

Moto d'Epoca

Annesso VII R.M.M.



MOTO D'EPOCA

REGISTRO STORICO E NORME SPORTIVE

REGISTRO STORICO NAZIONALE

SCOPI

La FMI, allo scopo di tutelare il patrimonio storico nazionale e di promuovere la ricerca, il restauro e la conservazione dei motoveicoli di interesse storico, ha istituito il Registro Storico Nazionale, riconosciuto dal Codice della Strada. L'iscrizione al Registro Storico consente di ottenere dalla FMI il rilascio di un certificato delle caratteristiche tecniche di un mezzo, valido ai fini della reimmatricolazione, conferisce riconoscimenti assicurativi e permette la reinscrizione al PRA di mezzi radiati, conservando la targa originaria; se un mezzo è iscritto al Registro Storico FMI è esentato dall'obbligo di circolare con le luci accese di giorno, può usufruire di agevolazioni sulle tariffe assicurative e può, infine, a discrezione delle amministrazioni comunali, provinciali e regionali, essere esentato dall'obbligo di effettuare l'analisi dei gas di scarico (bollino blu a Roma) e circolare nelle zone interdette ai mezzi non catalizzati (ad esempio nella regione Toscana).

Il R.S. cataloga le moto registrandone i dati, le caratteristiche e l'originalità desunti dalle dichiarazioni e dalla visione delle fotografie inviate dai richiedenti. Il R.S. serve per valorizzare le moto d'epoca iscritte in senso esclusivamente storico; pertanto il giudizio espresso dalla Commissione Moto d'Epoca non comporterà alcuna responsabilità civile e penale della medesima e non potrà essere a nessun titolo invocato per l'attribuzione di qualsivoglia valore di mercato delle moto iscritte.

ISCRIZIONE, FASCE D'ETA' E TIPOLOGIE

Gli affiliati alla FMI con tessera di tipo "Federale" possono iscrivere al Registro storico FMI, inviando la documentazione ad uno degli esaminatori nazionali della Commissione Moto d'Epoca (l'elenco è riportato sul sito Internet www.federmoto.it settore moto epoca), tutti i motoveicoli la cui data di costruzione o commercializzazione sia compresa tra le seguenti fasce:

STORICHE motoveicoli e/o i modelli in produzione dalle origini fino al 31-12-1944

EPOCA motoveicoli e ciclomotori e/o i modelli in produzione dal 01-01-1945 al 31-12-1968

CLASSICHE motoveicoli e ciclomotori e/o i modelli in produzione dal 01-01-1969 al 31-12-1975

POST-CLASSICHE motoveicoli costruiti dal 01-01-1976 al 31-12-1986.
Sono esclusi da questa fascia i ciclomotori.

I modelli di ciclomotori che alla data del 31/12/1975 erano in produzione e hanno continuato ad essere costruiti con le stesse caratteristiche tecniche di motore, telaio e carrozzeria possono essere iscritti al Registro Storico fino alla fine della loro produzione. Faranno fede i dati matricolari delle aziende costruttrici.

Le moto in assetto stradale (ovvero conformi alla normativa per circolare su strada) dovranno essere iscritte in condizioni di conservazione o restaurate in maniera completamente conforme all'originale.

Sarà altresì possibile richiedere aggiornamenti o revisioni dei tesserini del R.S. accompagnati dalla quota di € 15,00.

Altre fasce di produzione potranno essere previste nei paragrafi delle varie tipologie sportive.

Aggiornamento cilindrata sul tesserino del Registro Storico per i motocicli usati per le gare: se non cambia l'aspetto estetico del motociclo, per l'aggiornamento della cilindrata è sufficiente comunicarlo sul Libretto Storico Tecnico.

I motocicli iscrivibili al R.S. sono poi suddivisi nelle seguenti tipologie:

STRADA

- Turismo** motocicli originali in assetto stradale
Competizione motocicli prodotti esclusivamente per le competizioni
Derivate motocicli prodotti in serie con assetto stradale e trasformati all'epoca per la partecipazione alle competizioni
- Ciclomotori** sia motori ausiliari che veicoli completi con cilindrata originale fino a 50 cc con avviamento a pedali e non
- Sport** motocicli in assetto stradale preparati per manifestazioni stradali di gran fondo tipo i motoraid
- Scooter**
- Militari** (anche motociclette con targa civile ma in assetto militare)
- Sidecar Turismo:** in assetto stradale per l'uso su strada aperta al traffico la tipologia e l'età della motorizzazione determineranno la fascia storica del veicolo.
- Sidecar Corsa o derivati:** Carrozzino indifferentemente posto a destra o a sinistra della moto ma obbligatoriamente con l'uscita del passeggero nella parte anteriore della ciabatta.

Motorizzazioni sidecar per tipologia Epoca: tutte quelle antecedenti al 1968 compreso.

Motorizzazioni sidecar per tipologia Classiche: tutte quelle in produzione fino al 1975, e più precisamente:

B.M.W. R50/60/75/90/100 tutti Bicilindrici - HONDA 750 CB - KAWASAKI 500-750 3 cilindri - LAVERDA 750 S/SF/SFC - M.V. 600/750 - SUZUKI 500 Titan - 750 GT - YAMAHA 500 TZ/OW - B.S.A. 500/650/750 2/C, 750 3/C - TRIUMPH 500/650/750/860 - 2/C, 750/860 - 3/C - NORTON 500 Manx, 500/600/650/750/850 - 2/C - N.S.U. - H.R.D. VINCENT - STEYER PUCH - DUCATI 750 S - SS Coppie Coniche.

Motorizzazioni sidecar per tipologia Post Classici definiti "CORTI": tutte quelle in produzione fino al 1985

FUORISTRADA

- Motocross:** motocicli prodotti esclusivamente per le competizioni
Regolarità: motocicli prodotti per le competizioni anche se adatti alla circolazione su strada
Trial: motocicli prodotti per le competizioni anche se adatti alla circolazione su strada
Scrambler: motocicli di origine stradale adattati per fuoristrada escursionistico
Motoalpinismo: motocicli di origine Trial adatti per fuoristrada escursionistico.

Le fasce d'età per le motociclette da competizione entro e fuoristrada sono riportate nei relativi regolamenti sportivi.

REPLICHE

Sono motociclette ricostruite in base ai disegni e documentazione originali con preciso rispetto di tutte le caratteristiche tecniche e meccaniche, oltre che di assetto complessivo, utilizzando in fase di lavorazione materiali e tecniche compatibili con l'epoca. Non saranno iscrivibili altre tipologie di "replica".

SPECIAL ARTIGIANALI

Sono motociclette di limitato valore storico, realizzate in tempi recenti derivando dal corrispondente modello stradale. Dovranno indispensabilmente utilizzare componentistica e soluzioni tecniche risalenti al periodo, con il totale rispetto dell'aspetto estetico, della documentazione storica e dei regolamenti sportivi dell'epoca. In ogni caso i requisiti saranno valutati di volta in volta dalla Commissione Moto d'Epoca.

MOTOCICLETTE DA COMPETIZIONE DI 1ª CATEGORIA

Per valorizzare le motociclette da competizione di maggior interesse storico, tecnico e sportivo potrà essere richiesta l'iscrizione all'Albo delle Motociclette da Competizione di 1ª Categoria, curato direttamente della Commissione Moto d'Epoca.

Per queste motociclette, che potranno già essere iscritte al R.S.N., è richiesta una documentazione aggiuntiva contenente maggiori dettagli tecnici, un eventuale curriculum sportivo e fotografie di dettaglio; per queste moto non è vincolante il compimento dei 20 anni dalla data di costruzione. Le moto di 1ª Categoria con meno di 20 anni possono soltanto partecipare alle sfilate e non ad altre manifestazioni per moto d'epoca.

L'iscrizione all'Albo sarà subordinata al giudizio di esperti qualificati.

Alle "Moto da Competizione di 1ª Categoria" verrà consegnato, oltre il Certificato di Iscrizione al Registro Storico e la Targa Metallica, uno speciale Libretto Storico/Tecnico.

Questo, in breve, l'iter previsto per richiedere l'iscrizione al Registro Storico FMI (per il dettaglio vedi sotto):

Presentazione della richiesta presso uno degli esaminatori nazionali.

Esame da parte dell'esaminatore competente ed eventuale richiesta di precisazioni, aggiornamenti o documenti mancanti al socio richiedente l'iscrizione.

Secondo esame e valutazione finale da parte di un gruppo di lavoro composto da due o più esaminatori a rotazione, che si riunisce in sede FMI.

