Se richiesto il Moto Club potrà avvalersi della collaborazione di uno o più membri del CME.

Art. 13 - Gruppo di Lavoro

- 13.1 Si fa riferimento all'Art. 13 del Regolamento Sportivo del Campionato Italiano Gruppo 5 Motocross e Coppa Italia Gruppo 4 Motocross.

Art. 14 - numeri fissi

- 14.1 Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive si prevede una preiscrizione al Campionato Italiano dal quale il Motocross Vintage Race attinge i propri partecipanti con l'attribuzione di un numero fisso. Il numero verrà reso disponibile all'inizio della stagione agonistica sulla piattaforma Sigma.federmoto.it, privilegiando coloro i quali hanno partecipato l'anno precedente al campionato italiano motocross epoca.

Art. 15 - Svolgimento della manifestazione

15.1 Apertura paddock

Venerdì dalle ore 14:00 alle ore 22:00, trascorso tale termine non sarà possibile accedere al Paddock fino al mattino seguente. Sabato dalle ore 07:00 alle ore 19:00, cioè fino alla chiusura delle O.P., trascorso tale termine non sarà possibile accedere fino al mattino seguente. Domenica mattina dalle ore 07:00 alle ore 08:45.

15.2 Verifiche amministrative, sportive e tecniche

- Il Moto Club organizzatore dovrà prevedere operazioni preliminari il sabato dalle ore 10:00 alle ore 13:00 e dalle ore 14:00 alle ore 19:00. Ogni concorrente o un suo delegato, dovrà presentarsi alle verifiche amministrative, sportive e tecniche, in caso di verifiche effettuate dal delegato il pilota avrà l'obbligo di presentarsi entro l'inizio delle prove ufficiali cronometrate dal C.d.G. Queste ultime consisteranno nella verifica complessiva della moto nel rispetto del Regolamento tecnico e della corrispondenza del numero di telaio con il tesserino del RS.
- Si specifica a questo proposito che per poter partecipare è necessario il tesserino di iscrizione al Registro Storico in formato cartaceo, card o digitale 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. nelle forme succitate 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, paraschiena e abbigliamento tecnico comunque adeguato alla specialità e corrispondente alle ultime omologazioni in vigore, come riportato nel regolamento motocross all'Art.22.
- E' fatto obbligo al pilota di apporre il proprio numero di gara, in modo leggibile, sul retro della maglia che indosserà per tutta la durata della manifestazione (Prove Libere, Prove Cronometrate e Gara). Sarà discrezione del D.d.G. non accettare in pista il pilota che non rispetti tale norma.

15.3 Prove libere

Salvo diverse indicazioni del D.d.G., il sabato si effettueranno le prove libere in pista (cronometrate e facoltative) nel rispetto dei relativi gruppi previsti. Le prove dovranno prevedere se possibile una durata di 15 minuti.

15.4 Prove ufficiali e gare

Salvo diverse indicazioni del D.d.G. al mattino della domenica si svolgeranno le prove ufficiali cronometrate con svolgimento di tutte le prime manches; al pomeriggio si disputeranno le seconde manches. Si specifica che le prove libere del sabato sono facoltative mentre quelle della domenica sono obbligatorie: per poter avere accesso alle manches della propria categoria ciascun concorrente dovrà aver percorso almeno un giro di prove libere, cronometrate, o di ricognizione. I piloti dovranno rispettare le indicazioni circa l'inserimento nei rispettivi gruppi sia per le prove che per le manches.

Art. 16 - Gara

16.1 La gara, salvo diverse disposizioni del DdG, si svolgerà su due giorni, il sabato pomeriggio due turni di prove libere cronometrate, la domenica mattina le prove ufficiali cronometrate e le prime manche, al pomeriggio dopo la pausa pranzo le seconde manche.

16.2 Procedura di partenza

- 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, ed Evo). 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 nella zona di attesa (pre parco) per le prove cronometrate ufficiali (qualifiche) sarà dettato dai migliori tempi fatti rilevare durante le sessioni di prove libere cronometrate.





- 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.
- Se la bandiera a scacchi viene erroneamente esposta in ritardo rispetto al tempo/distanza ufficiale, l'ordine di arrivo sarà determinato in base alla classifica al momento del termine del tempo/distanza ufficiale;
- se la bandiera a scacchi viene erroneamente esposta in anticipo rispetto al tempo/distanza ufficiale, l'ordine di arrivo sarà determinato in base alla classifica al momento dell'esposizione della bandiera a scacchi.

