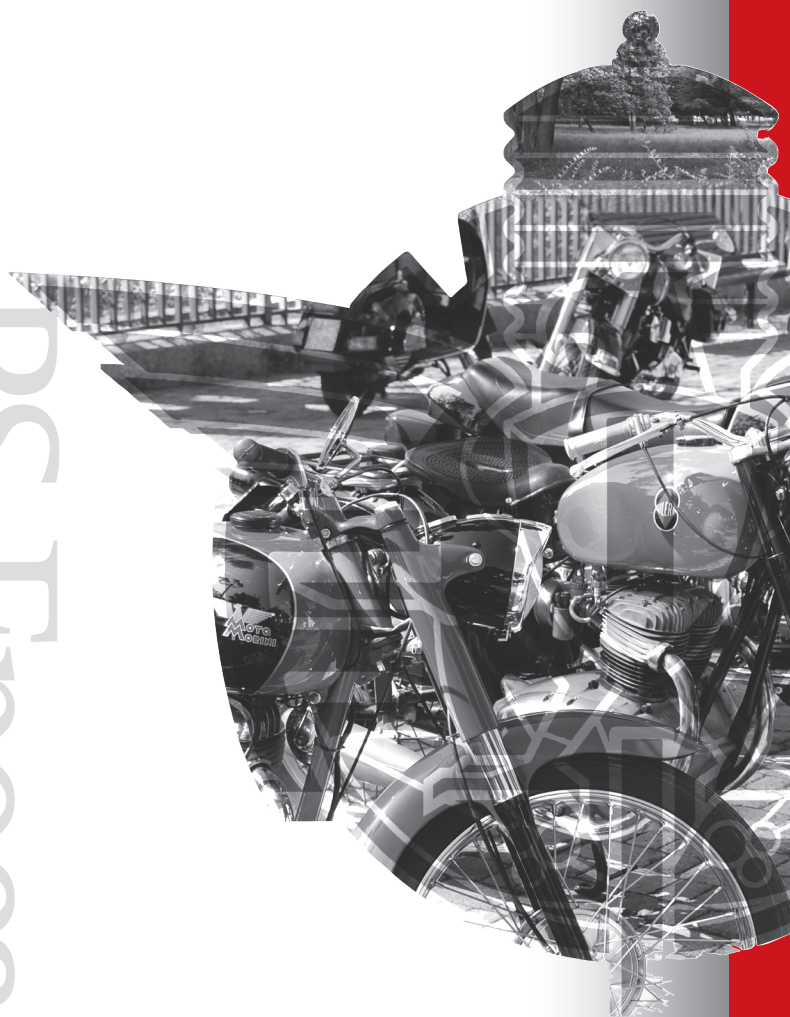


# FMI

'17

## Registro Storico e Moto d'Epoca



**COMITATO REGISTRO STORICO****NORME ANNO 2017****Premessa di carattere generale**

È di competenza del Comitato Registro Storico la regolamentazione, la gestione e/o l'autorizzazione per tutto ciò che riguarda moto con oltre 20 anni dalla costruzione, nel rispetto di quanto previsto dal codice della strada (Art. 60 D. Lgs. n. 285/92) e dal DM 17 Dicembre 2009 pubblicato sulla G.U. 55/2010, entrato in vigore il 19 marzo 2010.

Il Comitato è composto, dai Referenti Nazionali del Registro Storico, dagli Esaminatori Nazionali del Registro Storico, dagli Esaminatori di Specialità, dai Consulenti di Marca, nonché da due organi tecnici, la Commissione Nazionale e la Commissione Storico-Tecnica, la sua conduzione è affidata al Coordinatore nominato dal Consiglio Federale.

**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 Coordinatore del Registro Storico a cui rispondono del proprio operato. 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), nei casi previsti dalla procedura provvede alla visione del motoveicolo. Il Coordinatore 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.

Al Referente viene richiesto annualmente l'invio di una relazione che documenti il proprio operato, il mancato invio della relazione annuale o il mancato rinnovo della tessera federale, comporta l'automatica decadenza dal ruolo di Referente. Il Coordinatore del Registro Storico si riserva la facoltà di rimuovere dall'incarico di Referente coloro che non dimostrino di svolgere con dedizione, impegno, serietà e professionalità tale incarico o che con il proprio comportamento abbiano danneggiato l'immagine del Registro Storico.

**Esaminatori Nazionali del Registro Storico**

Sono tecnici nazionali nominati dal Consiglio Federale su proposta del Coordinatore, che li individua esclusivamente tra i Referenti Nazionali del Registro Storico, rispondono del proprio operato unicamente al Coordinatore.

Gli Esaminatori Nazionali del Registro Storico vengono inizialmente formati sulle procedure operative legate al proprio ruolo e periodicamente vengono convocati per frequentare i corsi d'aggiornamento ed i seminari tecnici. Il Coordinatore a propria discrezione, può incaricarli per la presenza a fiere o manifestazioni.

Gli Esaminatori hanno il compito di effettuare un esame preliminare della richiesta d'iscrizione, nonché di esprimere in merito un parere, che se positivo, che non è vincolante ai fini dell'iscrizione, permette alla richiesta di accedere all'esame della Commissione Nazionale, 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.

Il Coordinatore si riserva la facoltà di proporre al Consiglio Federale 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, 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 FMI.

#### **Esaminatori di Specialità**

Sono tecnici specializzati in una particolare disciplina sportiva (Cross, Regolarità, Trial, velocità), nominati dal Consiglio Federale su proposta del Coordinatore a cui rispondono del proprio operato. 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. 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 si riserva la facoltà di proporre al Consiglio Federale 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 FMI.

#### **Consulenti di Marca**

Sono degli specialisti di marca di comprovata esperienza, individuati dal Coordinatore e nominati dal Consiglio Federale su proposta di quest'ultimo. Hanno il compito di supportare con la propria esperienza i componenti del Comitato Registro Storico. Il Coordinatore si riserva la facoltà di proporre al Consiglio Federale 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 FMI.

#### **Commissione Nazionale**

E' un organo tecnico che ha il compito di esaminare le richieste d'iscrizione al Registro Storico, si riunisce periodicamente secondo le esigenze ed è presieduto dal Coordinatore. E' formata da alcuni degli Esaminatori Nazionali, che a turno sono convocati dal Coordinatore, 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 storico-tecnica.

Il Coordinatore può, a propria discrezione, convocare per i lavori della Commissione anche dei Referenti, o dei Consulenti di Marca.

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**

E' formata da esperti di comprovata esperienza nel settore ed è presieduta dal Coordinatore, ha il compito di promuovere, supportare e organizzare iniziative a carattere storico culturale, per la tutela del patrimonio motociclistico, come 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.

## **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, il Comitato 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.

### Criteria d'iscrizione

Possono richiedere l'iscrizione al Registro Storico FMI tutti i motoveicoli (motocicli, ciclomotori, motocarrozzette, 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, nonché 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. 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 si riserva la facoltà di non iscrivere i motoveicoli che al 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), 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.

### Caratteristiche dell'iscrizione per il rilascio del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

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:	motocarrozzette o motocicli con carrozino laterale staccabile in assetto stradale.
Sidecar Militari:	motocarrozzette 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 <u>dotati 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 <u>dotati esclusivamente di manubrio</u> 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 <u>dotati esclusivamente di manubrio</u> 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 <u>competizioni</u> di regolarità in fuoristrada, omologati per la circolazione.
Enduro:	motocicli prodotti a partire dagli anni '80 per le <u>competizioni</u> 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.

### Procedura d'iscrizione per il rilascio del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

Le procedure per la richiesta d'iscrizione al Registro Storico Nazionale e rilascio del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica, prevedono differenti casistiche di seguito specificate:

- A]** Motoveicoli muniti di regolare targa e libretto di circolazione nazionale (conforme alle caratteristiche tecniche del veicolo) in regola con la circolazione, per questa casistica sono previste due modalità d'iscrizione una cartacea denominata "Procedura A" che ha un costo di euro 70,00) e l'altra telematica denominata "Procedura A online" al costo di euro 60,00.
- B]** Motoveicoli muniti di targa e libretto di circolazione nazionale, ma radiati d'ufficio dal PRA o motoveicoli non muniti di regolare libretto di circolazione, radiati d'ufficio dal PRA, cancellati dal PRA per custodia in area privata, demoliti, nuovi mai immatricolati, d'importazione estera e di origine sconosciuta, questa casistica è inclusa nella Procedura B al costo di euro 110,00.

#### Procedura A cartacea:

- tesserarsi alla FMI mediante un moto club oppure on-line, ed allegare copia della tessera;
- stampare il modello A per la richiesta d'iscrizione al Registro Storico Nazionale ed il rilascio del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica e compilarlo in ogni sua parte;
- effettuare il versamento della quota di euro 70,00 sul conto corrente postale 29889037 intestato alla Federazione Motociclistica Italiana (indicando nella causale "richiesta d'iscrizione al registro storico") ed allegare l'originale della "ricevuta";
- effettuare 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 motore, 1 ravvicinata e leggibile del numero di telaio ed 1 del telaio a distanza di un metro in direzione della zona dove il numero di telaio è posizionato); tali foto dovranno essere del formato 10 x 15 e stampate con metodo fotografico; il motoveicolo va fotografato senza accessori (borse, parabrezza, portapacchi, bauletto, tappetino, ecc.) anche se di serie, come da schema esplicativo (sul sito internet [www.federmoto.it](http://www.federmoto.it) consultando la sezione moto d'epoca "Procedura iscrizione al Registro Storico").
- effettuare la copia del libretto di circolazione da cui siano rilevabili i dati tecnici e da cui si evinca che il richiedente sia l'ultimo intestatario, nonché copia del foglio complementare o del CDP (certificato di proprietà); in caso di passaggio di proprietà in corso occorre allegare copia del documento che lo attesti (documento provvisorio di circolazione) e copia di un documento d'identità;
- nel caso trattasi di ciclomotore non provvisto di libretto di circolazione con intestazione, ma con certificato di conformità o privo anche di quest'ultimo, occorre allegare la dichiarazione di proprietà con copia di un documento d'identità.

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

**Per i motoveicoli delle specialità Regolarità e Trial, la richiesta va inoltrata esclusivamente all'esaminatore di specialità.**

#### Procedura A online:

- tesserarsi alla FMI mediante un moto club oppure on-line;
- entrare nella procedura d'iscrizione online, inserendo i propri dati ed il proprio numero di tessera;
- 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 motore, 1 ravvicinata e leggibile del numero di telaio ed 1 del telaio a distanza di un metro in direzione della zona dove il numero di telaio è posizionato) in formato JPG delle dimensioni richieste;
- allegare la copia del libretto di circolazione da cui siano rilevabili i dati tecnici e da cui si evinca che il richiedente sia l'ultimo intestatario, nonché copia del foglio complementare o del CDP (certificato di proprietà), in formato JPG o PDF;
- nel caso trattasi di ciclomotore non provvisto di libretto di circolazione con intestazione, occorrerà procedere alla richiesta mediante la procedura cartacea;
- infine occorre allegare copia del documento d'identità in formato JPG o PDF;
- effettuare il pagamento di euro 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.

**Per i motoveicoli delle specialità Regolarità e Trial, la richiesta va inoltrata esclusivamente all'esaminatore di specialità.**

#### Procedura B:

- tesserarsi alla FMI mediante un moto club oppure on-line, ed allegare copia della tessera;
- stampare il modello B per la richiesta d'iscrizione al Registro Storico Nazionale ed il rilascio del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica e compilarlo in ogni sua parte;
- effettuare il versamento della quota di euro 110,00 sul conto corrente postale 29889037 intestato alla Federazione Motociclistica Italiana (indicando nella causale "richiesta d'iscrizione al registro storico") ed allegare l'originale della "ricevuta";
- effettuare 10 fotografie a colori del motoveicolo su fondo uniforme di colore neutro (1 lato destro, 1 lato sinistro, 1 anteriore, 1 posteriore, 1 ravvicinata e leggibile del numero di motore, 1 ravvicinata e leggibile del numero di telaio ed 1 del telaio a distanza di un metro in direzione della zona dove il numero di telaio è posizionato, 1 ravvicinata e leggibile del numero di omologazione, nei casi in cui è presente sul telaio); tali foto dovranno essere del formato 10 x 15 e stampate con metodo fotografico; il motoveicolo va fotografato senza accessori (borse, parabrezza, portapacchi, bauletto, tappetino, ecc.) anche se di serie, come da schema esplicativo (sul sito internet [www.federmoto.it](http://www.federmoto.it) consultando la sezione moto d'epoca "Procedura iscrizione al Registro Storico");

- effettuare la copia di ogni documento (visura od estratto cronologico del PRA, certificato d'origine, ecc.) di cui si è in possesso;
- compilare ed allegare la dichiarazione di corretta conservazione del motoveicolo (su apposita modulistica predisposta) ed una copia di un documento d'identità, nonché allegare la dichiarazione di proprietà (su apposita modulistica predisposta).
- allegare in originale la dichiarazione dell'officina (su apposita modulistica predisposta) che ha eseguito i lavori, attestante quanto effettuato (recupero, ripristino, manutenzione, verifica, ecc.).
- nel caso si conosca il numero di targa del veicolo è obbligatorio allegare estratto cronologico, non viene ritenuto idoneo il certificato cronologico.

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

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

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

#### **Caratteristiche dell'iscrizione 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 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 tre 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 realizzate da officine meccaniche o da telaisti.
- Cross:** motocicli prodotti esclusivamente per le competizioni di cross.
- Sidecar Cross:** motoveicoli a tre ruote prodotti esclusivamente per le competizioni.
- Speedway:** motocicli prodotti esclusivamente per le competizioni di speedway.



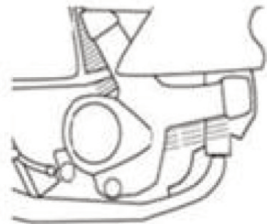
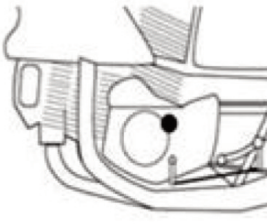


**Procedura d'Iscrizione per il rilascio del Certificato di Conformità Storico-Tecnica**  
La procedura per la richiesta d'iscrizione al Registro Storico Nazionale e il rilascio del Certificato di Conformità Storico-Tecnica è esclusivamente online.

**Procedura Epoca Sport:**

- allegare le 7 fotografie a colori del motoveicolo su fondo uniforme di colore neutro (1 lato destro, 1 lato sinistro, 1 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 euro 50,00 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**

<p><b> 2 FOTOGRAFIE LATO DESTRO</b></p> 	<p><b> 2 FOTOGRAFIE LATO SINISTRO</b></p> 
<p><b> 1 FOTOGRAFIA MOTORE LATO DESTRO</b></p> 	<p><b> 1 FOTOGRAFIA MOTORE LATO SINISTRO</b></p> 
<p><b> 1 FOTOGRAFIA ANTERIORE</b></p> 	<p><b> 1 FOTOGRAFIA POSTERIORE</b></p> 
<p><b> 1 FOTO RAVVICINATA DEL NUMERO DI TELAIO, IN CUI LO STESSO SIA CHIARAMENTE ED INTERAMENTE LEGGIBILE.</b></p> <p><b> 1 FOTO A DISTANZA DI UN METRO DALLA QUALE SIA INDIVIDUABILE CHIARAMENTE LA ZONA IN CUI È POSIZIONATO IL NUMERO DI TELAIO.</b></p>	<p><b> 1 FOTO RAVVICINATA DEL NUMERO DI MOTORE, IN CUI LO STESSO SIA CHIARAMENTE ED INTERAMENTE LEGGIBILE.</b></p> <p><b> 1 FOTO RAVVICINATA DEL NUMERO DI OMOLOGAZIONE, SE PRESENTE.</b></p>

## 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 dal Comitato Registro Storico non comporterà alcuna responsabilità civile e penale del medesimo e non potrà essere a nessun titolo invocato per l'attribuzione di qualsivoglia valore di mercato dei motoveicoli iscritti. Qualsiasi modifica alle caratteristiche tecnico-costruttive o estetiche, nonché l'alterazione dello stato di conservazione di un motoveicolo iscritto al Registro Storico ne invalida l'iscrizione. È obbligatorio pertanto comunicare tempestivamente tutte le variazioni al Comitato Registro Storico richiedendo, previa approvazione, l'aggiornamento del certificato di rilevanza storica e collezionistica e del relativo allegato o del solo certificato di conformità storico-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 debbono essere di buona qualità e stampate con metodo di stampa fotografico e non da comune stampante su carta fotografica.

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, verrà assegnata gratuitamente una targhetta metallica con riportate le caratteristiche principali e il numero di iscrizione al Registro Storico. Potrà essere richiesta la targhetta anche per i ciclomotori costruiti fino al 1968, purché già iscritti al Registro Storico, lo stesso dicasi per le moto da Regolarità, 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 restituite in caso di esito negativo.

Al fine di evitare l'allungamento dei tempi e tenuto conto della particolarità della materia, si precisa che la procedura d'iscrizione al Registro Storico non prevede alcun passaggio attraverso i Moto Club o Comitati Regionali, fatto salvo i Referenti Moto Nazionali del Registro Storico abilitati o diverse indicazioni emanate dal Comitato Registro Storico.