Consegna del Certificato di Iscrizione al Registro Storico, consegna del Libretto Storico/Tecnico e della Targa Metallica.

ESAMINATORI NAZIONALI PER REGISTRO STORICO, CERTIFICATO CARATTERISTICHE TECNICHE, COMMISSIONE NAZIONALE

Occorre precisare che gli "Esaminatori" sono tecnici nazionali scelti esclusivamente dalla Commissione Moto Epoca; essi valutano le richieste di iscrizione al R.S. nella prima fase, e di volta in volta sono chiamati a far parte della Commissione Nazionale per l'esame finale delle pratiche giunte alla FMI di Roma; questi esaminatori rispondono e confrontano il loro operato soltanto all'interno della Commissione Nazionale medesima.

In questa fase è necessaria una uniformità concorde tra esaminatori e Commissione Nazionale per poter applicare i medesimi parametri di valutazione e per garantire sul territorio un criterio uniforme di omogeneità storico - tecnica; pertanto è indispensabile, vista la labilità della materia, che ci sia una stretta sintonia fra gli esaminatori e la Commissione.

La Commissione Moto d'Epoca si riserva la facoltà di iscrivere moto di comprovata originalità ed interesse storico anche se non corrispondenti a tutte le norme o regolamenti tecnico-sportivi delle varie specialità.

Per ogni contestazione relativa alla iscrizione o meno dei veicoli, la Commissione Moto d'Epoca della FMI, sentiti qualificati esperti del settore, esprimerà il proprio parere che sarà quello definitivo.

Sono iscrivibili al Registro Storico FMI anche i mezzi non inclusi nell'elenco dei modelli di interesse storico compilato dalla FMI ai fini dell'esenzione dal bollo.

E' tassativamente vietato alterare il tesserino del Registro Storico.

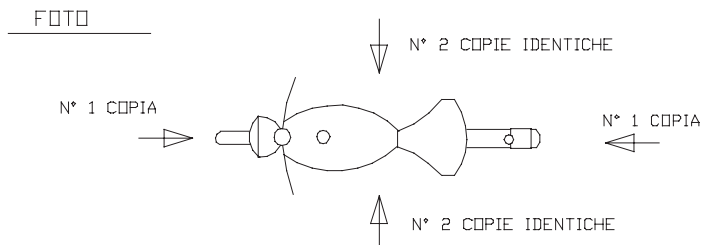
Si consiglia a chiunque voglia intraprendere il restauro di motociclette d'epoca di prendere preventive informazioni presso il proprio Moto Club o la Commissione per evitare incomprensioni e limitazioni nell'utilizzo del proprio mezzo nelle manifestazioni ufficiali.

L'ISCRIZIONE AL REGISTRO STORICO NON COMPORTE L'AUTOMATICA AMMISSIONE A MANIFESTAZIONI E/O COMPETIZIONI.

COME SI ISCRIVE UNA MOTO CON PIU' DI VENTI ANNI AL REGISTRO STORICO FMI

Per ottenere l'iscrizione è necessario:

- essere iscritti ad un Moto Club FMI con tessera di tipo "Federale": **è necessario allegare la fotocopia della tessera socio**
- compilare in ogni sua parte il modulo "Richiesta iscrizione al Registro Storico FMI"
- per tutte le moto targate è necessario allegare anche la **fotocopia del libretto di circolazione**
- pagare la **quota di iscrizione** di Euro 30,00 (n° 1 quota per ogni moto da iscrivere) a mezzo assegno circolare non trasferibile intestato alla Federazione Motociclistica Italiana
- allegare n° 6 **foto** formato 10x15 della moto **senza accessori** (borse, parabrezza, portapacchi, bauletto ecc.) anche se di serie.



Scrivere sempre (con penna indelebile) sul retro della foto: nome del proprietario + la marca ed il tipo della moto

N.B. Poiché l'esame per l'iscrizione della moto avviene attraverso la visione delle foto, è importante che la moto venga fotografata su uno sfondo neutro (parete uniforme di colore chiaro) in modo tale che siano ben visibili ed evidenti tutti i componenti.

Per le moto derivate, con carena, sono necessarie le foto laterali con la carena e senza.

Spedire tutta la documentazione a mezzo posta all'esaminatore (indirizzo e telefono degli esaminatori nazionali FMI sono reperibili sul sito Internet www.federmoto.it o nell'Annuario).

A registrazione avvenuta, verrà inviato al richiedente il **certificato di iscrizione** corredato di foto del motoveicolo e di timbro a secco di convalida del documento.

Alle motociclette Storiche, d'Epoca e Classiche, per quest'ultime anche quelle costruite o immatricolate dopo il 1986 se di modelli in produzione nella fascia di riferimento fino a fine produzione, non da competizione o derivate, che dalla documentazione inviata risultino in ottime condizioni di conservazione o restaurate nel rispetto dell'originalità, a discrezione della commissione esaminatrice, la FMI invierà gratuitamente una **targhetta metallica** con riportate le caratteristiche principali e il numero di iscrizione al Registro Storico; sono esclusi i ciclomotori se non ritenuti dalla Commissione di particolare interesse storico. Per le motociclette già iscritte e che in una fase successiva siano state riportate nelle condizioni di perfetta originalità potrà essere richiesto l'invio della targhetta metallica, compilando l'apposito modu-

lo corredato dalle fotografie nelle condizioni finali. Tale riesame ha un costo di € 15,00.

Al fine di evitare l'allungamento dei tempi e tenuto conto della particolarità della materia, si precisa che la procedura di iscrizione al RS e il rilascio del CCT non prevedono alcun passaggio attraverso i rispettivi Moto Club o Comitati Regionali.

Durante la procedura per l'espletamento della pratica potrebbe rendersi necessario un contatto diretto sia da parte della CME che dell'Esaminatore, pertanto i soci devono rivolgersi direttamente a questi ultimi, formati e preparati dalla Federazione a svolgere questo delicato compito.

Gli esaminatori 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 e non a terzi; per i citati motivi anche l'invio del certificato storico tecnico da parte della FMI viene effettuato soltanto al richiedente presso il recapito indicato sulla richiesta.

Per quanto riguarda l'iscrizione al Registro Storico FMI dei mezzi 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 agevolate.

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

LA FMI E LE MOTO DI INTERESSE STORICO - COLLEZIONISTICO E D'EPOCA

Il decreto legge 151/2003 (convertito nella legge 214/2003) ha modificato alcuni articoli del Codice della Strada, tra cui l'articolo 60 riguardante i motoveicoli di interesse storico e collezionistico, che oggi al comma 4 recita: **“Sono considerati veicoli di interesse storico e collezionistico quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI”**.

La FMI dunque è fra gli enti riconosciuti nel Codice della Strada.

Ciò le consente di produrre certificazioni che permettono la reimmatricolazione dei mezzi. La FMI è oggi pronta a fornire questo servizio.

La stessa legge 214/2003 ha modificato l'art. 152 del Codice della Strada, dispensando le moto iscritte negli stessi Registri menzionati nell'articolo 60 dall'obbligo delle luci accese anche di giorno, risolvendo un problema ai mezzi più vecchi.

TASSE DI CIRCOLAZIONE

L'articolo 63 della Legge 342/2000 ha introdotto la tassa di circolazione per i mezzi storici. Dunque, al posto della tassa di possesso, i mezzi che hanno compiuto trenta anni possono pagare una tassa di circolazione agevolata.

Se nel corso dell'anno non circolano neppure un giorno, non pagano nulla. Per i mezzi che hanno compiuto **venti anni ma non ancora trenta**, l'articolo 63 della legge 342/2000 stabilisce che la FMI, con propria determinazione, compili un elenco di motoveicoli di interesse storico e collezionistico e che tale determinazione sia aggiornata ogni anno.

L'elenco viene inviato al Ministero delle Finanze e alle Regioni le quali, nell'ambito della propria autonomia, possono stabilire con legge se riconoscerlo. L'elenco è consultabile sul nostro sito Internet www.federmoto.it. Al momento l'elenco FMI è accettato in alcune regioni, mentre altre richiedono l'iscrizione al Registro Storico FMI per applicare l'agevolazione (vedi sempre il nostro sito Internet per i dettagli).