16.3 Comportamento prima, durante e dopo la gara

E' fatto obbligo a tutti di conoscere e rispettare il codice etico della FMI.

Tutti i partecipanti dovranno avere il massimo rispetto degli altri, sia nel corso delle gare, non ostacolando né avendo atteggiamenti pericolosi per se stessi e per terzi, sia all'interno del paddock, non circolando né provando i motocicli con rischio altrui, sia in pista, pena la possibile esclusione dall'evento.

- All'interno dei paddock è obbligatorio l'uso del tappetino ambientale; per gli spostamenti all'interno dello stesso, è proibito l'uso di qualsiasi mezzo a motore, l'unico utilizzo consentito è quello della moto da gara esclusivamente per raggiungere la zona verifiche; in tale uso, che va sempre effettuato a passo d'uomo, è comunque sempre obbligatorio l'uso del casco.
- 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.

16.4 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.
- Nel caso in cui una gara sia fermata entro la metà del tempo di gara, o entro la metà dei giri totali previsti, la stessa sarà ripetuta. Per tempo di gara si intende il tempo indicato nel time table senza considerare i 2 giri finali. In questo caso i piloti devono tornare direttamente al parco piloti, e una nuova partenza sarà data dopo almeno trenta minuti dal precedente arresto della stessa. Il cambio della moto, nel caso in cui sia prevista la punzonatura di due moto per ogni pilota, è consentito.

La scelta finale dovrà essere fatta 10 minuti prima della nuova partenza. Nel caso in cui una gara sia fermata dopo che è trascorso la metà del tempo di gara - (intendendosi quello indicato nel Time Table, senza i 2 giri finali) o dopo che sono trascorsi la metà dei giri totali previsti, la stessa è da considerarsi validamente terminata e l'ordine di arrivo sarà quello risultante dall'attraversamento della linea di arrivo nel giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.

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 (circa 10 postazioni).

16.5 Premiazioni

L'organizzatore dovrà premiare almeno le prime 5 squadre con coppe o trofei e i rispettivi componenti delle stesse con medaglie. E' obbligatoria la partecipazione alle premiazioni.





meno che ci siano giustificati motivi o che le classifiche siano esposte oltre 60 minuti dopo l'arrivo. L'eventuale assenza dovrà obbligatoriamente e preventivamente essere comunicata al Direttore di Gara.

16.6 Manifestazioni sopresse

a) Se al termine delle prove ufficiali e/o delle batterie di qualificazione e/o Time Practice, la pista fosse impraticabile, la decisione di annullare la prova dovrà essere presa dal Direttore di Gara.

b) Di tale decisione dovrà essere data comunicazione immediata al Commissario di Gara Delegato, ai Piloti ed alla Struttura Federale che ha approvato la manifestazione.

16.7 Camera on board

a) Il montaggio di dispositivi (di registrazione e/o trasmissione) video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato. Il Promotore del Campionato, può, previa comunicazione scritta al Direttore di Gara, richiedere ai piloti di equipaggiarsi di telecamera on board fornita dal Promotore, il cui sistema di montaggio dovrà essere verificato dal Commissario Tecnico. Il DdG ha facoltà di requisire i supporti di memoria e/o cancellare le immagini registrate.

b) Non è consentito l'utilizzo di dispositivi non forniti dal Promotore.

16.8 Tappetino e Lenti a strappo

a) L'uso di un tappetino ambientale è obbligatorio e va posto all'interno del proprio Box nel Parco Piloti e sotto ogni motociclo a protezione del terreno.

b) Il tappetino ambientale deve essere composto da una parte superiore assorbente e una parte inferiore impermeabile.

c) Le minime dimensioni del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio. Pari a cm 80 x 200 o cm 100 x 160

d) E' vietato l'uso di lenti a strappo durante la manifestazione a meno che non sia utilizzato un laccio di trattenimento, o sistema equivalente, che ne impedisca la dispersione nell'impianto.

e) Il mancato rispetto delle disposizioni sopra riportate, e/o il malfunzionamento del sistema di trattenimento delle lenti e la loro dispersione nell'impianto, comporterà una sanzione, applicata dai Commissari di Gara, pari all'importo di €.50,00 - per quanto riguarda il punto d), la sanzione è da considerarsi applicata per ogni ingresso in pista.