Durante la procedura per l'espletamento della pratica potrebbe rendersi necessario un contatto diretto sia da parte del Comitato Registro Storico che dell'Esaminatore con il socio richiedente.

Si precisa che gli esaminatori o l'Ufficio Registro Storico per motivi tecnici di gestione e per la salvaguardia della privacy forniscono notizie in merito allo status delle richieste d'iscrizione solo ed unicamente al socio richiedente o ai referenti abilitati e non a terzi, infatti non è riconosciuto alcun intermediario (Presidenti o Segretari di MC, ecc.); per i citati motivi anche l'invio del certificato di rilevanza storica collezionistica da parte della FMI viene effettuato soltanto al richiedente presso il recapito indicato sulla richiesta. Si precisa altresì che in virtù della particolarità della materia trattata non è prevista una tempistica minima per l'evasione della richiesta d'iscrizione al Registro Storico, né tantomeno per il diniego della stessa da parte della Commissione Nazionale.

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

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

**Il Comitato Registro Storico, si riserva la facoltà di modificare le procedure d'iscrizione anche nel corso dell'anno.**

## 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](http://www.motorcycleheritagefmi.it)

## Registri Storici di Marca Riconosciuti

La quota annua di affiliazione di un Registro Storico di Marca è di Euro 52,00. Le richieste debbono essere inviate alla FMI di Roma tramite l'apposito modulo allegando, se si tratta della prima affiliazione, copia dell'atto costitutivo e dello statuto e una dichiarazione di autorizzazione della Casa Costruttrice o di chi ne detiene il marchio. È previsto il rilascio di una tessera socio gratuita al Presidente e al Segretario tramite il moto club "Italia"; per ottenere tali tessere è necessario barrare l'apposita casella compilando un modulo per ogni soggetto.

Per quanto riguarda l'iscrizione al Registro Storico FMI dei motoveicoli già iscritti ed omologati da un Registro Storico di Marca, che abbia formalizzato l'adesione e sia associato alla FMI, essa sarà possibile attraverso procedure semplificate (disposizioni presenti nell'apposita circolare esplicativa dei Registri Storici di Marca) ad una quota agevolata, pari ad euro 40,00 per la procedura A ed euro 80,00 per la procedura B. La FMI pubblica l'elenco dei Registri Storici di Marca Riconosciuti sul sito Internet [www.federmoto.it](http://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 (convegni, mostre tematiche, mostre scambio, etc.) che dinamiche denominate “sfilate” la cui organizzazione è demandata ai Moto Club.

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<sup>a</sup> 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 al Comitato Registro Storico, preferibilmente 30 giorni prima della data prevista per la manifestazione, visto la natura culturale non sono previsti gravami.

### Percorso d’iscrizione FAST dedicato agli specialisti del restauro

Il fine della procedura “Fast” è offrire alle officine, che operano nel campo del restauro professionale di motoveicoli d’epoca, la possibilità di un percorso privilegiato per le richieste d’iscrizione dei motoveicoli dei propri assistiti, purché tali veicoli non siano in regola con la circolazione.

Il restauratore che richiede di poter accedere alla procedura “Fast” avere i seguenti requisiti:

- essere tesserato alla FMI (tessera effettuata alla persona fisica titolare dell’impresa);
- essere in regola con i requisiti di legge, (iscrizione alla camera di commercio e regolare partita IVA);
- essere in possesso di una casella di posta elettronica;

I motoveicoli che possono accedere a questo servizio devono essere oggetto di totale restauro o d’interventi parziali e conservativi, radiati, cancellati d’ufficio, demoliti o di origine sconosciuta, in ogni caso oggetto di richiesta con procedura B in quanto i veicoli non devono essere in regola con la circolazione.

L’officina deve fornire copia della fattura del lavoro eseguito, il cui importo sia congruo al lavoro eseguito. Il restauratore dovrà compilare l’apposita modulistica d’iscrizione dedicata, provvedere a firmare e timbrare dove occorre, allegare la documentazione prevista, inviare la documentazione all’esaminatore dedicato.

Il costo della procedura è pari ad euro 150,00. Le richieste approvate, verranno inviate al restauratore mediante raccomandata.

### 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 predisporre la documentazione necessaria a corredo della richiesta. 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 percorso UNASCA prevede anche un accesso al sistema online dedicato per la presentazione delle richieste di motoveicoli muniti di regolare targa e libretto di circolazione nazionale in regola con la circolazione.

Il costo delle procedure d’iscrizione è di euro 70,00 per i veicoli in regola con la circolazione e di euro 120,00 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.

**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 adottati, 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 31.12.1996

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

**Regolamento Particolare**

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

**Comunicazione dell'avvenuta approvazione**

La C.S.N., esaminata la richiesta del Moto Club organizzatore e constatato che la documentazione prodotta è conforme alle norme federali e soddisfa gli oneri amministrativi, rilascia copia del R.P. con il visto di approvazione, allegando il Nulla Osta/Permesso di Organizzazione necessario per la richiesta dei permessi alle Autorità locali competenti. In particolare la C.S.N. rilascia il Permesso di Organizzazione se il Moto Club richiedente ha regolarizzato i prescritti gravami finanziari nonché le eventuali pendenze amministrative. I MC organizzatori, al momento dell'approvazione 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. Nel corso di tale verifica, qualora venga ravvisata l'erroneità delle decisioni del C.d.G., un'anomalia rispetto alle NS Epoca o la necessità di adottare un provvedimento disciplinare a carico di un tesserato partecipante alla manifestazione e non sanzionato sul campo di gara, il Comitato Moto Epoca trasmette gli atti al Giudice Unico Federale con la proposta del provvedimento da adottare, corredata degli elementi probatori a supporto. I punteggi per la classifica dei Campionati, Coppe o Trofei Nazionali, a meno di specifiche diverse, saranno assegnati nel modo seguente: 20 punti al primo, 17 al secondo, 15 al terzo, 13 al quarto, 11 al quinto, 10 al sesto, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 fino al quindicesimo.

**Scheda di qualità**

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

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

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

### Note generali

La scheda sarà redatta dal Rappresentante del CME.

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

### Iscrizione dei piloti alle manifestazioni

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

I Moto Club hanno facoltà di richiedere per le iscrizioni giunte in ritardo il pagamento di una sovrattassa che non sia superiore ad un quarto della tassa stessa.

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

Alla chiusura delle iscrizioni gli organizzatori debbono 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 a 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 più classi nella stessa giornata.

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

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

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

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

**Meeting, Trofei, Campionati, Rievocazioni, Mostre, Attività promozionali**

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

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

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

Si prevede per ogni manifestazione una "Parte Culturale".

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

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

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

**Manifestazioni per Moto d'Epoca**

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

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

**Sigle e Nomenclatura**

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

**RIEVOCAZIONI STORICHE****CIRCUITI CITTADINI DI GRUPPO 3****PREMESSA**

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

Tali manifestazioni dovranno, nel limite del possibile, essere organizzate totalmente od in parte utilizzando il percorso del circuito originale che in passato fu teatro di tali gare. Questi eventi sono privi di alcuna forma di competizione e/o di confronto diretto tra i partecipanti, in quanto debbono 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 debbono 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 debbono 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 poste delle chicane per ridurre la lunghezza dei tratti rettilinei, nonché la velocità.

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

**ART. 2 – RESPONSABILE DELLA MANIFESTAZIONE**

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

Lo stesso si occuperà della compilazione del Regolamento Particolare (R.P.) sottoscrivendolo in originale; l'organizzatore deve inoltre stipulare la Polizza R.C. Comitanti 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 o tessera Sport, con età minima di anni 21 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.

È consigliato l'uso di paraschiena 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.

#### **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.

A 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, debbono 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 dalla Commissione Sportiva Nazionale e dovrà contenere, oltre alle informazioni sul percorso e sulle categorie ammesse, anche l'indicazione del Responsabile della Manifestazione o del Direttore di Gara; l'approvazione dello stesso è subordinata alla presentazione del nulla osta delle Autorità Comunali competenti.

## VELOCITÀ VINTAGE IN PISTA

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

**GRUPPO 3 - Attività NON COMPETITIVA senza rilevamento dei tempi**, con formazione di classifica basata esclusivamente sul numero di presenze nel corso dei Meeting stagionali. Ai 5 partecipanti presenti nel maggior numero di eventi verrà assegnato un riconoscimento. In caso di parità sarà considerata discriminante l'età dei partecipanti, in caso di ulteriore parità l'età dei motocicli.

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 propedeutica al Gruppo 5 basata esclusivamente 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 test finale verrà emesso un riepilogo redatto unicamente sulla base delle penalità conseguite. Questa tipologia di manifestazioni (Campionato Italiano e Trofei assimilati), se svolta all'interno dei Meeting in Pista, viene considerata anche da un punto di vista assicurativo attività di allenamento.**

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

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

## TABELLA COLORI/NUMERI DI GARA

Classi Previste	Colore Numeri gara	Colore Tabella	Numero dal	Numero al
<b>GRUPPO 4 Regolarità</b>				
VINTAGE MINI	Lib	Lib	1	99
VINTAGE 250	Lib	Lib	301	399
VINTAGE 500	Lib	Lib	601	699
VINTAGE CLASSIC	Lib	Lib	401	499
VINTAGE OPEN	Lib	Lib	901	999
SP 125	Lib	Lib	101	199
2 STROKES	Lib	Lib	201	299
<b>Trofei GRUPPO 4</b>				
GENTLEMEN CUP	Lib	Lib	Lib	Lib
ITALIAN CUP	Lib	Lib	Lib	Lib
VINTAGE GUZZI	Lib	Lib	Lib*	Lib*
<b>GRUPPO 5 Velocità</b>				
CLASSICHE GP 500	Giallo	Nero	601	699
TT 500	Lib	Lib	501	599
TT 750	Lib	Lib	901	999
TT OPEN	Lib	Lib	301	399
TT 2 TEMPI	Lib	Lib	801	899
GP250	Lib	Lib	101	198
SBK 92	Lib	Lib	201	299
SUPER SPORT 600	Lib	Lib	701	799
<b>Trofei GRUPPO 5</b>				
OLD OPEN CUP	Lib	Lib	Lib	Lib
<b>ENDURANCE</b>				
MAXI CLASSIC	Lib	Lib	Lib	Lib
CLASSIC 1000	Lib	Lib	Lib	Lib
750 A	Lib	Lib	Lib	Lib
750 B	Lib	Lib	Lib	Lib
<b>VELOCITÀ IN SALITA GRUPPO 4</b>				
Fino a 250 cc.	Lib	Lib	Lib	Lib
Fino a 500 cc.	Lib	Lib	Lib	Lib
Fino a 1000 cc.	Lib	Lib	Lib	Lib
SCOOTER	Lib	Lib	Lib	Lib
SIDECAR GR 4.	Lib	Lib	Lib	Lib

**GRUPPO 5**

VINTAGE 80	Lib	Lib	Lib	Lib
VINTAGE 175	Bianco	Nero	Lib.	Lib
VINTAGE 250 4T	Verde	Bianco	Lib	Lib
VINTAGE 250 2T	Verde	Bianco	Lib	Lib
VINTAGE 500 4/T	Giallo	Nero	Lib	Lib
VINTAGE 500 2/T	Giallo	Nero	Lib	Lib
VINTAGE 86	Lib	Lib	Lib	Lib
VINTAGE 94	Lib	Lib	Lib	Lib
SUPERMONO	Lib	Lib	Lib	Lib
125 SPORT 94	Lib	Lib	Lib	Lib
125 GP 94	Lib	Lib	Lib	Lib

- con esclusione dei numeri riservati alle classi Vintage 500 (601-699), Vintage Classic (401-499) e 2 Strokes (201-299).
- Si raccomanda di rispettare i codici colore ed i numeri di gara indicati, il numero segnalato alla prima iscrizione verrà mantenuto per tutta la stagione, salvo successiva richiesta di modifica da parte del pilota al CME.

**Iscrizione alle manifestazioni**

- 1 - Le iscrizioni ai Meeting di Moto d'Epoca in Pista vanno inviate almeno 15 giorni prima dell'evento a cui si riferiscono, e devono obbligatoriamente essere accompagnate dalla prevista quota di iscrizione, che deve essere versata tramite bonifico bancario o vaglia postale (copia della ricevuta deve essere allegata al modulo d'iscrizione); coloro che invieranno entro tale termine l'iscrizione accompagnata dal pagamento avranno il posto in griglia garantito (in caso di necessità il programma della manifestazione verrà ampliato) e potranno beneficiare dei bonus previsti per le iscrizioni alle seconde gare e per i vincitori della gara precedente.
- 2 - 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 gare e per i vincitori della gara precedente, 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 [www.federmoto.it](http://www.federmoto.it) i dati per poter inviare le iscrizioni ed i pagamenti.

**Procedura di Partenza**

**Gruppo 3** L'ingresso in pista avviene direttamente dalla corsia box, una moto alla volta.

**Gruppo 4** La partenza avverrà dalla griglia con allineamento in base al tempo delle prove di qualificazione.

Durante tutta la procedura i motori debbono rimanere accesi.

**Gruppo 5** La partenza avverrà dalla griglia, con allineamento in base al tempo delle prove di qualificazione. Per l'ammissione in griglia in caso di accorpamento di più classi farà fede la pole della classe più lenta aumentata del 20%.

Il DdG eseguirà la procedura di partenza con l'esposizione dei cartelli di 3' e 1' alla partenza del giro di riscaldamento.

Al termine del giro di riscaldamento i piloti riprenderanno ognuno il proprio posto in griglia, si accenderà il semaforo ed allo spegnimento dello stesso la gara avrà inizio. In caso di mancanza o guasto del semaforo la partenza sarà data dal DdG a mezzo bandiera.

Durante tutta la procedura i motori debbono rimanere accesi.

In caso di partenza anticipata, così come in tutte le infrazioni sanzionabili nelle moto moderne con il ride-through, verranno comminate le seguenti sanzioni: per il Gruppo 4 verrà sommata una penalità pari a 1 al totale delle penalità; per il gruppo 5 verranno comminati 30" sul tempo totale.

Ugualmente il sorpasso in regime di bandiera gialla verrà sanzionato con le medesime modalità fino all'esclusione se il comportamento fosse reiterato.

La velocità in corsia box verrà sanzionata come da RMM.

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

Per poter essere ammessi alla classifica finale, i conduttori partecipanti a gare di Gruppo 5 dovranno transitare sul traguardo dopo il primo classificato avendo effettuato il 75% dei giri di gara, mentre per le gare di Gruppo 4 saranno considerati classificati tutti i conduttori che abbiano fatto registrare almeno 6 rilevamenti cronometrici per le gare su 8 giri ed almeno 7 per le gare su 10 giri; in 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.

**Svolgimento della gara ed eventuali situazioni di forza maggiore**

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

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

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

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

**Solo per l'Endurance, 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.**



**Tipologie****GRUPPO 3**

**Licenza richiesta:** TESSERA MEMBER o TESSERA SPORT.

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

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

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

È facoltà del DdG allontanare dalla pista con i mezzi previsti a sua disposizione ed a suo insindacabile giudizio chiunque con il proprio comportamento (guida pericolosa, velocità eccessiva, etc.) costituisca pericolo per sé e per altri partecipanti.

**CAMPIONATO ITALIANO GRUPPO 4 Regolarità**

**Prove previste:** minimo 5 (cinque) senza scarto.

Il numero minimo dei partecipanti per determinare una classe è previsto in 5 piloti verificati; in caso di numero inferiore si procederà all'accorpamento nella classe superiore o inferiore **regolarmente costituita**.

**Licenza richiesta:** Tesserata Sport o qualunque tipo di licenza agonistica.

**Tassa d'iscrizione:** euro 130,00 (tasse diverse potranno essere applicate per eventi particolari in accordo con il CME).

**Tassa di iscrizione** euro 150,00 in circuiti di particolare prestigio tipo Vallelunga, Mugello, Monza, Imola o Misano od in eventi non ricadenti nei Meeting in Pista; in tutti questi casi la tassa ridotta è pari ad euro 85,00.

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

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

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

La classifica verrà stilata tenendo conto della differenza tra il tempo del primo giro lanciato (quello di riferimento) ed i successivi; il tempo sarà espresso in secondi (fino alla seconda o terza cifra decimale).

In caso di partenza anticipata, verrà applicata una penalizzazione pari a un punto sulla somma finale delle penalità. Il primo giro cronometrato (escluso quello di lancio) sarà il tempo di riferimento rispetto al quale verranno conteggiate le penalità per ogni passaggio successivo.

I giri validi per la classifica saranno il 75% dei giri della gara, il numero dei quali andrà specificato nel R.P. Tutti i giri effettuati dai partecipanti oltre a quelli previsti per la classifica saranno scartati a cominciare dai giri con maggiore penalità.

Le penalità sono espresse in valore assoluto, indipendentemente dal fatto che il tempo sia superiore o inferiore a quello di riferimento.

**Esempio:**

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

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

È vietato l'uso di qualunque apparecchio di cronometraggio, la presenza di cronometri o altri apparecchi di rilevamento è consentita solo nella Gentleman Cup e nella Italian Cup, limitatamente alle prove e solo se il cronometro è presente nella strumentazione di origine; per la gara tali strumenti dovranno comunque essere nastrati.