REISCRIZIONE AL PRA DI UN MOTOVEICOLO DI INTERESSE STORICO

E' possibile, inoltre, reimmettere in circolazione, tramite pratica amministrativa di reinscrizione, un mezzo radiato dal PRA, **attraverso il pagamento delle ultime tre annualità del bollo maggiorate del 50%. La grande novità consiste nel fatto che si possono mantenere targa e libretto originali.**

Il mezzo in questione dunque non deve fare alcun collaudo alla Motorizzazione perché non si tratta di reimmatricolazione, ma solo di reinscrizione. Per poter circolare, il mezzo è comunque soggetto a revisione.

La circolare esplicativa dell'ACI (pubblicata sul sito www.aci.it) chiarisce quale sia la documentazione che l'utente deve produrre e le procedure da seguire. Possono accedere a questa agevolazione **i mezzi iscritti nei Registri Storici previsti dall'articolo 60 del Codice della Strada.**

REIMMATRICOLAZIONE

PROCEDURA PER IL RILASCIO DEI CERTIFICATI DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE (UTILI PER LA REIMMATRICOLAZIONE DI UN MEZZO)

Attenzione, il Certificato delle Caratteristiche Tecniche è uno dei documenti richiesti dal Ministero dei Trasporti per la reimmatricolazione. Esso tuttavia non costituisce da solo il titolo per accedere alla reimmatricolazione, che avviene ad insindacabile giudizio della Motorizzazione Civile delle diverse province italiane.

L'utente deve essere tesserato alla FMI attraverso un Moto Club. Deve iscrivere la moto al Registro Storico, procedura che può eseguire anche contemporaneamente alla richiesta del Certificato delle Caratteristiche Tecniche (C.C.T.). Le due pratiche comportano la compilazione di due moduli differenti e il pagamento di Euro 30,00 per la richiesta di iscrizione al R.S. e la quota di Euro 40,00 per il rilascio del C.C.T..

La FMI ha predisposto un modulo reperibile direttamente all'Ufficio Moto d'Epoca, distribuito ai Comitati Regionali, agli esaminatori e ai Moto Club "d'epoca" e scaricabile da Internet, che l'utente deve compilare e a cui vanno allegate le foto richieste (nel caso di iscrizione contemporanea al Registro, la richiesta dei dati e delle foto è duplice, secondo la modulistica in distribuzione). Per la richiesta di C.C.T., come per l'iscrizione al R.S.N., è obbligatorio avere la tessera FMI dell'anno in corso.

L'utente contatta l'esaminatore e concorda con lui la "visita" della moto. In quella stessa occasione l'utente può richiedere aiuto per la compilazione del modulo. Il modulo, corredato da foto, va comunque mostrato all'esaminatore. L'esaminatore, dopo aver verificato che il mezzo fotografato sia lo stesso che vede dal vivo, invia alla FMI di Roma la richiesta di C.C.T. unitamente alla richiesta di iscrizione al Registro Storico, se presente.

A Roma, dopo una nuova valutazione da parte della Commissione Moto d'Epoca che, se necessario, si consulta con i Registri di Marca e con esperti di specifici settori (come già avviene per il Registro), viene rilasciato il Certificato delle Caratteristiche Tecniche all'utente e la pratica viene chiusa.

NORME GENERALI PER LE MANIFESTAZIONI DI MOTO EPOCA

Premesse di carattere generale

Al fine di evitare incomprensioni o sovrapposizioni di competenza la regolamentazione e la gestione di tutte le manifestazioni di tutte le specialità motociclistiche che adottano, in assoluto o parzialmente, l'età della moto come punto di riferimento per divisioni in categorie o

classi e per stilare classifiche o premiazioni sono di competenza della Commissione Moto d'Epoca.

DEFINIZIONE

Le manifestazioni per Moto d'Epoca sono atte a permettere agli appassionati l'utilizzo dei propri mezzi in un contesto dedicato perseguendo scopi storico-culturali, sportivi, rievocativi.

L'attività delle Moto d'Epoca è disciplinata dalla "Commissione Nazionale Moto d'Epoca" istituita dalla FMI. Tutti i Moto Club ed affiliati che intendono partecipare a questo tipo di attività, sia essa amatoriale, storica, turistica o sportiva, sono tenuti a rispettare le norme da essa emesse ed approvate dalla FMI.

RICHIESTA DELLA MANIFESTAZIONE

Le richieste di iscrizione a calendario, redatte sugli appositi moduli, devono pervenire annualmente alla Commissione Moto d'Epoca entro il termine fissato e accompagnate dalla tassa di iscrizione stabilita dal Consiglio (Euro 60,00 per il Gruppo 1, Euro 100,00 per tutti gli altri Gruppi). L'inserimento in calendario della manifestazione sarà comunicata tramite l'invio di una lettera ufficiale contenente anche l'elenco dei gravami finanziari da versare.

REGOLAMENTO PARTICOLARE

La Società organizzatrice deve inviare almeno 30 giorni prima della data della manifestazione iscritta a calendario:

- n. 7 copie del Regolamento Particolare specifico di specialità, compilato sugli appositi stampati, con timbro e firma del Presidente della Società organizzatrice ed in linea con la normativa federale vigente, firmato per accettazione dal Direttore di Gara (che deve essere iscritto all'albo federale dei Direttori di Gara) e dal Segretario di Gara.
- versamenti relativi a Diritto Servizio Tecnico (escluso manifestazioni previste), tassa di approvazione e quota a favore della ex C.S.P.I. (escluso manifestazioni previste).

Il regolamento particolare (R.P.) della manifestazione di cui si richiede l'approvazione deve essere redatto su stampato tipo della F.M.I., compilato in ogni sua parte.

I Regolamenti Particolari che comunque perverranno a meno di 5 giorni dalla data saranno respinti e la manifestazione sarà annullata.

Il Regolamento Particolare di una manifestazione non può essere divulgato prima che la Commissione Moto d'Epoca ne abbia data esplicita approvazione. Salvo quanto previsto all'art. 81 R.M.M., non è consentita alcuna modifica al R.P. approvato. Solo per cause di forza maggiore la C.M.E. può autorizzare, previa richiesta scritta dell'organizzatore, modifiche al R.P. approvato. Tali modifiche devono essere sempre e comunque conformi alle norme generali della F.M.I.

Comunicazione dell'avvenuta approvazione.

La C.M.E., esaminata la richiesta del Moto Club Organizzatore e constatato che la documentazione prodotta è conforme alle norme federali e soddisfa gli oneri amministrativi, rilascia n. 2 copie 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.M.E. rilascia il Permesso di Organizzazione se il Moto Club richiedente ha regolarizzato i prescritti gravami finanziari nonché le eventuali pendenze amministrative.

I M.C. organizzatori, al momento dell'approvazione dell' R.P. , riceveranno precisazioni ed eventuale modulistica per un corretto cronometraggio e com-

pilazione delle classifiche.

La C.M.E. richiede alla Segreteria del Gruppo Commissari di Gara il servizio almeno 20 giorni prima della data di effettuazione della manifestazione, facendo pervenire contemporaneamente n. 3 copie del R.P. approvato.

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 alla C.M.E. 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, prevista dalla Legge 24 dicembre 1969, n. 990 e successive modifiche.

OMOLOGAZIONE DELLE MANIFESTAZIONI

La C.M.E., presa visione del rapporto di gara e di eventuali reclami pendenti, omologa o meno la manifestazione, inviando copia del certificato di omologazione alla Società organizzatrice.

Nel corso di tale verifica, qualora venga ravvisata l'erroneità delle decisioni del C.d.G. o la necessità di adottare un provvedimento disciplinare a carico di un tesserato partecipante alla manifestazione, non sanzionato sul campo di gara, la C.M.E. 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 Trofei Nazionali 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.

ISCRIZIONE DEI PILOTI ALLE MANIFESTAZIONI

Le iscrizioni alla manifestazione, redatte sugli appositi moduli, dovranno pervenire al Moto Club organizzatore, accompagnate dalla quota d'iscrizione prescritta dalla FMI (e riportata sul R.P.) e dalla fotocopia della tessera di iscrizione al R.S., 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 tassa doppia per le iscrizioni giunte in ritardo.

Le iscrizioni spedite agli organizzatori dopo i termini potranno non essere accettate.

Il conduttore impossibilitato a prendere parte ad una manifestazione dopo aver effettuato l'iscrizione ha l'obbligo di comunicarlo per iscritto al Moto Club organizzatore.

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

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

REQUISITI PER LA PARTECIPAZIONE ALLE MANIFESTAZIONI

Per i piloti italiani sono obbligatori l'iscrizione del motociclo al Registro Storico Moto d'Epoca della FMI e il possesso della licenza sportiva prevista per la tipologia della manifestazione come indicato nelle N.S. e riportata sul R.P. della manifestazione.