16.9 Area di familiarizzazione

Si consiglia al MC organizzatore di individuare una area ove possibile la familiarizzazione tra piloti e accompagnatori anche attraverso musica; tale area dovrà essere posta in una zona tale da non arrecare fastidio ai piloti non interessati.

16.10 Obbligo di silenzio nei paddock

Dalle ore 23,00 alle ore 07,00 si dovrà rispettare il silenzio, pertanto è vietato produrre qualsiasi tipo di rumore.

Art.17 - Norma generale

17.1 Per quanto non esplicitamente previsto nel presente regolamento si rimanda, in quanto applicabili, alle norme previste nel Regolamento Nazionale Motocross.





REGOLAMENTO TECNICO

Art. 1 - Introduzione

1.1 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.

Art. 2 - Prescrizioni per classi

2.1 Sono obbligatorie le seguenti prescrizioni:

- nella Classe A 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 sono ammesse forcelle di diametro max. 36, ad eccezione dei Maico '75 e '76 e per i bicilindrici, per i quali è ammesso diametro max. 38. Non sono ammesse forcelle ad aria;
- nella Classe C 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 sono ammesse forcelle di diametro max. 32. Non sono ammessi i motori Minarelli corsa corta ed il Sachs 6BGS cilindro 6 travasi. E' consentito l'utilizzo del motore Minarelli Aspes con corsa 39.5 ed alesaggio 40;
- nella Classe F2 è consentito l'uso di forcelle di diametro max. 35.

2.2 E' fatto obbligo del paracolpi su traversino del manubrio e di un interruttore manuale posto sul manubrio, che consenta di spegnere il motore manualmente (bottono di massa) e che sia facilmente raggiungibile.

Art. 3 - Materiali vietati ed ammessi, varie e generali

3.1 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.

3.2 Tutti i motocicli dovranno essere conformi a quanto 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 (fiche) del registro storico.

3.3 Ai soli fini della sicurezza sono consentite le sostituzioni dei manubri d'epoca con moderni purchè dello stesso colore con un diametro max. da 22 mm. e dotati di traversino. Comandi manubrio: consentita la sostituzione purchè di colore simile a quelli corrispondenti all'epoca, è vietato l'uso di leve anti rottura pieghevoli.

3.4 E' consentito l'uso di pedane poggia piedi allargate e di pedali freno artigianali, è altresì consentito l'uso dei paramani purché privi di supporti in metallo e corrispondenti all'epoca, la sostituzione dei piatti freno tamburo al posto di quelli in magnesio dell'epoca, purché aventi le stese caratteristiche tecniche del particolare che viene sostituito, l'installazione di qualsiasi tipologia di accensione elettronica con l'esclusione di quelle a mappatura variabile con sistemi di gestione con trasduttori di altri parametri di funzionamento che non siano





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.

Art. 4 - Ruote

- 4.1 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.
- 4.2 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.

Art. 5 - Sospensioni

- 5.1 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 del Commissario Tecnico.
- 5.2 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.

Art. 6 - Telai

- 6.1 Nessuna modifica è ammessa ai telai, che devono sempre corrispondere a quanto presente nella fiche con la quale la moto è stata iscritta al registro storico.

Art. 7 - Alimentazione

- 7.1 I carburatori debbono essere di epoca corrispondente alla moto anche se ad oggi riprodotti; è vietata la sostituzione con modelli di anni non corrispondenti.

Art. 8 - Sistemi di scarico

- 8.1 Le espansioni e i silenziatori debbono essere di epoca corrispondente alla moto o il più possibile simili all'originale, rispettandone le dimensioni e le forme. Anche le moto originariamente senza silenziatore ne dovranno essere dotate in maniera esteticamente accettabile.

Art. 9 - Cilindrata

- 9.1 E' consentito superare la cilindrata originaria fino ad un massimo del 5% senza per questo uscire dalla classe originale di appartenenza.

Art. 10 - Estetica / Livrea

- 10.1 Le moto debbono avere i colori dei modelli dell'epoca di serie o ufficiali debitamente documentabili e non sono ammesse grafiche moderne.

Art. 11 - Carburante

- 11.1 Il carburante ammesso è del tipo in vendita tramite la rete commerciale di distribuzione sul territorio nazionale.