È inoltre vietato ogni comportamento generante situazioni di pericolo (rallentare, sostare, zigzagare), pena l'esclusione dalla gara; è altresì vietato qualsiasi tipo di comunicazione al pilota durante la gara, es. tabella tempi, radio, etc.

**Numeri di gara e colore delle targhe** come da tabella generale di riferimento.

Il numero minimo di verificati per la formazione di una classe è pari a 5 piloti.

In caso il numero dei verificati sia inferiore a 5 si procederà obbligatoriamente all'accorpamento con la classe più idonea.

Per l'attribuzione di punteggio e la formazione di classifiche in accorpamento di classi valga quanto disposto per il GRUPPO 5 Velocità.

**Classi previste****1) VINTAGE MINI**

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

**2) VINTAGE 250cc**

Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 2 o 4 tempi, da 1 a 4 cilindri con cilindrata da 126 a 250 cc dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983. Sui motori a 2 tempi non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se montate in origine.

**3) VINTAGE 500cc**

Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 2 o 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 o 4 valvole per cilindro, con cilindrata da 251 a 500cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua e con freni a disco o a tamburo, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

**4) VINTAGE CLASSIC**

Sono ammessi a questa classe tutti i motocicli da 501 a 1000cc, spinti da motore a 2 o 4 Tempi, da 1 a 4 cilindri, a 2 o 4 valvole, raffreddamento ad aria o ad acqua, freni a tamburo o a disco costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

**5) VINTAGE OPEN**

Sono ammessi a questa classe i motocicli con cilindrata oltre i 500cc, spinti da motore a 2 o 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, dotati di freni a tamburo o a disco, raffreddati ad aria o ad acqua, costruiti o commercializzati tra il 01/01/1984 ed il 31/12/1996. All'interno di questa classe il CME si riserva, in base al numero degli eventuali partecipanti, di istituire una classifica autonoma per motocicli del tipo SUPERMONO.

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

**6) 2 STROKES**

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie fino a 500cc, spinti da motore a 2 Tempi da 1 a 4 cilindri, costruiti dal 01/01/1984 al 31/12/1996.

Sono ammessi anche motocicli del tipo GP, COMPETIZIONE e COMPETIZIONE DERIVATE con motore 2 tempi, a 1 o 2 cilindri fino a 250 cc., costruiti o commercializzati entro il 31/12/1993.

Obbligo di pneumatici di tipo Sport-Stradale o Racing-Scolpite per le DERIVATE di serie.

È autorizzato l'utilizzo di pneumatici tipo SLICK lisci o intagliati per GP e COMPETIZIONE.

È autorizzato l'utilizzo di pneumatici RACING-SCOLPITI tipo RAIN per tutti in caso di gara dichiarata bagnata.

Obbligo del dispositivo paraleva freno.

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

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

Sono ammessi a questa classe motocicli di qualsiasi marca, di derivazione stradale, con cilindrata fino a 125cc, spinti da motore a 2 tempi, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1996.

Obbligo del dispositivo paraleva freno.

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

**CAMPIONATO ITALIANO GRUPPO 5 Velocità**

Prove previste minimo 5 (cinque) senza scarto.

Il numero minimo dei partecipanti per determinare una classe è previsto in 5 piloti verificati; in caso di numero inferiore si procederà all'accorpamento nella classe superiore o inferiore regolarmente costituita.

Licenze richieste: Minivelocità, Fuoristrada con Estensione Velocità.

Tassa di iscrizione euro 200,00. Tasse diverse potranno essere applicate in accordo con il CME. Per essere ammessi all'attribuzione di punteggio i piloti dovranno avere compiuto i 30 anni di età.

Piloti di età compresa tra i 21 ed i 30 anni, anche in possesso di licenza di grado superiore alla Minivelocità, potranno essere ammessi a partecipare alle singole gare in qualità di WILD-CARD, senza diritto a concorrere alla classifica di giornata e di campionato. Uno speciale riconoscimento sarà loro assegnato in sede di premiazione e limitatamente alla prima WILD-CARD giunta al traguardo. Il numero minimo di verificati per la formazione di una classe è pari a 5 piloti.

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

Nel caso in cui l'accorpamento venga effettuato ad una classe superiore per cilindrata e/o prestazioni la classifica risultante sarà confermata. Qualora invece l'accorpamento venga effettuato ad una classe inferiore per cilindrata e/o prestazioni, i piloti classificati saranno posizionati in classifica dopo l'ultimo classificato della classe di accorpamento. Numeri di gara e relativi colori delle targhe debbono rispettare la tabella di riferimento. Per alcune classi i colori di numeri e targhe sono liberi; porre attenzione affinché la numerazione risulti sempre chiaramente leggibile. La tolleranza sulla cilindrata per tutte le classi del Gruppo 5 è pari al 5% della cilindrata nominale della classe stessa. Esempio: classe 1000 = massima cilindrata ammessa 1050cc. È consentita da parte di ogni pilota la punzonatura di massimo 2 moto per classe di appartenenza.

**Classi previste****1) CLASSICHE GP 500**

Sono ammessi a questa classe:

Motocicli tipo GP e COMPETIZIONE fino a 500cc, spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, multivalvole, freni a tamburo o disco, raffreddamento ad aria o acqua, ruote a raggi o in lega, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

Motocicli GP e COMPETIZIONE fino a 350cc, spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 4 cilindri, freni a tamburo o a disco, raffreddamento ad aria o ad acqua, ruote a raggi o in lega, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

**2) TT 500**

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

A) Motocicli spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 valvole per cilindro, raffreddamento ad aria o ad acqua.

B) 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.

C) 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.

D) 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.

- 3) TT 750  
Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motori a 2 o 4 tempi, fino a 4 cilindri, a 2 valvole per cilindro, raffreddati ad aria o liquido, con cilindrata compresa tra 501 e 750cc costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983. Cilindrata limitata a 600cc e telaio di serie per motori a 4 valvole per cilindro.
- 4) TT OPEN  
Sono ammessi a questa classe solo motocicli derivati dalla serie con cilindrata libera oltre i 750cc, da 2 a 4 cilindri, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983. I motocicli dotati di motore a 4 valvole per cilindro dovranno obbligatoriamente utilizzare il telaio di serie ed avere cilindrata massima di 900cc.
- 5) TT 2 TEMPI  
Moto derivate di serie da 250 a 500cc, motore 2T da 1 a 4 cilindri, raffreddamento acqua, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1994.  
**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.**
- 6) GP 250  
Motocicli del tipo Gran Premio o competizione derivati fino a 250 cc spinti da motore a 2 tempi, 1 o 2 cilindri, raffreddati ad aria o ad acqua, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1994.
- 7) SBK 92 (Superbike)  
Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 4 tempi, a 2/3/4 cilindri, a 2 o più valvole per cilindro, mono o bialbero, raffreddati ad aria o a liquido 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.
- 8) SUPER SPORT 600  
Sono ammesse a questa classe le seguenti tipologie di motocicli:  
A) Motocicli di derivazione stradale spinti da motore a 4 tempi, con cilindrata fino a 600cc a 4 cilindri, 4 valvole per cilindro.  
B) Motocicli di derivazione stradale spinti da motore a 4 tempi, con cilindrata fino a 900cc a 2 cilindri, 2 valvole per cilindro.  
Tutti i modelli dovranno essere stati costruiti, commercializzati od omologati entro il 31/12/1994.

## Specifiche Tecniche e Norme di sicurezza

### Parte generale

E' obbligatoria per tutti i motocicli la presenza dell'interruttore o pulsante di spegnimento di emergenza da posizionarsi sulla destra o sulla sinistra del manubrio e di uno schermo di sicurezza da posizionarsi tra il ramo inferiore della catena e la corona.

**Tappi e contenitori di sicurezza** - Dovrà essere posta la massima attenzione al fine di impedire accidentali perdite di lubrificante e tutti i tappi (riempimento, svuotamento e livello lubrificanti e tutti i raccordi dell'olio sotto pressione) dovranno essere efficacemente tenuti frenati con filo di acciaio o ottone.

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

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

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

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

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

**Specifiche per GRUPPI 3/4/5** - Per le eventuali moto stradali che partecipano al Gruppo 3 o a eventuale Gruppo 4 di marca è obbligatorio per sicurezza **fasciare con nastro adesivo** il faro e le luci posteriori, le frecce se con parabola in vetro, fermare il cavalletto con filo di ferro al telaio, togliere gli specchi, oltre ad avere un interruttore di spegnimento di emergenza sul manubrio; per i motori con raffreddamento a liquido si precisa che è consentita soltanto acqua. La biforcazione delle tubazioni idrauliche per le due pinze dei freni anteriori può trovarsi al di sopra o al di sotto della piastra inferiore della forcella. Gli pneumatici slick sono ammessi solo per i motocicli di Prima Categoria ovvero di tipo GRAN PREMIO.

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

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

**Abbigliamento** - per le manifestazioni agonistiche (Gruppo 5 - Sidecar – Endurance) 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. È OBBLIGATORIO l'uso di un dispositivo PARASCHIENA per tutte le classi e tipologie di partecipazione. Il dispositivo deve essere di tipo omologato. L'obbligo non è valido per chi indossa tute con paraschiene inserito all'origine o con altro dispositivo di protezione idoneo, tipo air-bag. La pinna paracatena 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. Si riportano di seguito gli articoli del Regolamento tecnico generale sicurezza ove si evidenziano le deroghe riguardanti le Moto d'Epoca.

**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.

**Complessi di scarico** - Il divieto di sporgenza dei tubi di scarico oltre la tangente verticale allo pneumatico posteriore non viene applicato.

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

**Motore** - Si deroghi agli obblighi per quanto riportato circa 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).

**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.

**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.

**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.

**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.

**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.

**Elementi vietati in deroga** - Si deroghi alla rimozione obbligatoria di fanale/i anteriore/i e luci posteriori per le moto del Gruppo 3 e Gruppo 4 in assetto stradale così come per le piastre porta pedana e pedane passeggero. Il cavalletto e la stampella laterale potranno non essere rimossi ma legati saldamente al telaio così come potranno essere mantenuti l'avvisatore acustico, il porta targa, il gancio per il casco, gli indicatori di direzione, le maniglie per il passeggero. Si precisa che la targa, gli indicatori di direzione, i fanali anteriori e le luci posteriori andranno obbligatoriamente fasciati con **nastro adesivo**.

**I motocicli senza carenatura dovranno obbligatoriamente montare un parafango sulla ruota anteriore.** 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. **Tutte le moto partecipanti al Gruppo 4 ed al Gruppo 5 (compresi Trofei assimilati) dovranno montare obbligatoriamente una luce di sicurezza posteriore da accendere in caso di gara dichiarata bagnata dal Direttore di Gara.**

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

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

#### 1 - Motore

Non è consentito modificare, rispetto al motore originale o al motore di serie da cui è derivato, la forma di testa e cilindro, la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il tipo di trasmissione motore ruota ed il numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole o dei travasi. È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di ogni classe, se non diversamente specificato.

#### 2 - Alimentazione

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

#### 3 - Accensione

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.

#### 4 - Trasmissione

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

### 5 - Telaio e Ciclistica

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore, salvo telai speciali se storicamente documentati, come pure dovranno essere storicamente documentati forcelle, ammortizzatori, freni, ruote, serbatoi, selle, carenature e colorazioni se non originali. Per tutte le moto è fatto divieto di montare particolari in ergal colorato, in titanio o carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.

### 6 - Freni

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

### 7 - Sistema di scarico

Forma, geometria e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale o altro storicamente documentato. I tubi di scarico 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.

### 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.

### 9 - Pneumatici

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

## DISPOSIZIONI TECNICHE SPECIFICHE PER CLASSE DI APPARTENENZA

### Classe VINTAGE MINI Gruppo 4

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 Epoca. Limite storico per ammissione alla classe 31/12/1983.

### SP 125 (Sport-Production)

Questa classe farà riferimento per le norme tecniche alle disposizioni generali; in particolare la preparazione è libera, purché vengano mantenute tutte le caratteristiche generali di serie per quanto riguarda motore, ciclistica ed estetica. Accorpamenti previsti alle classi VINTAGE MINI, VINTAGE 250 oppure 2 STROKES. **Obbligo di montaggio di dispositivo paraleva al freno anteriore.**

### Classe VINTAGE 250 - VINTAGE 500 del GR 4

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

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

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

### Classe 2 STROKES

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

**Obbligo di montaggio di dispositivo paraleva al freno anteriore.**

### Classe VINTAGE OPEN

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

**Obbligo di montaggio di dispositivo paraleva al freno anteriore.**

### Classe CLASSICHE GP 500 - Gruppo 5

Motore come da disposizioni generali; non è consentito l'utilizzo di lamelle all'aspirazione, valvole allo scarico e di alcun sistema di rilevamento dati, se non montato in origine dal costruttore. Telai e forcelloni dovranno essere originali o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Sono ammessi forcelloni scatolati, se montati in origine o storicamente documentati, ma sempre esclusivamente del tipo a due bracci.

Forcella storicamente compatibile con diametro massimo degli steli 35mm. Ammortizzatori storicamente compatibili anche dotati di serbatoio esterno, purché solidale al corpo principale. Freni a tamburo o a disco originali o storicamente compatibili per modello e dimensioni.

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

### Classi del raggruppamento TT: TT 500-TT 750-TT OPEN-TT 2 TEMPI

Motore e cambio come da Norme Generali.

Telaio originale o speciale se storicamente documentato, con forcellone a doppio braccio, ad uno o due ammortizzatori; i telai debbono essere realizzati in tubo di acciaio per tutte le TT; in acciaio o alluminio per TT 2 TEMPI.

Forcella compatibile con i tipi in uso all'epoca, con diametro massimo degli steli 38mm per TT 500, 42mm per TT 750-OPEN-TT 2 TEMPI.

Ammortizzatori a corpo cilindrico con serbatoio esterno solidale per TT o remoto per TT 2 TEMPI, tecnicamente compatibili con i tipi in uso all'epoca.

Freni a tamburo o a disco, pompe freno con serbatoio incorporato per classi TT 500/750. Sono ammesse pompe freno con serbatoio remoto per classe TT 2 TEMPI.

Pinze freno originali o compatibili per caratteristiche tecniche e periodo.

**Obbligo di montaggio di dispositivo paraleva al freno anteriore.**

Ruote a raggi o in lega, nei diametri di serie o storicamente documentati. Sezione massima dello pneumatico posteriore 130 per TT 500, 150 per TT 750/OPEN, 160 per TT 250 2 TEMPI, 190 per TT 500 2 TEMPI.

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

**I motocicli Moto Guzzi serie V/7 e successivi modelli fino al 1983 sono ammessi nella classe TT/750 con cilindrata fino a 850.**

**I motocicli Moto Guzzi della serie V piccola potranno maggiorare la cilindrata fino a 850cc per partecipare alla classe TT/750.**

**Gli stessi dovranno risultare costruiti o commercializzati entro il 31/12/1985.**

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

### **Classe SBK 92 (Superbike)**

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

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

È ammesso l'utilizzo di carburatori a valvola piatta ove montati all'origine. L'accensione deve essere l'originale o compatibile con quella montata dal costruttore, è vietato l'uso di accensioni mappabili durante la gara.

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

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

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

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

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

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

È assolutamente vietato l'utilizzo di titanio.

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

**Obbligo di montaggio di dispositivo paraleva al freno anteriore.**

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.

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

### **SUPERSPORT 600**

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

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

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

Esempio:

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

**Obbligo di montaggio di dispositivo paraleva al freno anteriore.**

### **TROFEI di GRUPPO 4 (Regolarità)**

#### **1) Trofeo VINTAGE GUZZI**

Licenze: Tessera Sport o qualunque tipo di licenza agonistica, esclusa la Senior Velocità.

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 500 - VINTAGE OPEN - TT 500 - TT 750 - TT OPEN - ENDURANCE - tutti costruiti o commercializzati entro il 31/12/1994. Per tutto quanto non riportato nel presente paragrafo valga quanto disposto per il Gruppo 4.

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

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

Per partenza doppia valga quanto disposto per gli altri Trofei.

In circuiti di particolare prestigio, vedi sopra, la tassa per la seconda gara sarà di 85,00 euro.

I motocicli del Trofeo VINTAGE GUZZI, con cilindrata minima 800 cc, potranno essere ammessi in griglia della GENTLEMAN CUP, in presenza di posti disponibili nella stessa e solo come seconda partenza.

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

Premiazioni dal 1° al 3° Regolarità + Giro Perfetto

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

## 2) Trofeo ITALIAN CUP

La FMI indice un Trofeo di regolarità denominato "Trofeo Italian Cup" organizzato secondo le modalità previste per il Gruppo 4.

**Formula del Trofeo, costi e licenze, classifica**

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

**Costi di partecipazione**

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

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

Per coloro i quali, nello stesso weekend, si iscriveranno a più gare, sarà praticato, dalla seconda gara, uno sconto del 50% rispetto alla tassa prevista. In circuiti di particolare prestigio, vedi sopra, la tassa per la seconda gara sarà di 85,00 euro. Sarà sempre fatta salva la facoltà, per il Direttore di Gara, di modificare una o più griglie di partenza delle finali unificate, compatibilmente con le condizioni meteo, la disponibilità di spazi in griglia e l'adesione dei singoli piloti.