Età: se non specificato diversamente la partecipazione alle varie specialità Moto Epoca è libera, mentre per il punteggio ai fini dei vari trofei, coppe ecc. è **limitata ai licenziati over 30**.

Il certificato di iscrizione al R.S. dovrà essere esibito all'atto delle O.P. e la motocicletta non potrà presentare alterazioni o modifiche rispetto alla fotografia o ai dati riportati sullo stesso, pena il ritiro del tesserino; in caso di rifiuto, il partecipante sarà escluso dalla manifestazione. Sarà compito del Commissario riportare il numero di iscrizione al R.S. nell'elenco degli iscritti e utilizzare i dati del tesserino per rilevare l'età e la tipologia del motociclo al fine di valutarne l'idoneità per partecipare alla manifestazione che si va ad effettuare.

E' 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.

Qualsiasi reclamo inerente l'aspetto storico di un motociclo, che esuli dal controllo di dati tecnici come cilindrata, diametro forcelle, dimensione cerchi e pneumatici ecc. deve essere prima sottoposto alla Commissione Moto d'Epoca, che si pronuncerà a riguardo nel più breve tempo possibile, **e poi, insieme alla risposta della Commissione, se il reclamante lo terrà opportuno, si darà atto a procedere passando la pratica al Giudice Unico.**

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

La Commissione 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.

E' prevista inoltre la presenza della Commissione Moto d'Epoca alle principali mostre.

MANIFESTAZIONI TURISTICHE PER MOTO D'EPOCA

GR. 1 – MOTORADUNI STORICI PER MOTO D'EPOCA

I **Motoraduni** Storici per Moto d'Epoca consistono in manifestazioni aventi lo scopo di riunire gli appassionati di Moto d'Epoca in località e date prestabilite, con eventuale sfilata di presentazione delle motociclette al pubblico. Esse devono perseguire esclusivamente scopi culturali oltre che ricreativi, con esclusione di qualsiasi tipo di classifica legata a prove di velocità, abilità o per Km. di percorrenza in avvicinamento, per qualsiasi altra forma di classifica (anzianità, restauro, ecc.) è obbligatoria l'iscrizione al Reg. Storico FMI.

I Motoraduni Storici per Moto d'Epoca potranno essere richiesti ed organizzati sia a carattere Nazionale che a carattere Regionale; le manifestazioni a carattere nazionale possono essere di più giorni, quelle territoriali di un solo giorno.

In questo tipo di manifestazioni non è prevista la presenza del Commissario; il Direttore di Gara deve inviare l'elenco dei partecipanti tesserati FMI, aggiungendo il numero del Registro Storico del motociclo.

Sono escluse dalle manifestazioni "Gr.1 Moto Epoca" le moto da competizione, derivate e quelle costruite da meno di 20 anni, considerate moderne.

GR. 2 - MOTORAIID STORICI STRADA E FUORISTRADA

Trofeo Motoraid Gr.2

Licenze valide: Promosport Country Moto Epoca o superiore per le manifestazioni di Gran Fondo, Tessera FMI per le altre manifestazioni

Iscrizioni: € 20,00 per le manifestazioni nazionali di 1 giorno, € 12,00 per quelle regionali.

Prove: 6, tutte valide per la classifica finale.

Contributo federale: € 750,00 per ogni prova

Il Motoraid Storico è una manifestazione turistico - culturale di regolarità amatoriale, da tenersi su strade aperte al traffico, che rievochi manifestazioni motociclistiche del passato.

Tutte le manifestazioni della durata di più giorni sono autorizzate dalla Commissione Nazionale Moto d'Epoca, quelle della durata di un giorno possono essere autorizzate anche dai Comitati Regionali se a carattere regionale.

Si precisa che i Regolamenti Particolari approvati dai Co. Re. devono tener conto soltanto di quanto previsto dalle Norme Sportive nazionali del settore; qualsiasi autorizzazione che esuli dagli aspetti storici - tecnici previsti deve essere concordata con la Commissione Nazionale Moto d'Epoca. Le date non potranno essere concomitanti con quelle del calendario nazionale.

E' facoltà dell'organizzatore accettare l'iscrizione alla manifestazione, in via promozionale, anche di conduttori privi di R.S.; questi non entreranno in nessuna classifica e non parteciperanno ai premi.

Per le manifestazione **regionali**, e solo per quelle, non è prevista la presenza del Commissario; il Direttore di gara deve inviare l'elenco dei partecipanti, aggiungendo il numero del registro storico del motociclo, accompagnato dalle classifiche firmate oltre che dal Direttore di Gara anche dai cronometristi.

E' suggerita la licenza turistica a fini assicurativi.

STRADA

1 - DEFINIZIONE E MOTOCICLI AMMESSI

Il Motoraid Storico è una manifestazione turistico - culturale di regolarità amatoriale, da tenersi su strade aperte al traffico che, possibilmente, rievochi manifestazioni motociclistiche del passato.

Sono ammessi Scooter, motocicli e sidecar divisi fra Epoca (fino al 1968), Classici (fino al 1975) e Post Classici (fino al 1986) iscritti al Registro Storico FMI, in regola con il Codice della Strada e così suddivisi:

Scooter:	classe unica dalle origini fino al 1984	Classe A SCOOTER
Motocicli, sidecar:	classe unica dalle origini al 1968	Classe B EPOCA
Motocicli, sidecar:	classe unica dal 1969 al 1975	Classe C CLASSICI
Motocicli, sidecar:	classe unica dal 1976 al 1986	Classe D POST CLASSICI

La cilindrata non costituisce discriminante indipendentemente dalla cilindrata dichiarata, fermo restando l'obbligo di mantenere l'aspetto originale del cilindro e testa del motore.

Fa fede l'anno del modello o l'anno di prima immatricolazione riportato sul tesserino del Registro Storico.

E' vietata la partecipazione a motocicli costruiti successivamente al 1986.

Sono indispensabili i documenti necessari per circolare su strada, la cui validità e veridicità ricadono sotto l'esclusiva responsabilità del partecipante alla manifestazione.

Tutte le classi dovranno essere almeno di 3 iscritti (5 per manifestazioni

nazionali) per acquisire punti, se sono meno verranno accorpati alla classe superiore, rispecchiando lo stesso ordine di come elencate.

Per le manifestazioni territoriali, al fine di promuovere la partecipazione, è facoltà dell'organizzatore accettare l'iscrizione alla manifestazione, in via promozionale, anche di conduttori privi di R.S. ma tesserati FMI: questi non entreranno nella classifica della manifestazione, non parteciperanno ai premi né acquisiranno punteggio per la classifica del Trofeo.

Sono escluse dalle manifestazioni di Gr.2 le moto da competizione, derivate e quelle costruite dal 1987 compreso fino ad oggi.

Potranno essere iscritte anche squadre, composta da 3 partecipanti o dello stesso Moto Club (Squadra di Club) oppure della stessa marca (Squadra di Marca). Il punteggio delle squadre va estrapolato dalla somma dei tempi fatti in gara da ogni componente della squadra e non dei punteggi acquisiti nelle rispettive classi.

Si considera 1 scarto sulle prove a calendario soltanto per la classifica individuale (non per la classifica a squadre).

I punteggi verranno assegnati come previsto per i Trofei Nazionali Moto d'Epoca.

Vista la tipologia della manifestazione non sono previsti punti per anzianità del pilota o della moto.

Nella regione di appartenenza della manifestazione non potranno essere autorizzate nella stessa data altre manifestazioni turistiche (Gr.1 – Gr.2) di moto d'epoca, neppure a carattere regionale, se non abbinate alla manifestazione nazionale.

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.

2 - PERCORSO

Il percorso del Motoraid Storico deve, possibilmente, essere chiuso ad anello (con un minimo di almeno 50 km, nel caso ripetibile più volte per raggiungere il minimo della lunghezza), con un chilometraggio complessivo che non porti a superare un massimo di 150 km.

La partenza e l'arrivo della manifestazione non devono essere distanti più di 2-3 km.

Se organizzato su più giornate (Manifestazioni di Gran Fondo Gruppo 3), ciascuna tappa giornaliera non dovrà superare i 300-350 km.

Lungo l'itinerario possono essere previsti Controlli Timbro (CT), Controlli Orari (CO), Prove Speciali di abilità (PS) e Controlli Timbro Orari (CTO).