**Licenza: sono ammessi esclusivamente piloti in possesso di Licenza Minivelocità o Fuoristrada con Estensione Velocità.**

Non sarà ammessa la partecipazione di piloti in possesso di Licenze Velocità di livello superiore a quelle sopra indicate. Allo stesso modo non è ammessa la partecipazione di piloti in possesso di Tessera Sport e Tessera Sport Autodromi.

**Laddove desiderassero partecipare anche piloti già iscritti, nel medesimo meeting, in altre classi di velocità, la loro partecipazione sarà strettamente subordinata all'effettiva disponibilità di posti in griglia, atteso che la precedenza sarà data nell'ordine a:**

- 1) piloti iscritti all'ITALIAN CUP come unica gara.
- 2) piloti già iscritti alla GENTLEMAN.
- 3) piloti già iscritti in altre classi del Gruppo 4.

## **Svolgimento**

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

I partecipanti verranno suddivisi in una o più batterie, qualora il loro numero fosse superiore a quello degli ammessi in prova, in base a criteri tecnici (cilindrata, tipologia mezzi, tempi sul giro, etc.). Ciascuna batteria disputerà quindi due turni di prove di qualifica al termine delle quali verrà stilata una classifica riepilogativa ed effettuata un'ulteriore suddivisione tra le varie griglie di partenza.

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

Premiazioni dal 1° al 3° Regolarità + Giro Perfetto

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

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

## **Requisiti Sicurezza Generali.**

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

Anche per le moto circolanti su strada, nel circuito di raffreddamento motore, sarà consentito esclusivamente l'utilizzo di acqua. Non sarà quindi consentito l'utilizzo di additivi di qualunque genere e tipo. Il tappo del radiatore dovrà in ogni caso essere legato.

*Per le moto circolanti su strada* è consigliato il montaggio di un dispositivo di sicurezza (paraleva) in grado di proteggere la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due o più motocicli. E' altresì consigliato il montaggio di un sottocoppa di raccolta olio nonché la legatura dei tappi olio e raccordi radiatore olio.

*Per le moto NON circolanti su strada, ossia preparate:* assenza di fari e frecce, rimozione specchi, assenza di cavalletto centrale e stampella laterale, legatura tappi olio e raccordi radiatore olio, serbatoio di raccolta olio/sfiati, presenza di un sottocoppa di raccolta olio, riempimento serbatoio con spugna antideflagrante (tipo explosafe). Tutti i motocicli aventi coperchi laterali contenenti olio, i quali in caso di caduta possono entrare in contatto con il terreno, devono montare coperchi supplementari aventi funzione protettiva.

Le protezioni debbono essere fissate mediante viti o bulloni in almeno 3 punti (vedi RTGS). Tale obbligo vige anche in presenza di tamponi paracolpi laterali e carenatura integrale.

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

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

Il tappo del radiatore dovrà in ogni caso essere legato.

È obbligatorio il montaggio di un dispositivo di sicurezza (paraleva) che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due o più motocicli.

### **Pneumatici**

È consentito, per tutti i motocicli, il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport-stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain. È vietato l'utilizzo di cerchi ruota in materiale composito (carbonio, kevlar, ecc.) o rinforzati con fibre composite.

È vietato procedere a modifica della scolpitura originale.

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

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

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

- per le moto in assetto stradale è possibile derogare al montaggio del sottocoppa raccolta olio e del riempimento del serbatoio con la spugna antideflagrante (tipo explosafe foam).

Art. 1.5.1

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

Art. 8.1.2

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

Art.14.1.1, 14.1.2, 14.1.4

Impianti di scarico Art. 7.1.3-7.2.1-7.2.2-7.3.1-7.3.2

Si autorizza l'uso di tute intere divisibili con cerniera coperta da linguetta di protezione in pelle.

### **Tipologia e modelli di moto ammesse**

Atteso che l'obiettivo principale, oltre alla sicurezza, è quello di contenere il più possibile i costi di partecipazione e di uniformare le prestazioni al fine di valorizzare le capacità dei singoli partecipanti, sono da intendersi ammesse al Trofeo esclusivamente moto di serie e/o strettamente derivate dalla serie/special di serie, il cui anno di produzione non sia antecedente al 1993.

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).

Per MOTO DERIVATE DALLA SERIE e SPECIAL DI SERIE si intendono invece le moto normalmente disponibili presso la rete commerciale delle Case le quali vengono trasformate in modo comunque coerente con gli obiettivi insiti nel regolamento. Nella fattispecie si intendono quindi ammesse variazioni alle sovrastrutture, al manubrio, alle carene, alla tipologia di cerchi ed ai dispositivi di illuminazione. I componenti quali telaio, freni e motore dovranno invece rimanere assolutamente gli stessi previsti per l'omologazione su strada, ivi compreso quindi il numero di identificazione impresso sulle componenti strutturali del telaio. Ciò sta a significare che non sono ammesse motociclette costruite con telai artigianali di alcun genere e tipo.

### **Motocicli ammessi:**

#### **Moto di serie/derivate dalla serie**

- 1) **Tutte le moto sportive, di fabbricazione italiana, senza limiti di cilindrata.**
- 2) **Tutte le moto sportive provviste di motore monocilindrico raffreddato ad acqua (Supermono).**
- 3) **Tutte le moto sportive, di fabbricazione non italiana, spinte da motori con cilindrata nominale massima di 1.000 cc.**
- 4) **Tutte le moto NAKED di serie, quindi in assetto stradale, con motori di cilindrata nominale massima di 1.300 cc.**
- 5) **Prototipi con motore raffreddato esclusivamente ad aria o aria/olio (supertwin).**
- 6) **SPECIAL di SERIE, intesi come mezzi prodotti in serie in quantità limitata ed omologati per la circolazione stradale, con motore raffreddato ad acqua e cilindrata nominale massima di 1.000 cc.**

**Atteso quanto esposto, sono da intendersi escluse tutte le moto che non rientrano nei parametri sopra indicati oltre alle moto in assetto "fuoristrada od off road, enduro, trial e supermotard".**

#### **Special di serie**

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

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

Come per tutte le classi 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.



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

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

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

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

### **Moto Fuori Classifica**

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

### **3) Trofeo GENTLEMAN CUP**

La FMI indice un Trofeo di regolarità denominato "Trofeo Gentleman Cup" organizzato secondo le modalità previste per il Gruppo 4.

#### **Formula del Trofeo, costi e licenze, classifica:**

Il Trofeo si terrà su minimo n. 3 (tre) prove o quante ne saranno previste dal calendario dei Meeting in Pista 2017, con possibilità di partecipare anche a soltanto una di esse.

**Licenze: Tessera Sport o qualunque tipo di licenza agonistica, esclusa la Senior Velocità.**

**Non sono ammessi a partecipare piloti provenienti dalle classi di velocità nonché dalla OLD OPEN CUP e dalla SUPERTWIN.**

#### **Costi di partecipazione**

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

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

Per coloro i quali, nello stesso weekend, si iscriveranno a più gare, sarà praticato, dalla seconda gara, uno sconto del 50% rispetto alla tassa prevista. In circuiti di particolare prestigio, vedi sopra, la tassa per la seconda gara sarà di 85,00 euro. Sarà sempre fatta salva la facoltà, per il Direttore di Gara, di modificare una o più griglie di partenza delle finali unificate, compatibilmente con le condizioni meteo, la disponibilità di spazi in griglia e l'adesione dei singoli piloti.

**Svolgimento:** la regolarità si basa sulla costanza del tempo di percorrenza dei giri cronometrati (Velocità Costante) come da norme sportive Moto d'Epoca **Gruppo 4 Regolarità**.

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

Ciascuna batteria disputerà quindi due turni di prove di qualifica al termine delle quali verrà stilata una classifica riepilogativa ed effettuata un'ulteriore suddivisione tra le varie griglie di partenza. Nelle gare di 10 giri si terrà conto dei migliori 6 giri (riferimento secondo giro). Premiazioni dal 1° al 3° Regolarità + Giro Perfetto

Per la formazione della classifica e l'assegnazione del punteggio valga quanto disposto per il Gruppo 4. Sono inoltre previste speciali classifiche di Club od Associazioni di marca. In tal caso sarà facoltà di questi ultimi redigere classifiche dedicate ancorché finalizzate alla premiazione di piloti e/o moto che, in ogni singolo evento, si saranno particolarmente distinti.

#### **Requisiti Sicurezza Generali.**

Valga quanto già disposto per il Trofeo ITALIAN CUP.

#### **Tipologia e Modelli di Moto ammesse**

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

**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.

Sono ammessi i seguenti motocicli:

#### **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 - Triumph - tutti i modelli raffreddati ad aria ed aria/olio.
- 6 - Moto Giapponesi - naked con propulsori raffreddati ad aria ed aria/olio.

\* In via sperimentale, per l'anno 2017, saranno eccezionalmente ammesse a partecipare anche moto raffreddate a liquido, in assetto naked, provviste di motore bicilindrico, esclusivamente modello **Honda CB 500 S**. In tali casi valgono le norme di sicurezza già previste per le moto iscritte all'Italian Cup.

**Special**

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

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

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

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

Come per 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.

Sarà inoltre facoltà del direttore di gara fermare o penalizzare (anche con ridethrough e/o soste in corsia box) chiunque, a proprio insindacabile giudizio, risulti troppo veloce per lo spirito della classe e della competizione amatoriale in genere. È altresì vietato qualsiasi tipo di comunicazione al pilota durante la gara, es. tabella tempi, radio, etc. I motocicli che utilizzano dispositivi di cronometraggio inglobati nel cruscotto, prima della partenza della gara dovranno obbligatoriamente recarsi dal Commissario Tecnico per sigillare e punzonare lo strumento di cronometraggio. Per tutte le classi e tipologie di moto, i piloti sono obbligati ad indossare, sempre e comunque, un paraschiena di tipo omologato.

**Moto Fuori Classifica**

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

**OLD OPEN CUP****Regolamento Sportivo**

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) Prove**

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.

**2) Licenze**

Sono ammesse solo licenze Minivelocità. E' previsto un limite minimo di età pari a 35 anni compiuti al 31/12/2016; saranno ammessi a partecipare anche piloti che abbiano comunque compiuto 30 anni al 31/12/2016 ma che non siano stati titolari di licenza velocità successivamente al 31/12/2012 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.

**3) Tassa d'iscrizione**

La tassa di iscrizione per singola gara è pari a € 200,00.

**4) Svolgimento**

Due turni di prove cronometrate di 20' e gara di velocità in linea basata su di un numero di giri variabile in base ai circuiti impegnati e comunque equivalente a quanto disposto dall'organizzatore per il Gruppo 5 Velocità Vintage.

**5) Punteggi**

I punteggi previsti sono quelli del Gruppo 5 Velocità: 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

**6) Classifiche**

Dalla classifica generale di arrivo saranno estrapolate n. **tre (3)** classifiche denominate **Under 800, Over 800 e Air**, con i seguenti riconoscimenti:

Under 800)

1°, 2°, 3° classificato + giro veloce fino a 800 cc. raffreddamento a liquido.

Over 800)

1°, 2°, 3° classificato + giro veloce moto oltre 800 cc. raffreddamento a liquido.

Air)

1°, 2°, 3° classificato + giro veloce moto raffreddamento ad aria.

Nell'ambito della classifica generale potranno, con l'intervento di eventuali sostenitori (sponsor), essere estrapolate ulteriori classifiche parziali, individuate per frazioni di cilindrata, per appartenenza di marca, o altro. Tali ulteriori classifiche saranno stilate solo nel caso di almeno 5 piloti verificati.

**7) Norma Generale**

Per quanto non espressamente previsto valgono in quanto applicabili le norme previste per il Gruppo 5 Velocità.

**Regolamento Tecnico****1) Motocicli Ammessi**

Classe unica, 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 Italian Cup e Gentleman Cup).

- Special Artigianali, anche in esemplare unico, (ex Aprilia Cup e Gentleman Cup). Limite storico/temporale della classe unica di Trofeo 31/12/2006.

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.

## 2) Prescrizioni di sicurezza

Come altri trofei e norme di sicurezza generali Gruppi 4 e 5.

### 3) Pneumatici

Come altri trofei (Italian Cup e Gentleman Cup). E' 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.

## CAMPIONATO ITALIANO VINTAGE ENDURANCE (CVE)

### Prove previste 4 (quattro), senza scarto.

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

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

## Regolamento Sportivo

### 1. PRINCIPI GENERALI

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. CALENDARIO

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. PILOTI AMMESSI

Al Campionato sono ammessi piloti Italiani e piloti provenienti da FMN aderenti alla FIM Europe. Le licenze ammesse sono la Minivelocità e superiori di specialità e la Fuoristrada con Estensione Velocità per quanto riguarda i piloti FMI; i piloti provenienti da altre FMN aderenti alla FIM Europe dovranno essere in possesso della propria licenza nazionale e del Nulla Osta della Federazione di appartenenza. In ogni equipaggio è ammesso un solo pilota di età inferiore ai 30 anni.

### 4. 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.

### 5. 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.

### 6. 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 4.)

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

### 7. BRIEFING

E' 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.

## 8. 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:

- 8.1 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.
- 8.2 Sulla griglia di partenza i motocicli dovranno essere disposti con un angolo di 45° dietro la linea di partenza ed a ridosso del muretto dei box. I motocicli dovranno essere alla distanza di due metri uno dall'altro.  
Ogni motociclo sarà sostenuto da un assistente. I motocicli che non sono provvisti di avviamento autonomo verranno collocati alla fine della griglia di partenza.
- 8.3 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.
- 8.4 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.

## 9. 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.

## 10. PROVE E GARA

### 10.1 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.

### 10.2 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.

### 10.3 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.

#### 10.4 Penalizzazioni durante la gara

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

#### 10.5 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. 10.6 – Interruzione della gara.

#### 10.6 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. Se saranno già trascorsi più di due terzi del tempo o della distanza totale della gara, questa verrà considerata completata.

#### 10.7 Fine della gara

Quando il tempo (o la distanza) 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.

#### 10.8 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).

#### 10.9 Cronometraggio

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

E' 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.

### 11. 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.

#### Regolamento Tecnico

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.

#### 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.

## 2. GENERALITA'

### 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 sfiato 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.

### 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.

### 2.3 Accensione

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

### 2.4 Alimentazione

I carburatori possono essere a valvola tonda, piatta, quadra.

Non è ammessa iniezione o alimentazione forzata di alcun tipo.

### 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.

### 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.

### 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.

### 2.8 Freni

Il diametro massimo dei dischi è consentito secondo quanto previsto al seguente punto 4. 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. E' obbligatorio l'ancoraggio delle pinze freno alla forcella con viti di fissaggio metalliche.

Sono vietati sistemi di fissaggio rapido delle pinze dei freni.

### 2.9 Ruote

Diametro cerchi e larghezza pneumatico sono definiti in base alla classe.

E' 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.

### 2.10 Pneumatici

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

I pneumatici e le ruote non devono superare la larghezza massima della propria classe come previsto al successivo punto 4.

Sono vietate le termocoperte, anche all'interno dei box.

### 2.11 Sospensioni

Sono ammessi ammortizzatori con serbatoio esterno.

### 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 chiuso ermeticamente (placca metallica avvitata o bulloni).

### 2.13 Varie

Non sono ammessi sistemi di registrazione dei dati. Non sono ammessi accessori e silenziatore in carbonio.

### 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.

Classe Maxi Classic	targhe nere	numeri bianchi
Classe Classic 1000	targhe gialle	numeri neri
Classe 750	targhe bianche	numeri neri
Classe 750 TT	targhe rosse	numeri bianchi.

## 4. CLASSI

### 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.

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

Freni: disco fisso o semiflottante come sul modello originale, con diametro massimo di 310 mm. Sono ammesse le pinze a doppio pistone solo se montate all'origine. I dischi di tipo totalmente flottante sono proibiti.

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

Diametro massimo dei tubi delle forcelle 42 mm.

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

### 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.

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

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. Diametro massimo dei tubi della forcella 42 mm per i motocicli di marca Moto Guzzi, max 38 mm per tutte le altre marche.

Sezione massima della ruota posteriore 150 mm per i motocicli di marca Moto Guzzi, max 130 mm per tutte le altre marche.

Diametro minimo dei cerchi 18 pollici.

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.

Telai Ducati Pantah con forcellone a due ammortizzatori.

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

Alla fine della gara può essere controllata la cilindrata effettiva.

### 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 e B, che in base alla consistenza numerica potranno eventualmente avere classifiche separate.

#### Gruppo A.

Bicilindriche (Guzzi) fino a 750 cc a 2 valvole.

Bicilindriche Ducati Pantah fino a 600 cc a 2 valvole.

Bicilindriche fino a 500 cc a 4 valvole.

Quattro cilindri fino a 500 cc a 2 valvole.

#### Gruppo B.

Bicilindriche fino a 700 cc a 4 valvole.

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

Bicilindriche a 2 tempi fino a 500 cc.

Tre cilindri a 4 tempi fino a 750 cc.

Quattro cilindri fino a 750 cc a 2 valvole.

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

Ruote: diametro minimo dei cerchi 18 pollici, sono ammessi cerchi da 17 pollici solo se montati in origine. Gli pneumatici non devono superare una larghezza massima di 130 mm per il gruppo A e 150 mm per il gruppo B.

Freni: sono consentite pompe e pinze, anteriori e posteriori del periodo di riferimento della classe.

Dischi freno originali o ricostruiti come gli originali.