3 - TABELLA DI MARCIA

La tabella di marcia, consegnata ad ogni partecipante all'atto delle operazioni preliminari, deve contenere:

- a) il percorso con indicazione delle località attraversate e il relativo chilometraggio parziale e progressivo
- b) l'ubicazione dei controlli di transito, orari e a timbro, che devono essere preavvisati con cartelli
- c) l'orario teorico di transito ai vari controlli
- d) l'ubicazione e le caratteristiche delle prove complementari
- e) ogni altra informazione utile allo svolgimento della manifestazione

N.B. I tempi di percorrenza dovranno essere tali da mantenere una media non superiore ai 40 km/h e comunque rispettare i limiti imposti dal Codice della Strada.

4 - PROVE COMPLEMENTARI

Lungo il tracciato, se previste dal R.P., possono essere inserite delle prove complementari, gimkane, prove di abilità o, ad esempio, i prologhi, che con-

sistono nell'effettuare da 2 a 4 giri di uno stesso percorso con un tempo liberamente scelto dal conduttore; il tempo impiegato e rilevato nella prima tornata sarà il tempo che il conduttore dovrà ripetere nei giri seguenti; l'eventuale scarto di tempo tra il primo e gli altri giri comporterà penalità.

5 - RILEVAMENTI CRONOMETRICI, PENALITÀ E ABBUONI

La partenza e le prove speciali verranno controllate dai cronometristi della manifestazione e i tempi verranno rilevati al centesimo di secondo; ad ogni scarto di un centesimo corrisponderà un punto di penalità.

Prima della partenza e dell'inizio di ogni prova i concorrenti potranno manualmente sincronizzare il proprio cronometro con quello ufficiale dei cronometristi, senza comunque disturbarli.

Ogni manifestazione deve prevedere almeno due C.O.

La partenza e l'arrivo delle prove speciali, come pure i C.O. al centesimo di secondo, dovranno essere preceduti da un tratto non stop con un minimo di 10 metri.

Le penalità e gli abbuoni saranno assegnati secondo i seguenti criteri:

100 punti (un secondo) per qualsiasi appoggio ed i due piedi a terra.

50 punti per un piede a terra.

Le penalità per il mancato Controllo Timbro (CT), o Controllo Timbro Orario (CTO) o Controllo Orario (CO) saranno applicate secondo quanto previsto dal R.P. approvato.

Potranno essere modificate o inserite altre penalità e/o abbuoni se previsti dal R.P.

Vincitore della prova sarà chi avrà totalizzato meno punti nella sommatoria totale; in caso di ex aequo vale come discriminante il miglior risultato in una prova speciale, in caso di ulteriore parità l'anzianità del partecipante.

FUORISTRADA

6 - DEFINIZIONE E MOTOCICLI AMMESSI

Il Motoraid Storico è una manifestazione turistico - culturale di regolarità amatoriale, da tenersi su percorsi da fuoristrada con basso livello di difficoltà che, possibilmente, rievochi manifestazioni motociclistiche del passato.

Sono ammessi motocicli da fuoristrada di tutte le tipologie purché con i documenti necessari per circolare su strada, la cui validità e veridicità ricadono sotto l'esclusiva responsabilità del partecipante alla manifestazione.

Tutti i motocicli partecipanti devono essere iscritti al Registro Storico della FMI.

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.

Sono istituite le seguenti classi :

CLASSE	A	moto fino al 1971
"	B	moto dal 1972 al 1974
"	C	moto dal 1975 al 1977
"	D	moto dal 1978 al 1982 compreso

7 - PERCORSO

La manifestazione si svolgerà su percorso entrofuoristrada normalmente aperto al traffico, con un fuoristrada (strade bianche tipo sentieri, mulattiere, vicinali) che sia almeno pari all' 85 % del percorso.

Il percorso non deve essere di meno di km. 15 da ripetersi almeno 3 volte.

Vanno previsti: 1 controllo orario alla partenza da ripetersi ai passaggi successivi e 2 controlli a timbro lungo il percorso.

8 - SVOLGIMENTO

Trattandosi di manifestazione non agonistica i concorrenti avranno una tabella di marcia con i relativi tempi di percorrenza ideale da un C.O. all'altro, che comunque non deve superare la media massima di 20 km. orari.

La prova complementare è costituita dal giro stesso; ogni conduttore è libero di scegliere il tempo di effettuazione della prima tornata ed il tempo impiegato sarà il tempo di riferimento, che il pilota dovrà ripetere nei giri successivi; l'eventuale scarto di tempo tra il primo giro e i giri successivi comporterà penalità.

I tempi, controllati da cronometristi, verranno rilevati al centesimo e ogni scarto di centesimo comporterà un punto di penalità.

Sia le penalità che gli abbuoni saranno assegnati secondo i seguenti criteri:

- 100 punti (un secondo) per qualsiasi appoggio ed i due piedi a terra
- 50 punti per un piede a terra.

Abbuoni: 10 punti di abbuono ai concorrenti in sella a motociclette costruite entro il 1940.

Le penalità per il mancato Controllo Timbro (C.T.) - Controllo Orario (C.O.) saranno applicate secondo quanto previsto dal R.P. approvato.

L'arrivo delle prove speciali, come pure i C.O. al centesimo di secondo, dovranno essere preceduti da un tratto non stop minimo di 10 metri.

Per quanto non previsto in questo regolamento vale il regolamento di Gruppo 2.

TROFEI F.M.I. MOTO D'EPOCA

Sono istituiti per l'anno 2007 i seguenti Trofei di Specialità nelle varie tipologie di manifestazioni per Moto d'Epoca:

COPPA DEL PRESIDENTE STRADA E FUORISTRADA

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

Verranno anche considerati i punti acquisiti soltanto nelle gare su strada (pista e salita) e quelli solo nel fuoristrada (regolarità cross, trial) per assegnare le coppe di specialità.

Potranno essere assegnati riconoscimenti per la carriera sportiva e per l'impegno profuso nel settore.

“MEETING – EPOCA IN PISTA”

Manifestazioni in pista comprendenti: Amatoriale Gr.3 – Epoca e Classiche Gr.4 - 5 – Elettriche ecc.

Vista l'esigenza di inserire in un'unica manifestazione tutte le varie attività della moto d'epoca sportiva stradale, si redige il seguente regolamento per le manifestazioni che si svolgono in pista sotto l'egida della Commissione Nazionale Moto d'Epoca della FMI.

Il progetto prevede di accorpate tutte le tipologie di attività amatoriale penalizzate dalla difficoltà a trovare spazi nelle normali manifestazioni agonistiche in un'unica manifestazione, da ripetersi più volte all'anno sempre con la stessa impostazione.

Si individuano le tipologie delle varie specialità partecipanti a questa manifestazione: Amatoriale Gr.3 – Trofeo Epoca Gr.4 – Trofeo Epoca G.P.500 – Trofeo Classiche GP 500 – trofeo Sport 750 – Trofeo Maxi Moto – Trofeo Elettriche- Endurance Classic Bike .

I motocicli dovranno attenersi al massimo rispetto estetico della fascia storica di appartenenza.

Prevedere per ogni manifestazione una parte culturale ipotizzabile nell'e-

sposizione di un registro storico o moto da Grand Prix di marca.

Le moto esposte potranno effettuare una sfilata in pista; per questa sfilata sarà sufficiente la tessera FMI.

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

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

Fasce d'età: Età libera per Amatoriale Gr.3 e la partecipazione a tutte le classi, Over 30 per accedere al punteggio dei Trofei

Licenze valide: Promosport Country Moto Epoca per il Gruppo 3 – Fuoristrada Over 21+Estensione Epoca o superiori di specialità per le altre

Prove a calendario: 5 – 6 tutte valide per la classifica finale

Quota di iscrizione: per ogni prova sono previste le seguenti tasse di iscrizione:

€ 70,00 per l'Amatoriale Gr. 3 – licenza P. C. ME

€ 100,00 per il Trofeo Nazionale Moto Epoca Gr.4 – Trofeo Elettriche - licenza F. O. 21 + EE. o superiori

€ 180,00 per tutti i Trofei Gr. 5 – licenze F. O. 21 + EE. o superiori

Montepremi o premi di merito: € 10.000,00 sulle classifiche, a carico della FMI. In difformità a quanto comunicato nella circolare richieste manifestazioni 2007, si precisa quanto segue: tenendo conto dell'amatorialità delle manifestazioni l'erogazione del montepremi, gara per gara, invece che in forma di premi in denaro consisterà in un "riconoscimento di merito" in forma di iscrizione gratuita alla gara successiva.

NORME GENERALI 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 i motori a quattro tempi dovranno essere dotate di un idoneo sostegno per feltro o spugna sotto il motore atto ad assorbire accidentali perdite o trafileggi di lubrificante. Per i motori con raffreddamento a liquido, si precisa che è consentita soltanto acqua.

Tutti gli sfiati che fanno comunicare il motore e/o il cambio con l'esterno devono essere convogliati in un apposito contenitore di capacità minima 500 cc. solidamente fissato alla macchina e dotato a sua volta di un tubo di sfiao. Sono previsti silenziatori atti a non superare i 108 dB/A.

Procedura di Partenza: Si specifica che, in riferimento all'Annesso alle N. S. Velocità e sue successive modifiche, nell'ambito delle partenze di classi agonistiche, Gruppo 4 e 5, in pista si applicherà un sistema di partenza "abbreviato" e pertanto i motori non dovranno essere spenti sulla griglia di partenza. Il Direttore di Gara, una volta chiusa la pista secondo l'orario comunicato ai conduttori in anticipo con esclusione di coloro che non si siano attenuti a dette comunicazioni, eseguirà la procedura di partenza con l'esposizione dei cartelli 5 – 3 – 1 minuto in un lasso di tempo molto breve. Ferme restando le altre norme generali, il DdG darà il via al giro di riscaldamento per poi, una volta ricomposta la griglia di partenza, dare il via alla gara.

Tutti i motocicli devono essere conformi a come documentato in sede di iscri-

zione al Registro Storico della FMI. Se necessaria la sostituzione di particolari con altri, si dovranno utilizzare componenti del periodo mantenendo la coerenza storica col resto del mezzo, e aggiornare il tesserino del Registro Storico.

Per le classi agonistiche, (escluso il Gr. 4) al fine di semplificare l'identificazione dei mezzi relativamente alle classi di appartenenza, si specifica che i numeri di gara dovranno essere di tre cifre con la prima ad indicare la classe di riferimento così come di seguito elencato:

5 per EPOCA GP 500	Con tabella gialla e numeri neri
6 per CLASSICHE GP 500	Con tabella blu e numeri bianchi
7 per SPORT 750	Con tabella bianca e numeri neri
9 per MAXIMOTO	Con tabella rossa e numeri bianchi

Descrizione di "Meeting – Epoca in Pista":

PROVE GENTLEMAN DRIVER "AMATORIALE GR.3"

Licenza Promosport Country Moto Epoca o superiori.

Prove libere con moto divise per fascia storica: epoca fino al 1968, classiche fino al 1975 e per cilindrata, compatibilmente con la ricezione della pista e il numero degli iscritti.

Assegnazione di attestato con la partecipazione ad almeno 3 manifestazioni.

Svolgimento: partecipazione in una - due giornate, con un turno eventuale il primo giorno e tre turni il secondo di cui uno di 20 minuti come da note che seguono.

L'ingresso in pista avverrà direttamente dai box uno alla volta senza schieramento di partenza in griglia e senza premiazioni eccetto che per il turno centrale della seconda giornata nel quale si procederà, in maniera del tutto amatoriale e non agonistica, ad una verifica della regolarità dei conduttori. Detto turno, della durata di 20 minuti, partirà con ingresso dai box scaglionato con un conduttore per volta. Durante i primi tre minuti del turno, i cronometristi alla presenza del Commissario di Gara FMI e di un membro della CME provvederanno ad estrarre da apposito bussolotto (con 9 numeri: da 4 a 12) il minuto a partire dal quale verranno monitorati i tempi dei conduttori per numero quattro giri con applicazione di penalità così come nel Gruppo 4 in pista. Esempio: estratto il minuto 7, i cronometristi monitoreranno da quel momento in poi il tempo sul giro dei singoli conduttori prendendo il primo come riferimento e quindi i tre seguenti per l'applicazione di penalità qualora il conduttore non fosse stato costante nella percorrenza del giro.

Al termine del turno verranno esposte le sole penalità senza alcun riferimento sui tempi di ciascun conduttore con premiazione limitatamente al singolo evento.

I motocicli dovranno attenersi al massimo rispetto estetico della fascia storica di appartenenza.

Prevedere per ogni manifestazione una parte culturale ipotizzabile nell'esposizione di un registro storico o moto da Grand Prix di marca.

Le moto esposte potranno effettuare una sfilata in pista; per questa sfilata sarà sufficiente la tessera FMI.

Per le eventuali moto stradali che partecipano al Gr. 3 è obbligatorio per sicurezza nastrire il faro e le luci posteriori, le frecce se sono di vetro, fermare il cavalletto con filo di ferro al telaio, togliere gli specchi.

Per i motori con raffreddamento a liquido, si precisa che è consentita soltanto acqua.

TROFEO NAZIONALE MOTO D'EPOCA "GR. 4"

Licenze: Fuoristrada Over 21+Estensione Epoca o superiori di specialità. Età over 30.

Classi: 125-175-250-350-500 modelli fino al 1968 – Classiche fino al 1975. Vi possono partecipare veicoli della classe Epoca (modelli del 1968 costruiti fino al 31-12-1970 per i motori a 4 tempi e fino al 31-12-1967 per i motori a 2 tempi) di tutte le cilindratae sia 2 che 4 tempi ma rispettando l'aspetto del mezzo nel suo contesto storico, verranno esclusi i motocicli che si presentano alle verifiche storico – tecniche con assetti raffazzonati.

Verrà inserita anche una classe unica di Classiche fino al 1975 con gli stessi requisiti.

Definizioni delle classi e rispettive tabelle portanumero:

Epoca 125 - Tabelle Rosse con i numeri neri - fino 125cc. 4/T anno 1970 - fino 80 cc. 2/T anno 1970 motore (P6) aria – anno 1972 per telaio.

Epoca 175 - Tabelle bianche con i numeri neri - fino 175 4/T anno 1970 - fino 175 2/T anno 1967 - Aletta H.D. 125cc.

Epoca 250 - Tabelle verdi con i numeri bianchi - fino 250 4/T anno 1970 - fino 250 2/T monocilindrici - anno 1967

Epoca 500 - Tabelle gialle con i numeri neri - fino 500 4/T anno 1970 - fino 350 2/T anno 1967

Classiche – Tabelle Classiche /Sport - fino a 750 4/T e fino a 500 2/T motociclette derivate da modelli di serie prodotti fino al 31-12-1976.

Sidecar Corsa o derivati: Carrozzino indifferentemente posto a destra o a sinistra della moto ma obbligatoriamente con l'uscita del passeggero nella parte anteriore della ciabatta.

Motorizzazioni sidecar per tipologia Epoca: tutte quelle antecedenti al 1968 compreso.

Motorizzazioni sidecar per tipologia Classiche: tutte quelle in produzione fino al 1975 compreso.

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

Si potranno stilare classifiche separate se per ogni fascia storica: Epoca – Classici - Post Classici, saranno presenti almeno 5 equipaggi.

Svolgimento:

due turni di prova di qualificazione e la gara con premiazione del primo assoluto di classe e dei primi 3 del Gr.4 con coppa. La classifica del "Trofeo Nazionale Moto d'Epoca" verrà calcolata soltanto sulla classifica del Gr.4.

Sono manifestazioni in cui è discriminante la costanza del tempo di percorrenza dei giri cronometrati (Velocità Costante).

Lo schieramento di partenza sarà definito in base al miglior tempo fatto registrare nelle prove di qualificazione. La gara sarà composta dal numero di giri specificato nel R.P.

Si specifica che, qualora il numero dei partenti rendesse necessaria più di una partenza, i concorrenti verranno suddivisi tra due o più batterie, a discrezione della Direzione Gara, ciascuna delle quali disputerà due turni di prove di qualificazione. Verrà quindi redatto un riepilogo generale delle prove delle batterie con successiva suddivisione nelle varie partenze in base ai tempi realizzati. Effettuata la gara come da giri previsti dal R. P. di cui il 70% validi per la classifica, i risultati verranno riaccorpati nuovamente in base alla classe di appartenenza con relativa classifica. Il primo assoluto sarà quello che, al di là della partenza in cui ha preso parte, ha percorso nel minor tempo i giri previsti dal R.P. rispetto agli altri concorrenti della sua classe.

Per la pista, la classifica verrà stilata tenendo conto della differenza tra il tempo del primo giro lanciato (quello di riferimento) ed i successivi, e sarà espresso in secondi (fino alla seconda cifra decimale).