Tubi forcelle di misura massima 42 mm.

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.

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

Alla fine della gara può essere controllata la cilindrata effettiva.

## 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.
- E' 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.

E' vietato conservare carburante all'interno del box. Per il trasporto del carburante è obbligatorio utilizzare una tanica metallica con una tappo a tenuta stagna.

E' severamente vietato fumare dentro o di fronte ai box.

## 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'avarìa 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.

## 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.

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.

## 8. Limiti di rumorosità

Tutte le moto possono in qualsiasi momento della manifestazione essere sottoposte a controlli sul rumore. Il massimo livello sonoro consentito non può superare 101 dB/A con una tolleranza di 3 dB/A dopo la gara. La prova sarà effettuata come previsto nei regolamenti FMI.



**VELOCITÀ D'EPOCA IN SALITA****NORME TECNICHE E SPORTIVE****Parte Generale**

L'attività sportiva in salita si articola su 3 (tre) livelli di partecipazione

**1 - GRUPPO 3 - TROFEO "GENTLEMAN DRIVER"**

Attività non competitiva, senza rilevamento di tempi di percorrenza e senza formazione di classifica su base agonistica, aperta a motocicli di tipo sport o competizione. Le partenze verranno date per fascia di cilindrata.

Alla fine del TROFEO i primi cinque (5) piloti ,classificati in base al numero delle presenze nelle gare in programma, riceveranno un attestato di riconoscimento da parte del CME. A parità di presenze varrà come discriminante l'età del pilota ;in caso di ulteriore parità l'età del motociclo.

Tutti i motocicli partecipanti devono essere in possesso del Certificato di iscrizione al REGISTRO STORICO NAZIONALE o di GREEN-CARD.

Licenza richiesta ai piloti : TESSERA MEMBER o/e Sport e tutte le licenze rilasciate dalla FMI. Hanno accesso alla classifica anche i partecipanti stranieri con licenza di Federazione aderente alla FIM Europe ed in possesso di regolare nulla osta rilasciato dalla federazione di appartenenza.

**Norme di sicurezza.**

Tutti i motocicli dovranno fare riferimento alle norme di sicurezza previste per i gruppi 4 e 5 delle norme sportive generali moto epoca.

In particolare per le moto stradali che prendono partenza nel Gruppo 3 è obbligatorio, ai fini della sicurezza, nastrare il faro anteriore, il fanalino posteriore e le frecce, legare i cavalletti con filo di ferro o fascette a strappo, rimuovere gli specchietti retrovisori.

Nel circuito di raffreddamento è ammesso l'utilizzo di sola acqua e di nessun altro tipo di liquido.

L'ammontare della tassa di iscrizione viene determinato e reso noto con apposito comunicato dal Comitato Velocità.

**2 – GRUPPO 4 - COPPA ITALIA in SALITA**

Tutti i motocicli devono essere esclusivamente in assetto sportivo o da velocità ed essere iscritti al RSN, sono esclusi dalla competizione motocicli in assetto da CROSS o da ENDURO o altro, salvo se non specificato diversamente.

**Licenza richiesta:** TESSERA Sport e tutte le licenze rilasciate dalla FMI.

Per i piloti stranieri licenza equivalente o di grado superiore di Federazione aderente alla FIM Europe accompagnata da nulla osta della stessa.

**Condizioni per l'acquisizione del punteggio:** Ai piloti di età fino ai 30 anni compiuti viene conferita la metà del punteggio previsto.

Esempio 1° classificato 12,5 punti anziché 25.

A partire dal compimento del 31° anno viene conferito il punteggio intero.

**Classi Previste:**

Fino a 250 cc.

Fino a 500 cc.

Fino a 1000 cc

SCOOTER

SIDECAR GR 4.

(Per tutti il limite storico è fissato al 31 dicembre 1994).

**Svolgimento della Gara.**

Il programma della gara consiste in n.1 salita di prova ufficiale non cronometrata, n. 1 salita di prova ufficiale cronometrata ( di qualifica ) , n. 2 manche di gara denominate rispettivamente "gara 1" e "gara 2".

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.

A fine Campionato o Trofeo la somma dei punteggi conseguiti in ogni manche disputata determinerà la classifica finale dello stesso.

Per accedere alla classifica finale di Campionato o Trofeo è indispensabile da parte dei piloti prendere parte ad almeno n. 3 (tre) gare.

Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota non riuscisse a concludere la prova ufficiale cronometrata (di qualifica), potrà partecipare alle due manche avendo come tempo di riferimento la media dei tempi fatti registrare nella sua classe; tempo che gli sarà comunicato prima della partenza.

Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manche, potrà accedere alla classifica di classe e di gara solo dopo l'ultimo classificato con due (2) manche all'attivo.

Il punteggio acquisito nell'unica manche disputata sarà valido anche per la classifica finale di Campionato Italiano od eventuali Trofei.

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 valevole a tutti gli effetti anche per la classifica finale di Campionato o Trofeo. In caso di parità di risultato valga quanto disposto per il Gruppo 5.

Il numero minimo di piloti verificati per la formazione delle classi dovrà essere pari a 3 (tre), salvo diverse disposizioni da parte del CME, con obbligo di accorpamento alla classe più idonea in caso di mancato raggiungimento del numero minimo. Per eventuali norme tecniche e casistiche non qui riportate valga quanto disposto dalle NS per il Gruppo 4 e 5 in pista.

L'ammontare della tassa di iscrizione viene determinato e reso noto con apposito comunicato dal Comitato Velocità.

### 3 - GRUPPO 5 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA' in SALITA

**Licenze richieste:** MINIVELOCITA' o equivalenti o superiori di specialità.

Accedono al punteggio per il Campionato Italiano anche i piloti con licenza rilasciata da Federazioni aderenti alla FIM Europe, dotati di nulla osta della propria federazione.

#### Condizioni per l'acquisizione del punteggio:

Valga quanto disposto per il gruppo 4.

#### Definizione e svolgimento

Le competizioni di GRUPPO 5 in salita sono manifestazioni agonistiche di velocità che, utilizzando motocicli di tipologia storica, si svolgono percorrendo da un punto all'altro un percorso chiuso al traffico.

La gara consiste in una prova ufficiale non cronometrata, una prova ufficiale cronometrata (di qualifica), determinante l'ordine di partenza, e nella disputa di due (2) manche separate, denominate rispettivamente "Gara 1" e "Gara 2".

Al fine della costituzione di ogni classe dovranno essere presenti almeno 3 (tre) piloti verificati, altrimenti è fatto obbligo agli organizzatori l'accorpamento alle classi superiori, salvo diverse disposizioni da parte del CME.

La classifica di gara sarà determinata dalla somma dei punti conseguiti dai piloti nelle singole manche.

In caso di parità valga quale discriminante l'età del pilota ed in caso di ulteriore parità l'età del motociclo.

Qualora per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manche potrà accedere alla classifica di gara ed

Il punteggio conseguito nell'unica manche disputata sarà valido ai fini della classifica di Campionato Italiano o eventuale Trofeo.

Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manche previste, l'unica manche disputata sarà valida per la classifica di gara e Campionato o Trofeo.

Tutti i motocicli dovranno essere in assetto sportivo da velocità, saranno esclusi motocicli di derivazione od in assetto da Cross o da Enduro o altro, salvo se non specificato diversamente.

L'ammontare della tassa di iscrizione sarà determinato e reso noto con apposito comunicato dal Comitato Velocità.

Per eventuali norme tecniche e casistiche non qui riportate valga quanto disposto dalle NS dei Gruppi 4 e 5 in pista.

#### Classi ammesse:

##### VINTAGE 80

Sono ammessi a questa classe motocicli spinti da motore a 2 Tempi di cilindrata fino ad 80 cc. costruiti, commercializzati od omologati entro il 31 dicembre 1983.

##### VINTAGE 175

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 4 Tempi ad uno o più cilindri, con cilindrata fino a 175 cc oppure spinti da motore a 2 Tempi ad uno o più cilindri, con cilindrata fino a 125 cc. costruiti, commercializzati od omologati entro il 31 dicembre 1983.

##### VINTAGE 250 2 Tempi

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 2 Tempi ad uno o più cilindri con cilindrata fino a 250 cc. costruiti, commercializzati od omologati entro il 31 dicembre 1983.

##### VINTAGE 250 4 Tempi

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 4 Tempi ad uno o più cilindri con cilindrata fino a 250 cc. costruiti, commercializzati od omologati entro il 31 dicembre 1983.

##### VINTAGE 500 2 Tempi

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 2 Tempi ad uno o più cilindri con cilindrata fino a 500 cc. e motocicli di tipo GP ad uno o più cilindri fino a 350 cc., tutti costruiti, commercializzati od omologati entro il 31 dicembre 1983.

##### VINTAGE 500 4 Tempi

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 4 Tempi ad uno o più cilindri con cilindrata fino a 500 cc. costruiti, commercializzati od omologati entro il 31 dicembre 1983.

##### VINTAGE 86

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 2 e 4 Tempi ad uno o più cilindri con cilindrata fino a 750 cc. costruiti, commercializzati od omologati entro il 31 dicembre 1986.

##### VINTAGE 94

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 4 tempi due o più cilindri con cilindrata fino a 750 cc. costruiti, commercializzati od omologati entro il 31 dicembre 1994.

Ammesso l'utilizzo di carbonio per il silenziatore.

##### SUPERMONO

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie o prototipo, spinti da motore a 4 Tempi ad un cilindro anche plurivalvole, con cilindrata fino a 700 cc. Tutti dovranno montare particolari tecnici (motore/ciclistica) assolutamente riferibili come costruzione, commercializzazione od omologazione al 31 dicembre 1994. Ammesso l'utilizzo di carbonio per il silenziatore. Non è ammesso l'utilizzo di carbonio o titanio per particolari strutturali del telaio o del motore.

##### 125 Sport 94

Sono ammessi a questa classe motocicli derivati dalla serie, spinti da motore a 2 Tempi, ad un solo cilindro, con cilindrata massima 125 cc. costruiti, commercializzati od omologati entro il 31 dicembre 1994. Fare riferimento alla classe 125 SP del gruppo 5 in pista.

##### 125 GP 94

Sono ammessi a questa classe motocicli da competizione tipo GP (Gran Premio), spinti da motore a 2 Tempi, ad uno o più cilindri, con cilindrata massima di 125 cc. costruiti, commercializzati od omologati entro il 31 dicembre 1994.

#### Norma Generale

Per eventuali norme tecniche o casistiche non qui riportate valga quanto disposto per il Gruppo 5 in pista.

Nelle competizioni in salita di Gruppo 3/4/5 sono ammessi solo pneumatici tipo sport stradale o competizione scolpiti/intagliati in normale vendita al pubblico. Norme tecniche classe SIDECAR Gruppo 4 Carrozzino indifferentemente posto a destra o a sinistra della moto ma obbligatoriamente con l'uscita del passeggero nella parte anteriore della ciabatta, escluso per i "Corti", per i quali potrà essere anche posteriore. La partecipazione è aperta a tutti quelli in produzione fino al 1985. Motorizzazioni sidecar per tipologia Epoca: tutte quelle antecedenti al 1970 compreso. Motorizzazioni sidecar per tipologia Classiche: tutte quelle in produzione fino al 1976 compreso. Motorizzazioni sidecar per tipologia Post Classici definiti "CORTI": tutti quelli in produzione fino al 1985. Si potranno stilare classifiche separate per ogni fascia storica: Epoca - Classici - Post Classici, se saranno presenti almeno 3 equipaggi, altrimenti verranno accorpati nella classe superiore. La partecipazione alle salite comporta un bonus di 5 punti per la classifica "Epoca" assegnabile anche se, per numero insufficiente di equipaggi, questi venissero accorpati ai moderni e prendessero punti in quest'ultima classe.

#### **Norme tecniche classe SCOOTER Gruppo 4**

Gli scooter sono una categoria di motoveicoli dalla caratteristica conformazione della scocca detta "Step-Through" cioè attraversabile nel tratto ribassato posto tra il sellino e lo scudo anteriore. Sono ammessi a partecipare a questa classe tutti i piloti in possesso di Licenza Minivelocità o superiore. Conseguono punteggio per il campionato tutti i piloti ammessi, agli Over 30 sarà assegnato un Bonus così suddiviso:

Da 31 anni compiuti fino a 50 anni compiuti = 1 punto di bonus

Da 51 anni compiuti in poi = 2 punti di bonus

Sono ammessi a partecipare anche piloti con licenza estera di Federazioni aderenti alla FIM EUROPE, purché in possesso di nulla osta rilasciato dalla Federazione di appartenenza.

#### **Norme tecniche**

##### **Motore:**

Sono ammessi carter motore originali o after-market nella forma e dimensioni di origine. Limite di cilindrata 230 cc. + 5% di tolleranza.

Sono ammessi tutti i cilindri italiani ed esteri di qualsiasi tipo e marca, in ghisa o alluminio, raffreddati ad aria o ad acqua purché provenienti dalla rete commerciale. Esempi: Polini, Zirri, Pinasco, DR, Malossi, Olimpia, Mot. Milanese, Eurocilindro, ParmaKit, Quattrini, Falc ecc.

Non sono ammessi cilindri artigianali o autocostruiti, l'albero motore è libero.

Gli attacchi del motore dovranno essere conformi agli originali.

Cambio di velocità massimo a 4 rapporti, a manopola o a pedale, è vietato l'uso di cambi assistiti elettronicamente e sequenziali.

Vietato il montaggio della pedivella di avviamento originale se del tipo fisso; è consentito il montaggio di pedale di avviamento di tipo pieghevole purché non sporgente oltre la sagoma del telaio.

Sui mezzi raffreddati a liquido il radiatore può essere posizionato in qualsiasi zona purché risulti ben fissato, non arrechi impedimenti alla guida, resti compreso interamente nella sagoma del telaio. Si rammenta che negli impianti a liquido è consentito usare esclusivamente ACQUA. È consentito in deroga alla storicità l'utilizzo di pompe idrauliche per il comando frizione dei tipi regolarmente reperibili in commercio. È vietato l'utilizzo di pompe con serbatoio separato.

##### **Alimentazione:**

È consentito il montaggio di carburatori a valvola tonda o quadra, no valvola piatta, il collettore è libero. Il carburatore deve essere posizionato in zona protetta.

È consentito il solo utilizzo di carburante proveniente dalla rete commerciale, sono vietati carburanti di tipo speciale, nitrometano, metanolo, alcool, ecc.

È vietato qualsiasi tipo di sovralimentazione meccanica o chimica e l'utilizzo di qualsiasi tipo di gas come protossido di azoto, ossigeno ecc.

##### **Accensione:**

Sono consentiti tutti i tipi di accensioni elettroniche o a puntine normalmente reperibili in commercio. È vietato l'utilizzo di accensioni mappate, intese come sistemi di gestione con trasduttori di qualunque parametro all'infuori dei giri del motore, o di accensioni con mappatura variabile durante il funzionamento o lo svolgimento della gara. Il volano deve essere ben fissato e coperto interamente da una grata di protezione in metallo.

##### **Telaio e Ciclistica:**

Il telaio deve essere di esclusiva derivazione stradale, no prototipi, e deve presentarsi in ottime condizioni strutturali, senza parti sporgenti o affilate. È consentito ridurre la larghezza dello scudo e della pedana, larghezza minima consentita 350mm. All'infuori di queste modifiche non è consentito alcun ulteriore intervento sulla scocca, sono consentite solo modifiche tese a migliorare l'aerazione del motore. Sono ammessi rinforzi perimetrali su scudo, pedana e scocche e l'utilizzo di tamponi di protezione in gomma. È obbligatorio il montaggio di un profilo di protezione in metallo o gomma su tutto il perimetro di scudo e pedana, in alternativa è consentito ripiegare il profilo esterno affinché vengano eliminate eventuali parti troppo affilate. Le scocche laterali se montate in origine dal costruttore vanno obbligatoriamente montate come pure l'eventuale sportello paramotore. Sono consentite barre perimetrali di protezione per radiatore, ventole ed altre parti della scocca; è consentita la sola applicazione di rinforzi che in alcun modo non possano sostituirsi alla funzione portante del telaio se di tipo monoscocca. È vietato modificare il punto di attacco del motore, modificare la misura di interasse, montare particolari in ergal colorato, titanio o carbonio.

Sono ammesse forcelle mono e doppio stelo purché derivate dalla serie, ammortizzatori anteriori o posteriori oleopneumatici o a gas, purché provenienti dal commercio. Non sono ammessi elementi ammortizzanti autocostruiti.

Obbligo di montaggio di un parafango anteriore che copra la gomma per tutta la larghezza. È consentito il montaggio di selle reperibili in commercio o artigianali, ben fissate al telaio e dotate di bloccaggio di sicurezza.

Non è consentito il montaggio di cavalletti centrali o laterali.

**Freni:**

Sono ammessi freni a tamburo e a disco nei modelli originali o compatibili con l'avantreno purché normalmente reperibili in commercio.  
 è consentito l'utilizzo di pinze max. a doppio pistoncino, non sono ammessi dischi tipo margherita, pompe radiali o con serbatoio separato, leve di tipo registrabile.

**Scarico:**

Sono ammessi tutti i tipi di marmitta purché dotate di silenziatore atto a limitare la rumorosità entro i 108 decibel.  
 L'ingombro delle stesse dovrà essere contenuto nella sagoma del mezzo.