Tutti i giri, escluso quello di lancio (partenza), saranno cronometrati. Il primo giro cronometrato sarà il tempo di riferimento rispetto al quale saranno conteggiate le penalità per ogni passaggio successivo. I giri validi per la classifica saranno il 70% dei giri della gara, il numero dei quali andrà specificato

nel R.P. Tutti i giri effettuati dai partecipanti oltre a quelli previsti per la classifica saranno scartati a cominciare dai giri con maggiore penalità.

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

Esempio:

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

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

E' vietato sia l'uso di qualunque apparecchio di cronometraggio che ogni comportamento generante situazioni di pericolo (rallentare, sostare, zigzagare), pena la squalifica dalla gara.

Nelle classifiche potranno essere esposti anche i tempi sul giro oltre alle penalità.

1 - NORME TECNICHE

E' vietato modificare rispetto al motore originale o al motore di serie da cui derivato: la forma del cilindro, la testa, i carter e la scatola cambio, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole o dei travasi di lavaggio e il sistema di raffreddamento.

Per i motori con raffreddamento a liquido, si precisa che è consentita soltanto acqua.

E' consentita una tolleranza sulla cilindrata del 3,5% oltre la classe di appartenenza.

E' proibito l'uso di componenti che alterino l'aspetto storico - estetico del motociclo, come titanio, ergal colorato e fibra di carbonio; sono consentiti componenti in vetroresina.

Tutti i motocicli devono essere conformi a quelli documentati 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 mezzo e aggiornare il tesserino del Registro Storico.

2 - CARBURATORI

Si devono utilizzare carburatori del periodo di dimensioni libere. Sono proibiti i carburatori a valvola piatta e a depressione se non montati di serie.

Sono ammessi: CR, Dell'Orto PH, VH, AMAL Mk2, MIKUNI, KEHIN.

I carburatori devono essere riconoscibili per le marche ammesse dal corpo esterno con indicato marchio in originale.

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. E' 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, apertura farfalla ecc).

Sono vietate le accensioni elettroniche digitali.

4 - TELAIO

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in tubi di acciaio. Tutte le macchine, a seconda delle tipologie, dovranno usare il telaio originale, di serie o speciale, se documentato, mantenendo inalterati la geometria il disegno e le dimensioni degli elementi strutturali (sono ammessi eventuali alleggerimenti e piccoli rinforzi nelle zone maggiormente sollecitate).

La forcella dovrà essere originale o del periodo; diametro max steli 35 mm. Sono vietati ammortizzatori con serbatoi dell'olio o gas separati, anche se facenti parte del corpo.

Il forcellone dovrà avere i bracci costituiti da un solo tubo (no capriate) con sospensione classica a due ammortizzatori.

Ruote a raggi, diametro minimo dei cerchi 18".

Epoca - Larghezza max cerchi 3.00". Classiche - Larghezza max cerchi 3.50".

Sono proibiti pneumatici Slick e Slick intagliati; sono consentiti solo pneumatici sportivi o racing con battistrada scolpito in normale vendita anche per le competizioni.

5 - FRENI

Epoca: Dovranno essere a tamburo di marca, modello e dimensioni utilizzati nel periodo.

Classiche: I freni dovranno essere del periodo in riferimento al motociclo.

6 - SISTEMA DI SCARICO

Forma, geometria e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore (art. 34.20.a-b-c-d-e-f / 4-5 cap.3 parte tecnica dell'Annesso I Velocità); sono previsti silenziatori atti a non superare i 108 dB/A.

TROFEO NAZIONALE EPOCA G.P. 500

Licenze: Fuoristrada **Over 21+Estensione Epoca** o superiori di specialità. Età over 30.

Classe unica: cilindrata fino a 500 4/T – 350 2/T moto di derivazione stradale o da GP– possono partecipare modelli costruiti fino al 31-12-1970 per i motori a 4 tempi e fino al 31-12-1967 per i motori a 2 tempi

L'accorpamento di questa classe se non raggiunge i 5 partecipanti (verificati) è previsto con la classe Classiche GP 500.

Per le classi agonistiche (escluso il Gr. 4), al fine di agevolare l'identificazione della classe di appartenenza, i numeri di gara dovranno essere di 3 cifre con la prima ad indicare la classe: Epoca GP 500, numero 5 con tabella gialla e numeri neri.

Svolgimento: due turni di prova e la gara, premiazione dei primi 3 per prestazione assoluta. Dato l'accorpamento di più classi in diverse batterie, al termine delle prove di qualifica della singola batteria verranno estrapolati e confrontati i migliori tempi di ciascuna classe della stessa. Il tempo più elevato tra questi verrà aumentato del 15% e sarà il tempo massimo di ammissione alla gara di detta batteria.

1 - NORME TECNICHE

A questa classe viene riconosciuta una maggiore libertà di elaborazione, ma nel rispetto della cilindrata di classe e dell'aspetto estetico, che deve rispecchiare quello della fascia storica di appartenenza.

E' vietato modificare rispetto al motore originale o al motore di serie da cui derivato: forma e tipologia del motore, il sistema di raffreddamento, (SOLO AD ARIA).

E' consentita una tolleranza sulla cilindrata del 3,5% oltre la classe di appartenenza.

Il serbatoio deve essere riempito di una apposita spugna (tipo Explosafe Foam) atta a impedire la totale ed immediata fuoriuscita del carburante in caso di rottura da urto.

2 - CARBURATORI

Si devono utilizzare carburatori del periodo di dimensioni libere. Sono proibiti i carburatori a valvola piatta e a depressione.

Sono ammessi: CR, Dell'Orto PH, VH, AMAL Mk2, MIKUNI, KEHIN.
I carburatori devono essere riconoscibili per le marche ammesse dal corpo esterno con indicato marchio in originale.

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.

E' 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, apertura farfalla ecc.). Sono vietate le accensioni elettroniche digitali.

4 - TELAIO E CICLISTICA

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in tubi di acciaio.

Sono ammessi telai speciali ed elaborazioni che non alterino l'aspetto estetico del veicolo.

La forcella dovrà essere originale o del periodo; diametro max steli 35 mm. Sono vietati ammortizzatori con serbatoi dell'olio o gas separati, anche se facenti parte del corpo.

Il forcellone dovrà avere i bracci costituiti da un solo tubo (no capriate) con sospensione classica a due ammortizzatori.

Ruote a raggi, diametro minimo dei cerchi 18". Larghezza max cerchi 3.00". Sono proibiti pneumatici Slick e Slick intagliati; sono consentiti solo pneumatici sportivi o racing con battistrada scolpito - in normale vendita anche per le competizioni.

Dovranno essere a tamburo di marca, modello e dimensioni utilizzati nel periodo.

5 - SISTEMA DI SCARICO

Forma, e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale di riferimento. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore (art. 34.20.a-b-c-d-e-f / 4-5 cap.3 parte tecnica dell'Annesso I Velocità); sono previsti silenziatori atti a non superare i 108 dB/A.

TROFEO NAZIONALE CLASSICHE GP 500

Licenze: Fuoristrada **Over 21+Estensione Epoca** o superiori di specialità. Età over 30.

Classe unica: cilindrata fino a 500 2/T fino a tre cilindri raffreddate ad aria, bicilindriche fino a 350 raffreddate ad acqua - 4/T fino a 4 cilindri monoalbero con 2 valvole per cilindro - 4/T bicilindrici multivalvole, moto di derivazione stradale o da GP con raffreddamento ad aria o ad acqua - possono partecipare modelli costruiti fino al 31-12-1978. L'accorpamento di questa classe se non raggiunge i 5 partecipanti (verificati) è previsto con la classe Sport 750.

Per le classi agonistiche (escluso il Gr. 4), al fine di agevolare l'identificazione della classe di appartenenza, i numeri di gara dovranno essere di 3 cifre con la prima ad indicare la classe: Classiche GP. 500, numero 6 con tabella blu e numeri bianchi.

Svolgimento: due turni di prova e la gara, premiazione dei primi 3 per prestazione assoluta.

Dato l'accorpamento di più classi in diverse batterie, al termine delle prove di qualifica della singola batteria verranno estrapolati e confrontati i migliori tempi di ciascuna classe della stessa. Il tempo più elevato tra questi verrà aumentato del 15% e sarà il tempo massimo di ammissione alla gara di detta batteria.

1 NORME TECNICHE

A questa classe viene riconosciuta una maggiore libertà di elaborazione, ma nel rispetto della cilindrata di classe e dell'aspetto estetico, che deve rispecchiare quello della fascia storica di appartenenza. E' consentita una tolleranza sulla cilindrata del 3,5% oltre la classe di appartenenza.