**Serbatoio:**

Il serbatoio dovrà essere realizzato in alluminio, acciaio o vetroresina, dovrà essere riempito con spugna di sicurezza del tipo "Explosafe-Foam" e dovrà essere saldamente fissato nell'apposito vano in zona protetta all'interno della scocca o dove previsto dal costruttore.

**Pneumatici:**

E' consentito il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in normale vendita per le competizioni.  
 Non sono ammessi pneumatici tipo Slick o Rain.

**Norme tecniche e generali di sicurezza Gruppi 4 e 5.**

Deve essere posta la massima attenzione al fine di impedire accidentali perdite di lubrificante e tutti i tappi (riempimento, svuotamento e livello lubrificanti e tutti i raccordi dell'olio sotto pressione) dovranno essere efficacemente tenuti frenati con filo di acciaio o ottone.

Le motociclette con motori a 4 tempi dovranno essere dotate, sotto il motore, di apposito contenitore a bacinella, atto a contenere un feltro o spugna per assorbire accidentali perdite o trafileggi di lubrificante del motore. Tutti gli sfiati che fanno comunicare il motore e/o il cambio con l'esterno dovranno essere convogliati in un apposito contenitore di capacità minima di 500cc per gli sfiati motore e 250cc per gli sfiati del cambio, solidamente fissato alla moto e dotato a sua volta di un tubo di sfiato. È proibito l'uso del titanio, di ergal colorato e della fibra di carbonio anche se verniciata. Sono autorizzati componenti ed accessori in vetroresina che rispecchino l'aspetto dell'epoca.

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

**Pneumatici:**

È vietato l'utilizzo di pneumatici slick o slick intagliati. Sono utilizzabili solo pneumatici di tipo sport-stradale o di tipo racing con battistrada scolpito in normale vendita per le competizioni.

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

**Norme generali.**

Ai fini della validità del CIVS Gruppo 5, della Coppa ITALIA Gruppo 4 e del Trofeo "Gentleman Driver" dovrà essere disputato un numero minimo di tre (3) gare.  
 E' fatto obbligo di partecipazione per i piloti a minimo n. 3 (tre) prove di campionato o di trofeo per conseguire il diritto di accesso alla classifica finale.

**NUMERI FISSI.**

Ogni pilota deve prenotare il numero fisso per tutta la stagione 2017.  
 Tutti i piloti hanno diritto a mantenere il numero utilizzato nel 2016; tale diritto di prelazione scade il 30 aprile 2017.

**MOTOCROSS VINTAGE****Art. 1 - Definizione**

- 1.1 - Sono manifestazioni organizzate all'interno di un circuito chiuso con ostacoli naturali e/o artificiali rispondente alle prescrizioni dell'annesso Motocross del Comitato Impianti ed alla relativa omologazione. Sono ammesse moto da competizione fuoristrada di modello fino al 31.12.1985 (ad eccezione delle classi D3, E4, E5 e G che potranno essere sino al 31.12.1989) iscritte al RS FMI secondo quanto riportato nelle N. S. Epoca.
- 1.2 - Ad esse potranno essere abbinare delle batterie non competitive denominate Coppa Italia Cross Epoca Gr. 4, purché previste nell'R.P. e concordate col Comitato.
- 1.3 - Si specifica che sono di competenza del Comitato le manifestazioni che utilizzano criteri legati all'età piuttosto che a specifiche tecniche chiaramente richiamanti ad un periodo storico (doppi ammortizzatori etc.).
- 1.4 - Per quanto attiene la sicurezza del pubblico e le segnalazioni si rimanda a quanto previsto dalle Norme di riferimento.
- 1.5 - Attività territoriale - In occasione di manifestazioni titolate nazionali è fatto divieto di mettere a calendario e/o organizzare manifestazioni a carattere territoriale che prevedano le stesse tipologie sia nella regione di riferimento che in quelle confinanti con quella in cui ha luogo l'evento titolato. In generale, il Co.Re. deve comunque sottoporre i Regolamenti di Specialità al Comitato per la relativa approvazione. Si rimanda in proposito alle note specifiche "Attività territoriale Vintage".

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

- 2.1 - Gli organizzatori dovranno presentare regolare richiesta di iscrizione a calendario al CME come da Circolare Sportiva, fermo restando che potranno essere esaminati eventuali inserimenti successivi nell'interesse dell'attività.
- 2.2 - Un membro del Comitato Moto Epoca - Cross effettuerà un sopralluogo nel periodo precedente la manifestazione al fine di verificare l'attuazione delle indicazioni del Comitato stesso.
- 2.3 - Il CME procederà quindi all'approvazione del Regolamento Particolare di gara tenendo conto che la manifestazione non potrà essere effettuata insieme ad altra gara di cross moderno se non concordato con il CME, sia essa a carattere nazionale o territoriale.
- 2.4 - Al termine delle iscrizioni il Moto Club redigerà l'elenco ufficiale degli iscritti, o meglio l'aggiornamento dell'elenco iscritti che avrà avuto cura di compilare prima dell'inizio della manifestazione, diviso per categoria, con cognome e nome, numero e tipo di licenza, età, MC di appartenenza, marca cilindrata e anno della moto, numero di telaio e numero di iscrizione al RS. Il MC organizzatore provvederà quindi a stilare l'orario dell'ingresso in pista delle varie classi sia per le prove che per la gara.
- 2.5 - Si ritiene opportuno che le verifiche tecniche e sportive si effettuino nel medesimo luogo contemporaneamente, al fine di poter controllare in fase di iscrizione anche la corrispondenza del motociclo con il tesserino del RS.

- 2.6 - Al sabato il MC dovrà prevedere operazioni preliminari e prove libere in pista nel rispetto dei relativi gruppi previsti. Al mattino della domenica operazioni preliminari e prove ufficiali cronometrate con svolgimento di tutte le prime manches; al pomeriggio disputa di tutte le seconde manches.

Si segnala che le prove del sabato sono facoltative mentre quelle della domenica sono ufficiali cronometrate: per poter avere accesso alle manche della propria categoria ciascun concorrente dovrà aver percorso almeno un giro al sabato o alla domenica. I tempi di durata di ogni manche saranno di 10' + 2 giri per la classe F; 12' + 2 giri per le rimanenti classi (A, B, C, D, E, G). Si sottolinea che i piloti dovranno rispettare le indicazioni circa l'inserimento nei rispettivi gruppi sia per le prove del sabato che della domenica.

- 2.7 - La partenza sarà simultanea con cancello o con abbassamento della bandiera. Qualora venissero accorpate più classi, privilegiando sempre e comunque la vicinanza storica, potrà essere predisposta una partenza sfalsata: il gruppo più veloce (che potrà essere anche composto da più classi) si disporrà lungo la linea del cancelletto dalla posizione numero 1 a salire con cancelletto alzato. Il gruppo meno veloce (che potrà essere anche composto da più classi) si disporrà a partire dall'ultima posizione occupata dalla classe più veloce puntando la ruota sul cancelletto, che rimarrà a terra.
- 2.8 - All'abbassamento del cancelletto partirà il primo gruppo, successivamente il D.d.G. darà il via al secondo gruppo sventolando dal basso verso l'alto la bandiera.
- 2.9 - L'allineamento per la prima e la seconda manche sarà fatto in base ai tempi delle prove ufficiali cronometrate. I concorrenti non partiti o ritirati non prendono punti e non entrano in classifica nella relativa manche.
- 2.10- La partenza del Gr.4 avverrà sotto il controllo del Direttore di Gara un concorrente per volta mentre per il Gr.5 la partenza sarà collettiva con i motori accesi. I concorrenti dovranno presentarsi nella zona di attesa 10 min. prima della partenza.
- 2.11- Per poter essere classificato un concorrente dovrà aver percorso almeno il 75% dei giri percorsi dal 1° della sua classe con arrotondamento per difetto prendendo bandiera dopo lo stesso.
- 2.12- Il D.d.G. potrà arrestare una corsa in qualunque momento qualora lo ritenesse necessario per motivi di sicurezza o cause di forza maggiore. Nel caso fosse stata percorsa meno della metà della gara, si ripartirà da zero (per tempo di gara si intenda il minutaggio esclusi i 2 giri finali). Qualora invece fosse stata superata la metà del tempo previsto, la gara verrà ritenuta valida tenendo conto dell'ordine di arrivo stilato sulla base del passaggio precedente a quello dell'esposizione della bandiera rossa.
- 2.13- In caso di interruzione di una partenza di Gruppo 4, qualora il numero dei giri validi per tutti i concorrenti fosse superiore al 75% per difetto, la gara si riterrà valida. Qualora fosse invece inferiore, si ripeterà la partenza da zero.
- 2.14- In ogni caso la ripetizione delle partenze sarà subordinata alla tempistica dell'evento.
- 2.15- Il D.d.G., direttamente o su segnalazione degli UdP, 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.

**Art. 3 - Modalità iscrizione gara e numeri fissi**

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

**Art. 4 - Verifiche amministrative, sportive e tecniche e Parco Chiuso**

- 4.1 - Ogni concorrente dovrà presentarsi in sede di gara alle verifiche amministrative, sportive e tecniche. Queste ultime consistono nella verifica complessiva della moto nel rispetto del regolamento tecnico e della corrispondenza del numero di telaio con il tesserino del RS rilasciato in via definitiva dal CME. Si specifica a questo proposito che per poter partecipare è necessaria la fiche o documento provvisorio con foto rilasciato solo ed esclusivamente dal CME e che non è assolutamente sufficiente la sola richiesta. L'obbligo non sussiste per i piloti appartenenti a Federazioni riconosciute dalla FIM Europe, che dovranno comunque far visionare il motociclo dal delegato del CME per la verifica sia dell'anno del mezzo che della sua rispondenza all'epoca.
- 4.2 - Chi intende partecipare a più di una classe può farlo richiedendo numeri diversi e nel limite degli accorpamenti delle classi che possono subire variazioni ed essere decisi nel corso della manifestazione.

- 4.3 - Successivamente i partecipanti dovranno presentarsi all'ingresso in pista con casco omologato, pettorina di protezione, paraschiena e abbigliamento tecnico comunque adeguato alla specialità.
- 4.4 - Nel caso che la manifestazione sia comprensiva di attività agonistica e amatoriale, chi partecipa alla gara di Gruppo 5 può partecipare anche a quella di Cross Epoca Gruppo 4 e viceversa, salvo possesso di licenze relative.
- 4.5 - I partecipanti dovranno presentarsi con il motociclo recante il numero di gara assegnato nelle tre tabelle portanumero con numeri ben leggibili su fondo e con colori come da elenco sotto riportato, con divieto assoluto di numeri costruiti con adesivo o disegnati con pennarelli vari.

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

Classe	Colore fondo	Colore numeri
A*	Bianco	Nero
B	Giallo	Nero
C	Verde	Bianco
D1	Nero	Bianco
D2	Rosso	Bianco
D3	Bianco	Nero
E1	Giallo	Nero
E2	Verde	Bianco
E3	Nero	Bianco
E4	Bianco	Nero
E5	Rosso	Bianco
F1	Bianco	Nero
F2	Giallo	Nero
G	Azzurro	Bianco

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

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

**Art. 5 - Motocicli ammessi**

- 5.1 - Sono ammessi motocicli secondo la classificazione di cui agli articoli successivi iscritti al RS FMI o in possesso di una iscrizione provvisoria rilasciata dal CME. I motocicli da Regolarità potranno partecipare con la fiche come da conformazione originale mentre il delegato CME provvederà a classificare eventuali motocicli condotti da piloti FIM Europe.
- 5.2 - SI PRECISA CHE L'OTTENIMENTO DELL'ISCRIZIONE AL RS NON COMPORTA AUTOMATICAMENTE L'AUTORIZZAZIONE ALLA PARTECIPAZIONE ALLA MANIFESTAZIONE. È competenza del Commissario di gara decidere se la moto iscritta potrà partecipare o meno. A questo scopo dovrà avvalersi dell'ausilio dei componenti del CME che chiariranno, per quanto possibile, ogni dubbio tecnico - storico. I reclami potranno essere presentati al C.d.G. solo ed esclusivamente previa richiesta scritta e firmata, accompagnata dalla relativa quota spettante, secondo i tempi e le modalità previsti dalle norme sportive. Su eventuali difformità dalla fiche o dalle norme tecniche della classe di riferimento, valgono le norme generali di cui alla sezione generale "Requisiti per la partecipazione alle manifestazioni".

**Art. 6 - Licenze**

- 6.1 - I piloti, sia per il Gr.4 che per il Gr.5, dovranno essere in possesso di licenza Fuoristrada (compresa l'Amatoriale) con età in riferimento alle classi di appartenenza. I concorrenti stranieri FIM Europe potranno partecipare purché in possesso di licenza nazionale e nulla osta della Federazione di appartenenza.

**Art. 7 - Classi e punteggi**

- 7.1 - Sono istituite le seguenti classi:

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
- A2 riservate ai piloti Over 60 / fino ai 67
- A3 riservate ai piloti Over 68

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 E1, E2, E3, E4 Over 30 oltre 80cc Moto fino a 125 cc 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

Classe 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

Nel caso in cui in una classe (considerando come tale anche quella frutto degli accorpamenti) fossero presenti meno di 12 partecipanti, la classe potrà essere accorpata ad altra privilegiando per quanto possibile la vicinanza di epoche simili. In caso di accorpamento di classi con tempi di manche differenti, si farà riferimento al tempo di durata inferiore tra i due.

La partenza sarà simultanea con cancello o con abbassamento della bandiera. È obbligatoria l'iscrizione delle moto alle classi corrispondenti in base all'età e alla cilindrata.

**Regolamento Tecnico**

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

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

Le forcelle debbono essere di epoca corrispondente alla moto e quindi, se un modello ha sempre montato di serie una certa forcella, non si può montarne un'altra. Potranno essere accettate sostituzioni di forcella solo previa documentazione storica a carico del richiedente e comunque a discrezione del Comitato. Gli ammortizzatori debbono essere di epoca corrispondente alla moto. Sono vietate le repliche moderne. I carburatori debbono essere di epoca corrispondente alla moto. Le espansioni e i silenziatori debbono essere di epoca corrispondente alla moto o il più possibile simili all'originale.

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

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

È proibito l'uso di componenti che alterino l'aspetto storico - estetico del motociclo come titanio, ergal colorato e fibra di carbonio; è consentita la sostituzione di particolari originali con altri ma si dovranno utilizzare componenti che salvaguardino la coerenza storica del motociclo.

Tutti i motocicli dovranno essere conformi a come documentato in sede di iscrizione al registro storico della FMI; se necessaria la sostituzione di particolari originali con altri, si dovranno utilizzare componenti del periodo, mantenendo la coerenza storica col resto del motociclo e sarà necessario aggiornare il tesserino del registro storico.

**Precisazione: per sostituire pezzi e particolari delle moto che ne alterino le prestazioni, si deve presentare documentazione adeguata che attesti che il modello di moto ai tempi utilizzava quei pezzi in particolare.**

Sono obbligatorie le seguenti prescrizioni:

- Nella Classe A riservata a moto fino al 1973 le forcelle dei Maico fino al 1973 debbono essere a molle esterne protette da soffiato 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 si può correre con moto dal 1977 al 1982 con però età minima portata a 14 anni.
- È fatto obbligo del salsiccio e di un interruttore manuale posto sul manubrio, che consenta di spegnere il motore manualmente (botone di massa) e sia facilmente raggiungibile.

#### Coppa Italia Cross Gruppo 4

Licenze valide: Licenza Amatoriale, Fuoristrada Epoca o superiore. Quota di iscrizione: € 30,00. Prove sette per le classi previste dal Cross Gruppo 4.

#### Definizione e motocicli ammessi

Sono manifestazioni di cross non agonistiche basate sulla regolarità di percorrenza. Le partenze avverranno un pilota alla volta sotto il controllo del Direttore di Gara. Possono partecipare in classe unica sia moto da cross che da regolarità con modelli fino al 1989 e iscritte al R. S. FMI, che correranno in classe unica. L'organizzatore potrà, qualora il numero degli iscritti lo giustificasse, suddividere i partecipanti in due o più classi secondo criteri di sicurezza (esempio la diversa cilindrata). È proibito l'uso di componenti che alterino l'aspetto storico - estetico del motociclo come titanio, ergal colorato e fibra di carbonio; è consentita la sostituzione di particolari originali con altri ma si dovranno utilizzare componenti che salvaguardino la coerenza storica del motociclo. Tutti i motocicli dovranno essere conformi a come documentato in sede di iscrizione al registro storico della FMI; se necessaria la sostituzione di particolari originali con altri, si dovranno utilizzare componenti del periodo, mantenendo la coerenza storica col resto del motociclo, e sarà necessario aggiornare il tesserino del registro storico.

#### Svolgimento della manifestazione

Ferme restando le prove libere ed ufficiali come da Norme generali, le manche saranno 2 ed i giri di ogni manche saranno 6.

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

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

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

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

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

Esempio:

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

#### Campionato Italiano Motocross Gr. 5

Licenze, classi e tasse come da norme di riferimento. Prove sette per le classi previste dal Cross Gruppo 5. La classifica finale di Campionato verrà redatta sommando tutti i punti delle gare regolarmente disputate; una gara sarà anche valida per il Trofeo delle Regioni. Contributo federale: da € 800,00 a € 1.000,00 per ogni prova, a seconda del parere espresso nella "Scheda di Qualità".

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

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

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

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



Coppa Italia a Squadre Cross Epoca Gruppo 5

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

Ogni squadra dovrà essere composta da 3 o 4 piloti, che debbono essere residenti tutti nella stessa regione anche se sono tesserati in MC di altre regioni (es. un lombardo tesserato in Piemonte ai fini del trofeo sarà a tutti gli effetti lombardo). Si specifica che, facendo riferimento a situazioni ed esperienze già esistenti e/o a norme sulla interregionalità, potranno essere ammesse le seguenti deroghe: la Val d'Aosta potrà comporre una squadra anche con piloti del Piemonte; il Molise e la Basilicata saranno considerati un'unica regione; il Veneto, il Friuli Venezia Giulia ed il Trentino Alto Adige, identificati come Triveneto, potranno formare squadre miste con denominazione dell'una o l'altra regione in base alle indicazioni dei concorrenti. Parimenti rimane in vigore la possibilità, per le Regioni che abbiano difficoltà a comporre una squadra, di aggregare un pilota della regione confinante (squadra Toscana: 3 toscani + 1 umbro; Squadra Marche: tre marchigiani + 1 laziale etc.).

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

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

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

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

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

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

**REGOLARITÀ GRUPPO 5**

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

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

Licenze, classi e tasse: vedi art.8. e art.9

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

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

**Art. 2 - Contributo Federale**

Da 700,00 euro a 1.500,00 euro (2.000,00 euro se 2 giorni) per ogni prova, a seconda del parere espresso nella "Scheda di Qualità". Vigé l'obbligo di utilizzare i Transponder e la moto ambulanza. Le spese della moto ambulanza dovranno essere corrisposte direttamente a chi fornisce il servizio, comprese spese di viaggio, vitto e alloggio. Le spese del servizio di cronometraggio in convenzione dovranno essere saldate entro il giorno della gara, direttamente al responsabile del CME, **oppure versate in anticipo con il bonifico dei gravami e dell'assicurazione gara.**

**Art. 3 - Richiesta Assegnazione Gara**

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

**Art. 4 - Assegnazione Gara**

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

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

**Art. 5 - Approvazione R.P.**

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

**Art. 6 - Sopralluogo Percorso e Logistica**

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

**Art. 7 - Relazione Verifica Percorso**

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

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

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

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

**TESSERINO R.S. (FICHE)** - Per poter partecipare alle gare è obbligatorio presentare il tesserino di iscrizione al Registro Storico (altrimenti detto Fiche) e non la sola richiesta di iscrizione. **Per i conduttori in possesso di licenza straniera ma che partecipano con motocicli immatricolati in Italia è obbligatoria l'iscrizione al Registro Storico FMI e quindi debbono presentarsi alle O.P. con regolare tesserino del R.S. e in fase di iscrizione alla manifestazione debbono indicare il numero di iscrizione al Registro Storico FMI.**

Potranno essere previsti dei registri provvisori alla singola manifestazione rilasciati dal CME che dovranno riportare una foto a colori del mezzo.

**MOTOCICLI AMMESSI** - I motocicli ammessi nelle classi A - B - C - debbono avere le seguenti caratteristiche: Raffreddamento ad aria - freni a tamburo – due ammortizzatori, nella classe D e S raffreddamento aria e a liquido per induzione se presenti all'epoca di serie, escluso la pompa di ricircolo dell'acqua - 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 trasformazioni documentate anche dai preparatori dell'epoca, classe X raffreddamento ad aria o a liquido anche con pompa di ricircolo del liquido - freni a tamburo e a disco - due ammortizzatori e mono ammortizzatori con cinematismo se presenti di serie.

**Art. 9 - Modalità Iscrizione Gara**

Le iscrizioni alle singole gare, redatte sugli appositi moduli, **oppure attraverso il portale dedicato "Campionato Italiano Regolarità Gruppo 5"**, debbono pervenire al Moto Club organizzatore accompagnate dalla quota di iscrizione prevista e dalla fotocopia della tessera di iscrizione al RSN almeno 10 giorni prima della manifestazione. Gli organizzatori dovranno comunicare l'eventuale non accettazione dell'iscrizione. **Nel caso il pilota non sia in possesso di numero fisso dovrà inviare il modulo lasciando in bianco lo spazio del numero che verrà assegnato d'ufficio dagli organizzatori e tale numero rimarrà allo stesso pilota per tutto il campionato, oppure attraverso il portale dedicato "Campionato Italiano Regolarità Gruppo 5" verificare il primo numero disponibile, seguire le procedure di richiesta e procedere all'iscrizione alla gara desiderata attraverso il portale stesso.**

Quota di iscrizione: euro 50,00 per un giorno, euro 100,00 per due giorni. Per le squadre euro 60,00 per un giorno, euro 120,00 per due giorni.

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

**Art. 10 - Numeri Fissi e Nomina Rappresentante dei Piloti**

Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive, consentendo un notevole snellimento delle operazioni di iscrizione alla singola gara e delle relative classifiche, si prevede l'iscrizione anticipata al Campionato, con l'attribuzione di un numero fisso gratuito, **che sarà assegnato d'ufficio a tutti i vincitori del Campionato 2016 e a tutti i classificati del 2016 che hanno preso punti nel Campionato salvo diverse indicazioni degli interessati.**

**Per tutti gli altri piloti, che vogliono partecipare al Campionato, le richieste andranno inoltrate al CME per una sola classe mediante apposito modulo, che dovrà essere compilato in tutte le sue parti, oppure attraverso il portale dedicato "Campionato Italiano Regolarità Gruppo 5" seguendo le istruzioni. Eventuali richieste di numero fisso in più classi non verranno prese in considerazione.**

Il numero fisso sarà conservato per tutte le gare. 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.

#### Art. 11 - Numero Massimo Partecipanti

Il numero massimo di partecipanti è fissato in **320**, privilegiando i conduttori provvisti di numero fisso, esclusi i partecipanti al Trofeo Testori.

#### Art. 12 - Gruppi e Classi

Motociclette costruite fino al 1973

Classe A1	cilindrata	50 cc 2 Tempi
Classe A2	cilindrata	100 cc 2 Tempi
Classe A3	cilindrata	125 cc 2 e 4Tempi
Classe A4	cilindrata	175 cc 2 Tempi
Classe A5	cilindrata	oltre 175 cc 2Tempi
Classe B2	cilindrata	175 cc 4Tempi
Classe B3	cilindrata	oltre 175 cc 4 Tempi

Motociclette costruite fino al 1976

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

\*Solo questa classe motocicli fino al 1977

Motociclette costruite fino al 1981

Classe D1	cilindrata	50 cc 2 Tempi
Classe D2	cilindrata	80 cc 2 Tempi
Classe D3	cilindrata	125 cc 2 Tempi
Classe D4	cilindrata	175 cc 2 Tempi
Classe D5	cilindrata	250 cc 2 Tempi
Classe D6	cilindrata	oltre 250 cc 2 Tempi

Motociclette costruite fino al 1981 Bicilindrici

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

Motociclette costruite fino al 1983\* CLASSE UNICA

Classe X1	cilindrata	fino a 125cc 2 Tempi
Classe X2	cilindrata	oltre 125 cc 2 Tempi
Classe X3	cilindrata	oltre 125 4 Tempi

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

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

**Classe T80 RS - cilindrata 80 cc dal 1984 al 1996; per partecipare in questa classe le moto dovranno essere iscritte al Registro Storico.**

**Classe T80 OPEN moto costruite dal 1997 in poi, classe ospite.**

Per le classi A - B - C - D, 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, che non verranno accorpate alla classe inferiore, ma il cui risultato non potrà essere utilizzato nella classifica a squadre. Nelle classi C6 - D5 e D6 possono partecipare motociclette anche con motore a 4 Tempi. Il conduttore è l'unico responsabile della propria condotta di gara. La responsabilità della rispondenza ai criteri del codice della strada ed ogni riferimento normativo e legale (assicurazione, revisione etc.) sono demandati al conduttore.

#### Art. 13 - Percorsi e Svolgimento della Manifestazione

La manifestazione si svolgerà su percorso entro fuoristrada, normalmente aperto al traffico, di lunghezza minima di 100 Km e massima di 150 Km (comprese le prove speciali). Le prove speciali (P.S.) debbono sommare un tempo di percorrenza minimo di almeno 20 minuti, rilevabile dal tempo medio dei primi classificati della classe "A", salvo cause di forza maggiore; in tal caso la decisione del D.d.G. e del CME sarà inappellabile. In ogni gara una delle prove deve essere assolutamente un fettucciato (Cross Test) e il tempo di percorrenza dell'eventuale prova in linea (Enduro Test) deve essere necessariamente inferiore al tempo del singolo fettucciato, **salvo cause 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 30 minuti.

L'effettuazione delle P.S. in linea è sempre subordinata all'approvazione da parte del Rappresentante della Federazione, preventivamente nominato dal CME. Pertanto viene istituita ad inizio campionato una Commissione di Controllo i cui componenti avranno incarico di visionare 20/30 giorni prima della manifestazione il percorso, **salvo casi particolari** le prove speciali, il controllo orario e la logistica della partenza. Inoltre verrà nominato un rappresentante dell'evento; l'organizzatore dovrà rapportarsi obbligatoriamente ed esclusivamente a detti rappresentanti.

**La mattina della gara, ove fosse necessario e in caso di mutate condizioni climatiche, un Rappresentante del CME effettuerà un giro completo del percorso per verificare la fattibilità dello stesso, in seguito al quale il Rappresentante del CME e il Responsabile del Campionato andranno a suggerire eventuali modifiche al percorso che il Direttore di Gara dovrà approvare in maniera inderogabile per l'incolumità dei partecipanti e per la salvaguardia dell'immagine del Campionato.** Gli organizzatori dovranno effettuare le operazioni preliminari, il parco chiuso, la partenza e il controllo orario in luoghi fra loro vicini e accessibili facilmente.

Sarà facoltà degli organizzatori prevedere il parco chiuso già dal sabato pomeriggio, custodito con guardia giurata. Si specifica inoltre che il controllo orario principale deve trovarsi nello stesso luogo della partenza, del parco chiuso e del parco piloti. Sarà cura degli organizzatori, una volta sentito il parere del rappresentante della Commissione di controllo succitata, apportare le modifiche del caso quando necessarie. Gli organizzatori dovranno fornire un **luogo coperto o un gazebo**, il personale di supporto e la vernice idonea necessari per le punzonature. In particolare dovrà essere posta la massima attenzione alla copertura del percorso con personale adeguato, necessario per la sicurezza dei partecipanti. L'organizzatore dovrà quindi accertarsi che i cronometristi mettano a disposizione i Transponder, i tabelloni per gli indicatori dei tempi e gli orologi ai controlli orari oltre ad assicurarsi che siano presenti sin dal sabato. I percorsi debbono essere indicati a cura degli organizzatori tramite segnalazioni chiare e ben visibili. Fac-simile dei segnali usati deve essere esposto in sede di O.P. Il percorso può essere modificato anche durante lo svolgimento della gara, su decisione del D.d.G. o del CME, qualora si verificano stati di forza maggiore.

Il conduttore deve attenersi scrupolosamente al percorso indicato nella T.M. e transitare nelle località in essa segnalate, percorrendo unicamente il percorso prestabilito e segnalato dagli organizzatori. Il mancato passaggio da una delle suddette località, come la fuoriuscita dal percorso o il transito in senso contrario a quello di gara, constatati da un U.d.G., comporta una delle seguenti sanzioni:

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

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

#### Art. 14 - Circolazione sul Percorso

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

#### Art. 15 – Operazioni Preliminari

Prima dell'inizio delle O.P. dovrà essere tenuta una riunione con il D.d.G., il rappresentante del MC, il **Capo del Servizio Cronometraggio**, il Commissario Delegato, il Commissario Tecnico, il rappresentante dei piloti e i due rappresentanti del CME nominati per l'evento, al fine di determinare e concordare una linea di comportamento comune nello svolgimento della manifestazione oltre che verificare eventuali esigenze in termini di taglio percorso o avvenute modifiche del tracciato, come indicato nel sopralluogo da parte del rappresentante indicato dal CME.

**Le Operazioni Preliminari** si effettueranno il sabato pomeriggio in regime di parco chiuso custodito a cura degli organizzatori (salvo casi particolari specificati nel R.P.); chi dovesse verificare la domenica mattina potrà delegare persona da lui indicata, con apposito modulo scritto e carta identità, che si dovrà presentare alle verifiche amministrative del sabato con licenza e tesserino di iscrizione al RSN del pilota interessato così da ricevere apposito tagliando per procedere alla punzonatura e accedere al parco chiuso, mentre la domenica mattina per il pilota in questione sarà possibile effettuare le sole verifiche amministrative.

Viene istituito dal 2017 il Regime di parco chiuso speciale per un numero ristretto di piloti, massimo 20, che per motivi documentati di lavoro potranno effettuare le verifiche amministrative e tecniche la mattina della gara; questi piloti dovranno fare richiesta su apposito modulo prima dell'inizio del Campionato direttamente alla Federazione Motociclistica Italiana Ufficio Epoca Sport, che dopo valutazione provvederà ad inviare lettera di accettazione della richiesta; a questo punto il pilota potrà iscriversi, attraverso il portale dedicato "Campionato Italiano Regolarità Gruppo 5", alla gara desiderata, provvedendo ad effettuare bonifico della tassa di iscrizione 10 giorni prima della gara stessa; nel caso non provveda ad effettuare il bonifico entro questi termini l'iscrizione non verrà presa in considerazione.

Alle Verifiche Amministrative il conduttore dovrà presentarsi munito di licenza e tesserino di iscrizione al RSN, documenti del motociclo e tagliando di assicurazione, che potranno essere richiesti a discrezione. In sede di verifiche tecniche, verrà ritirata la tessera di iscrizione al RSN (FICHE) per consentire un attento controllo della corrispondenza delle caratteristiche del motociclo presentato. Si specifica che il cavalletto dovrà essere solidale con il mezzo e sulle moto dovranno essere montati la targa originale, il paracolpi sul manubrio e il **bottoncino di massa a norma, posizionato a destra e 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. La FICHE verrà riconsegnata alla fine della gara al ritiro della moto dal parco chiuso o alla consegna della tabella di marcia per quanto riguarda i ritirati dalla manifestazione.

#### Art. 16 - Verifiche Storico Tecniche

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

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

#### Art. 17 - Punzonatura

I motocicli debbono essere punzonati a mezzo vernici o pennarelli indelebili nelle seguenti parti: canotto di sterzo, silenziatore di scarico, mozzo anteriore e posteriore.

I motocicli dovranno essere presentati alle O.P. privi di precedenti punzonature, e i piloti dovranno indossare il proprio casco, omologato; chi verrà sorpreso a circolare senza casco sarà penalizzato di 30 secondi; nel caso siano presenti vecchie punzonature il concorrente dovrà provvedere a rimuoverle e poi ripresentarsi alle punzonature, nel caso non dovesse provvedere alla rimozione il concorrente verrà penalizzato di 10 secondi.

#### Art. 18 – Parco Chiuso

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

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

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

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

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

#### Art. 19 - Tabella di Controllo

Poco prima della partenza, od all'uscita del P.C., ogni mattina prima della partenza, in gare di più giorni, viene consegnata a ciascun conduttore la propria T.C. vistata dal C.d.G. e dal D.d.G. In percorsi di più giri il D.d.G. può disporre per la sostituzione ad ogni giro. Ogni conduttore è tenuto ad esserne provvisto per tutta la durata della gara.

Detta tabella deve essere presentata personalmente dal conduttore al Cronometrista nei C.O. o all'incaricato nel C.T. per l'apposizione dei tempi di transito o dei visti di passaggio.

Gli addetti di servizio debbono rifiutarsi di regolarizzare il documento qualora esso venga presentato da terze persone.

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

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

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

#### Art. 20 - Tabella Informativa

La T.I. deve comprendere:

- Le località di passaggio
- Le località dei C.O. e C.T.
- Le località di partenza ed arrivo delle P.S.
- I tempi di settore tra i vari C.O.
- La legenda delle sigle usate
- I fac-simile delle frecce di segnalazione in grandezza reale.

La tabella informativa deve essere consegnata (esposta) in sede di O.P.

#### Art. 21 - Controlli Orari

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

I C.O. debbono essere così strutturati:

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

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

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

Nel caso di C.O. singolo lo stesso va strutturato dove vengono effettuate le partenze individuali e viene utilizzato come C.O. per ogni giro e quindi come arrivo finale. È consentito, per necessità di trasferimento od avvicinamento a particolari zone del percorso, ridurre le distanze minime tra C.O. a condizione che tali tratti non presentino percorsi troppo impegnativi. Presso la bandiera gialla posta alla fine del C.O., deve essere posizionato un orologio sincronizzato con quello presente sul tavolo. Il conduttore deve, subito dopo aver superato la bandiera gialla, presentare la sua T.M. al tavolo del controllo. Un conduttore può passare il controllo finale all'ingresso del P.C. prima del tempo previsto senza essere penalizzato. Ad ogni C.O. un cronometrista deve compilare un elenco del controllo in cui saranno registrati in ordine cronologico i numeri di gara dei conduttori che transitano ed i tempi in ore e minuti. In caso di contestazione farà fede l'elenco del controllo. È obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente, o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli presso il C.O.. La sanzione per il mancato rispetto sarà una multa di euro 100,00 per ogni infrazione. Le dimensioni minime del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio.

#### Art. 22 – Controlli a Timbro e Volanti

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

I C.T. debbono essere segnalati, sui due lati del percorso, da due bandiere blu disposte 200 metri prima del punto di controllo. Tale punto deve essere segnalato con due bandiere rosse.

Ogni C.T. deve essere presidiato da almeno due U.d.G., che provvederanno all'apposizione del timbro sulla T.C. e a compilare un elenco relativo alla cronologica successione dei passaggi dei conduttori, che sono sempre obbligati a fermarsi tra le bandiere rosse. Ai C.V. verrà redatto il solo elenco cronologico dei passaggi, e l'ubicazione degli stessi controlli non sarà segnalata.

La mancanza di un timbro di passaggio (con l'impossibilità di accertare il transito) o il non verificato passaggio da un C.V. comporteranno una delle seguenti sanzioni, **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.

#### Art. 23 – Presa dei Tempi - Tolleranze - Penalizzazioni

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

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

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

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

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

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

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

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

Nessun reclamo può essere inoltrato dal conduttore o dal concorrente, per la perdita di tempo dovuta ad imprevisti.

Il responso dei Cronometristi è inappellabile. Il D.d.G. può annullare penalità riportate da un conduttore per avere prestato soccorso ad un altro conduttore infortunato, sempre che il fatto sia oggettivamente documentabile.

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

**Richiesta tolleranza speciale** - Se un conduttore può dimostrare alla Giuria, e ove non prevista al D.d.G., di essere giunto in ritardo per circostanze eccezionali, indipendenti dalla propria volontà, come per esempio per aver prestato soccorso in caso di incidente grave, può ottenere una tolleranza speciale.

Un conduttore ritirato ha l'obbligo di consegnare la tabella di marcia ad un cronometrista o ad un Ufficiale di Gara pena un'ammenda di euro 50,00.

#### Art. 24 - Partenza

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

Il conduttore deve partire nella normale posizione di guida e condizione di marcia, indossando il casco regolarmente allacciato, stivali, guanti protettivi e maglia con maniche lunghe. **Prima della partenza al conduttore viene consegnata la tabella di marcia da apposito personale; quando si trova sulla linea di partenza il cronometrista indicherà 5 secondi e poi il segnale via, e 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. Trascorso tale termine, il conduttore viene escluso dalla gara.

#### Art. 25 - Prove Speciali

Le caratteristiche delle Prove Speciali debbono essere precisate nel R.P. della gara. In qualsiasi tipo di prova non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune. La partenza di una P.S. deve essere segnalata con un cartello IPS (Inizio Prova Speciale) e la fine con un cartello FPS (Fine Prova Speciale) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi. Alla fine della prova speciale deve essere istituita una zona di sicurezza di almeno 30 metri dove il concorrente non può sostare; questa zona sarà indicata con due bandiere rosse, oltre le quali il pilota potrà sostare senza creare comunque intralcio agli altri piloti; chi dovesse sostare nella zona di sicurezza sarà penalizzato con 5 secondi di penalità. I piloti che nonostante risultino ritirati o non transitati a tutti i C.O. continuassero ad effettuare le P.S. verranno deferiti al Giudice Unico. Le prove potranno essere dei seguenti tipi con possibilità di verifica da parte dei concorrenti non oltre il pomeriggio precedente la partenza.

#### ENDURO

**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 e non saranno cronometrate durante il primo passaggio ma solo nei successivi, salvo diversa decisione del Direttore di Gara. Nelle gare di due giorni e qualora il percorso della seconda giornata sia identico a quello della prima, le prove possono essere cronometrate anche durante il primo passaggio, ferma restando una diversa decisione del Direttore di Gara; sulla prova in Linea dovrà essere presente personale facilmente identificabile con pettorina ad alta visibilità e che siano, possibilmente, in contatto visivo tra di loro.**

#### CROSS

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

#### ACCELERAZIONE

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

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

#### Art. 26 - Aiuto Esterno ed Assistenza ai C.O.

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

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

Ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle, è ammesso qualsiasi tipo di assistenza da parte dei meccanici (fatta salva la sostituzione di parti punzonate, ad eccezione del silenziatore, che può essere sostituito).

Ricorso a forza motrice esterna - Salvo autorizzazione della Giuria o del Direttore di Gara, nel corso di tutta la durata della manifestazione, un motociclo non può essere spinto se non dalla forza del suo motore, dallo sforzo muscolare del conduttore o dall'azione di una forza naturale, pena l'esclusione.

#### Art. 27 - Rifornimenti di Carburante

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

**Art. 28 - Arrivo - Fine Gara**

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

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

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

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

**Art. 29 - Tempo Massimo**

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

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

**Art. 30 - Partecipazione al Campionato**

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

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

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

**Art. 31 - Classifica Giornaliera di Classe**

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

Saranno premiati i primi tre classificati, lasciando alla discrezionalità dell'organizzatore di premiare fino ai primi 5 classificati, così come sarà discrezionale la premiazione della classifica assoluta, di cui non potranno fare parte le classi E1 e 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.

**Art. 32 - Classifica di Campionato per Classe**

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

Età compresa tra 30 e 33 anni	- 3	punti
Età compresa tra 34 e 36 anni	- 2	punti
Età compresa tra 37 e 39 anni	- 1	punto
Età compresa tra 40 e 45 anni	+ 1	punto
Età compresa tra 46 e 50 anni	+ 2	punti
Età compresa tra 51 e 54 anni	+ 2,5	punti
Età compresa tra 55 e 58 anni	+ 3	punti
Età compresa tra 59 e 62 anni	+ 3,5	punti
Età dai 63 in su	+ 4	punti

Il CME fornirà ai vincitori di ciascuna classe del Trofeo 2016 quattro tabelle portanumero tricolori.

**Art. 33 - Trofeo Imerio Testori**

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

Licenze valide: Fuoristrada Under 21. Età 14 - 17. Prove: valide 7 senza scarto.

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

Tale abbinamento si ritiene utile per facilitare l'avvicinamento all'enduro dei nostri giovani, essendo i percorsi delle gare del Trofeo Regolarità Gr. 5 accessibili anche ai debuttanti, ed inoltre per riallacciare un collegamento con le radici storiche dello sport dell'enduro, un tempo così ricco di qualità individuali e di prestigio internazionale. Partire nella stessa gara con un pluricampione del mondo o d'Europa esercita sicuramente un fascino particolare per un ragazzo che inizia a correre.

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

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

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

Si specifica che sarà fissato un numero massimo di 50 partecipanti, che partiranno in coda alle categorie di Gr. 5; nel caso in cui i piloti superassero il numero massimo stabilito, si darà la precedenza a coloro che si saranno iscritti con il numero fisso al Trofeo.

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

La premiazione finale con la consegna del Trofeo avverrà in concomitanza con quella del Gr. 5. Si precisa che qualora un concorrente compisse 18 anni entro il 2017, potrà comunque partecipare al Trofeo Testori.



**Art. 34 - Classifica a Squadre**

“Squadre di Trofeo“: ogni squadra sarà composta da tre conduttori delle categorie A - B - C. Saranno considerati validi i migliori tre risultati. La somma dei punti della classifica di giornata sommata ai bonus età per ciascun concorrente varrà la classifica di tappa della squadra, fermo restando che almeno due concorrenti dovranno aver acquisito punti nelle rispettive classi, pena l'esclusione dalla classifica stessa. Per la classifica generale di Campionato saranno assegnati punti ai primi 15 classificati (20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1).

Nello spirito della squadra, avranno precedenza in classifica quelle con tre piloti classificati. In caso di parità verranno utilizzate delle discriminanti come da ordine che segue: cilindrata più piccola, anzianità del pilota ed infine anzianità della moto rilevabile dal RS. I nominativi dei piloti della singola squadra, tutti dello stesso MC, saranno dichiarati al momento dell'iscrizione e dovranno appartenere ad almeno due classi diverse e condurre almeno due marche di motocicli diverse.

Ogni MC può iscrivere più squadre al Trofeo, **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 delle categorie D. Saranno considerati validi i migliori tre risultati. La somma dei punti della classifica di giornata varrà la classifica di tappa della squadra, fermo restando che almeno due concorrenti dovranno aver acquisito punti nelle rispettive classi, pena l'esclusione dalla classifica stessa. Per la classifica generale di Campionato saranno assegnati punti ai primi 15 classificati (20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1).

Nello spirito della squadra, avranno precedenza in classifica quelle con tre piloti classificati. In caso di parità verranno utilizzate delle discriminanti come da ordine che segue: cilindrata più piccola, anzianità del pilota ed infine anzianità della moto rilevabile dal RS. I nominativi dei piloti della singola squadra, tutti dello stesso MC, saranno dichiarati al momento dell'iscrizione e dovranno appartenere ad almeno due classi diverse e condurre almeno due marche di motocicli diverse.

Ogni MC può iscrivere più squadre di Vaso, **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.**

**Art. 35 - Trofeo delle Regioni**

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

**Art. 36 – Regolamento Tecnico - Norme Generali**

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

- Qualora in sede di O.P. venisse riscontrato l'utilizzo di componenti (visibili esternamente) che non corrispondano all'anno del modello, il motociclo verrà inserito d'ufficio nella classe relativa al periodo di quel componente.
- Colore delle tabelle porta numero: gialle con numeri neri per tutte le classi. Inoltre sulla tabella anteriore verrà applicata una lettera maiuscola di dimensioni cm 3 x 3 che identificherà la classe di appartenenza; sono vietati tutti i numeri autocostituiti con nastro adesivo o disegnati con pennarelli che non siano chiaramente leggibili. I cerchi possono essere indifferentemente d'acciaio o di alluminio, purché rigorosamente dell'epoca del motociclo.
- I mozzi si possono sostituire con altri costruiti nell'epoca.
- Le forcelle e gli ammortizzatori debbono 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 debbono essere di epoca corrispondente alla moto anche se di diametro o di marca diversi.
- Per questioni legate alla sicurezza del pilota sono ammesse le sostituzioni dei parafranghi con altri di tipo infrangibile mantenendo la storicità del motociclo (quindi su una moto del 1972 non si potranno montare parafranghi costruiti nel 1981 e oltre); si consiglia, prima di inoltrare richiesta di iscrizione al RS, di consultare la commissione tecnica onde evitare inutili perdite di tempo.
- Sempre per questioni di sicurezza 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 debbono essere dotati di un interruttore manuale (botone di massa), a norma, posizionato a destra e 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 possibile sostituire il silenziatore di scarico con altro di tipo simile o riconducibile all'anno di costruzione del motociclo. **Documentati e previa autorizzazione CME.**
- 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 purché aperto e nel rispetto estetico/storico del motociclo, **sono vietati i paramani chiusi.**
- L'estetica deve rispettare i colori dell'epoca; saranno accettate variazioni cromatiche ove documentate con foto di riviste dell'epoca a colori o di moto ufficiali.

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

**Protezioni per le trasmissioni aperte, pignone corona e catena**

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

**Complessi di scarico**

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

### **Art. 37 – Regolamento Tecnico - Norme Specifiche Sospensioni**

#### **Classe A e B costruzione fino al 1973**

**Forcelle**

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

Sono consentite:

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

Forcelle MAICO disassate con molle esterne + 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.

**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 identici a quelli dell'epoca e previa autorizzazione della 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 riporti 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 qualsiasi tipo di regolazione esterna o interna.

Sono consentite:

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

Forcelle MAICO disassate con molle esterne + 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.

**Ammortizzatori:**

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

Sono consentiti: CERIANI - MARZOCCHI CON SERBATOIO CORTO E LUNGO - KONI – BILSTEIN - GIRLING - OHLINS - KONI CON ALETTATURA SUL FODERO - CERIANI CON SERBATOIO NERO.

**Saranno consentiti ammortizzatori replicati oggi se esteticamente identici 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 e S OPEN costruzione fino al 1981**

Sono consentiti tutti i tipi di forcella e ammortizzatore purché costruiti entro l'anno 1981 per le classi D e S. La lunghezza delle forcelle e degli ammortizzatori è libera. Documentati e previa autorizzazione CME.

#### **Classe X costruzione fino al 1983**

**Sono consentiti tutti i tipi di forcella e ammortizzatore purché costruiti entro l'anno 1983. La lunghezza delle forcelle e degli ammortizzatori è libera. Documentati e previa autorizzazione CME.**

**Motore**

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

**Materiali speciali**

**Sono vietati i materiali speciali quali il Titanio per i perni ruota e perno forcellone.**

Vista la difficile reperibilità di alcuni materiali tipo: pistoni – gabbiette a rulli – cuscinetti – paraoli – bielle – ingranaggi del cambio e loro organi di movimento, è concessa la ricostruzione con materiali e lavorazioni odierne rispettando le caratteristiche dimensionali dell'epoca. La cilindrata può essere superata nella misura massima del 5% senza per questo uscire dalla classe originale di appartenenza.

**Carburatori Classi A - B - C**

Sono ammessi carburatori dell'epoca in commercio in Italia nel periodo di appartenenza, 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. Documentati e previa autorizzazione CME.

**Classe D – S e X**

I carburatori in queste classi sono liberi, purché dell'epoca del motociclo. Documentati e previa autorizzazione CME.

**Cassetta del filtro**

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

**Telaio**

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

Sono ammesse per questioni di sicurezza:

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

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

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

**Marmitta e silenziatore**

La marmitta deve essere dell'epoca o rifatta oggi rispettando il disegno originale documentato da riviste del periodo di appartenenza e dovrà essere sempre verniciata di nero o nei colori dell'epoca, salvo casi documentati in modo attendibile e comunque valutati sempre dal CME.

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, e dovrà essere sempre verniciato di nero salvo casi documentati in modo attendibile e comunque valutati sempre dal CME. Potrà essere di tipo meccanico o con materiale fonoassorbente e potrà essere fasciato con materiale antiscottatura. Non sono ammessi silenziatori moderni con forme riconducibili a quelli odierni; è vietato l'uso della fibra di carbonio.

**Accensioni**

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

**Prospetto Riassuntivo Penalizzazioni**

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

**Prospetto Riassuntivo Ammende**

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

**Esclusione dalla gara o dall'Ordine di Arrivo**

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

## TRIAL GRUPPO 5

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

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

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

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

### Svolgimento della manifestazione

Licenze: tutte le licenze Fuoristrada, compresa la Amatoriale.

### Tasse: 35,00 euro per un giorno di gara, 70,00 per due

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

Le "zone **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.

### 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

Categorie Clubman

indicazione percorso Giallo

Moto Classiche antecedenti il 1991

Moto Post Classiche dotate di mono ammortizzatore e raffreddamento ad aria

Categorie Expert

indicazione percorso Verde

Moto Classiche antecedenti il 1991

Moto Post Classiche dotate di mono ammortizzatore e raffreddamento ad aria

Tutte le motociclette (con l'eccezione delle post-classiche mono) delle categorie pre '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 ecc.) o di iniezione non previsti dal modello originale: non è consentito l'utilizzo di carburatori a valvola piatta. L'utilizzo di tali dispositivi comporterà l'attribuzione del coefficiente massimo per il calcolo delle penalità (1,3), come specificato al par. Punteggi. L'ordine di partenza dei piloti sarà comunicato in sede di Operazioni Preliminari dal Direttore di Gara.

### Punteggi

La classifica sarà stilata in base alle penalizzazioni nelle zone **no-stop** (vedi tabella di seguito riportata).

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

Categorie Clubman - Expert

Moto pre '75 coefficiente 0,7

Categorie Gentleman - Clubman - Expert

Moto dotate di monoammortizzatore coefficiente 1,3

### Categoria Pre '77

La classifica sarà stilata in base alle penalizzazioni nelle zone controllate. Modalità di calcolo

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

Esempio:

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

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

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

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

Età compresa tra 21 e 39 anni	3 punti
Età compresa tra 40 e 50 anni	nessun abbuono o penalità

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

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.

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.

**Al termine del Campionato verranno premiati i primi 3 piloti di ogni categoria e, nell'ambito della cat. pre '77, il primo concorrente con moto pre '65 e il primo concorrente con moto artigianale.**

#### Obblighi dell'organizzazione

Gli organizzatori dovranno rispettare i seguenti punti:

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

#### Potranno organizzare in concomitanza alle prove di Gruppo 5:

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

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

Si specifica che comunque gli stessi non potranno in alcun modo avere accesso alle zone.

#### Penalizzazioni

Penalità di Tempo

- 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.
- Esclusione: più di 20 minuti di ritardo totali.

#### Penalità nella zona controllata

- 0 punti: Superamento della zona senza fermata o arretramento e senza "piede a terra"
- 1 punto: n. 1 piede a terra
- 2 punti: n. 2 piedi a terra
- 3 punti: più di 2 piedi a terra
- 5 punti: fiasco
- 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

- 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.

#### **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".

#### **Campionato Italiano Trial Gruppo 5**

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

Contributo federale: da 700,00 euro a **1.200,00** (1.300,00 - **1.800,00** se gara di due giorni) a seconda del parere espresso nella "Scheda di Qualità".

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

#### **Trofeo Centro Sud Moto Storiche 2017**

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.

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

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

Non sono previsti abbuoni per moto o partecipanti.

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