Il serbatoio deve essere riempito di una apposita spugna (tipo Explosafe Foam) atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita del carburante in caso di rottura da urto.

Tutti i motocicli devono essere conformi a come documentato in sede di iscrizione al Registro Storico della FMI. Se necessaria la sostituzione di particolari con altri, si dovranno utilizzare componenti del periodo mantenendo la coerenza storica col resto del mezzo, e aggiornare il tesserino del Registro Storico.

E' vietato modificare rispetto al motore originale o al motore di serie da cui derivato: dimensioni, forma con cui sono costruiti il cilindro, la testa, i carter e la scatola cambio, il sistema di raffreddamento; per i motori con raffreddamento a liquido, si precisa che è consentita soltanto acqua.

2 CARBURATORI

Si devono utilizzare carburatori del periodo (1978) pur di dimensioni libere. Sono proibiti i carburatori a valvola piatta e a depressione se non montati di serie. Sono ammessi: CR, Dell'Orto PH, AMAL Mk2., VH, AMAL Mk2, MIKUNI, KEHIN; i carburatori devono essere riconoscibili per le marche ammesse dal corpo esterno con indicato marchio in originale.

3 ACCENSIONI

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.

E' 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, apertura farfalla ecc.). Sono vietate le accensioni elettroniche digitali.

4 TELAIO E CICLISTICA

I telai dovranno essere di serie per le 2/T, per le 4/T oltre ai telai di serie sono ammessi seguenti telai speciali: Rob North, Rickman Metisse, Seeley, Dresda, Egli, DM, Bimota, Segoni Daspa, Segale e altri telai speciali ma forniti di documentazione storica; gli abbinamenti motore - telaio speciale dovranno essere storicamente documentati per l'epoca di riferimento (1978). Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in tubi di acciaio, sono ammessi piccoli rinforzi, il forcellone dovrà avere i bracci costituiti da un solo tubo (no capriate) con sospensione classica a due ammortizzatori; è ammesso l'uso del forcellone Bimota originale o esattamente replicato.

La forcella dovrà essere del periodo, diametro max degli steli 35mm. Sono ammesse le moto con forcelle di diametro maggiore se montate di serie. Sono ammessi ammortizzatori a corpo cilindrico e col serbatoio aria-olio esterno, purché fuso e solidale col corpo cilindrico dell'ammortizzatore ma solamente se costruiti e montati nel periodo di costruzione della moto.

Freni : dovranno essere a tamburo e/o dischi ma di modelli e dimensioni utilizzati nel periodo di costruzione della moto.

E' ammesso l'utilizzo di pinze freno diverse dalle originali ma del periodo con dischi fissi ad eccezione del disco originale Norton Lockheed. Sono vietate pompe freno radiali o con serbatoio olio separato

Ruote a raggi, diametro minimo dei cerchi 18", larghezza max cerchi 3.50". E' consentito l'utilizzo di ruote in lega del periodo per le moto che li montavano di serie.

Sono proibiti pneumatici Slick e Slick intagliati; sono consentiti solo pneumatici sportivi o racing con battistrada scolpito in normale vendita anche per le competizioni.

5 SISTEMA DI SCARICO

Forma, e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale di riferimento. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore (art. 34.20.a-b-c-d-e-f / 4-5 cap.3 parte tecnica dell'Annesso I Velocità) sono previsti silenziatori atti a non superare i 108 dB/A.

TROFEO NAZIONALE SPORT 750

Licenze: Fuoristrada **Over 21+** Estensione Epoca o superiori di specialità. Età over 30.

Modelli di derivazione stradale ma in assetto corsa, con aspetto riconducibile all'epoca di riferimento delle classi in Italia.

telai e motori derivati dalla serie, impianti frenanti dell'epoca, modelli prodotti e commercializzati in grande serie fino a tutto il 1976.

Cilindrata: 750 - 2, 3 e 4 cilindri 4/T -- tutti monoalbero 2 valvole per cilindro, costruiti fino a tutto il 1976; 2/T fino a 750 con telai di serie costruiti fino a tutto il 1976.

Per le classi agonistiche (escluso il Gr. 4), al fine di agevolare l'identificazione della classe di appartenenza, i numeri di gara dovranno essere di 3 cifre con la prima ad indicare la classe: Sport 750 numero 7 con tabella bianca e numeri neri.

Svolgimento: due turni di prova e la gara, premiazione dei primi tre della classe. L'accorpamento di questa classe, se non si raggiungono i 5 partecipanti è previsto con la categoria delle Maxi Moto.

Dato l'accorpamento di più classi in diverse batterie, al termine delle prove di qualifica della singola batteria verranno estrapolati e confrontati i migliori tempi di ciascuna classe della stessa. Il tempo più elevato tra questi verrà aumentato del 15% e sarà il tempo massimo di ammissione alla gara di detta batteria.

1 - NORME TECNICHE

E' vietato modificare rispetto al motore originale o al motore di serie da cui derivato: la corsa del pistone rispetto al modello di serie da cui deriva il motociclo, dimensioni, forma con cui sono costruiti il cilindro, la testa, i carter e la scatola cambio.

Il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole o dei travasi di lavaggio.

Il sistema di raffreddamento. Per i motori con raffreddamento a liquido, si precisa che è consentita soltanto acqua.

E' consentita una tolleranza sulla cilindrata del 3,5% oltre la classe di appartenenza.

Il serbatoio deve essere riempito di una apposita spugna (tipo Explosafe Foam) atta a impedire la totale ed immediata fuoriuscita del carburante in caso di rottura da urto.

2 - CARBURATORI

Si devono utilizzare carburatori del periodo (1976) pur di dimensioni libere. Sono vietati carburatori a valvola piatta; è consentito l'uso dei CR, DELL'ORTO VH., PH, MIKUNI, KEHIN, AMAL.

3 - ACCENSIONI

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.

E' 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, apertura farfalla ecc.). Sono vietate le accensioni elettroniche digitali.

4 – TELAIO E CICLISTICA

I telai dovranno essere di serie per le 2/T, per le 4/T oltre ai telai di serie sono ammessi seguenti telai speciali: Rob North, Rickman Metisse, Seeley, Dresda, Egli, DM, Bimota, Segoni Daspa, Segale; gli abbinamenti motore – telaio speciale dovranno essere storicamente documentati per l'epoca di riferimento (1976).

Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in tubi di acciaio, sono ammessi piccoli rinforzi.

Il forcellone dovrà avere i bracci costituiti da un solo tubo (no capriate) con sospensione classica a due ammortizzatori.

E' ammesso l'uso del forcellone Bimota originale o esattamente replicato.

Sono vietati ammortizzatori con serbatoi dell'olio o gas separati dal corpo. Sono ammessi ammortizzatori a corpo cilindrico e col serbatoio aria-olio esterno, purché fuso e solidale col corpo cilindrico dell'ammortizzatore, ma solamente se costruiti e montati nel periodo di costruzione della moto.

La forcella dovrà essere del periodo, diametro max degli steli 35mm. Sono ammesse le moto con forcelle di diametro maggiore se montate di serie o su telai speciali, nel momento della costruzione, e sempre entro il periodo di riferimento.

E' ammissibile l'utilizzo di pinze freno diverse dalle originali ma del periodo con dischi fissi ad eccezione del disco originale Norton Lockheed. Sono vietate le pompe freno radiali o con serbatoio olio separato. Impianti frenanti come sulle moto di origine, è consentito il secondo disco anteriore per quei modelli nati con un solo disco.

Ruote a raggi, diametro minimo dei cerchi 18", larghezza max cerchi 3.50". E' consentito l'utilizzo di ruote in lega del periodo per le moto che li montavano di serie.

Sono proibiti pneumatici Slick e Slick intagliati; sono consentiti solo pneumatici sportivi o racing con battistrada scolpito in normale vendita anche per le competizioni.

5 – SISTEMA DI SCARICO

Forma, e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale di riferimento. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore (art. 34.20.a-b-c-d-e-f / 4-5 cap.3 parte tecnica dell'Annesso I Velocità) sono previsti silenziatori atti a non superare i 108 dB/A.

“COPPA DERIVATE DI SERIE”

All'interno della classe Sport 750, viene istituita una “Coppa Derivate di Serie” da consegnarsi alla moto che avrà ottenuto i migliori piazzamenti nel corso del trofeo Sport 750 del 2007. Potranno partecipare le moto Derivate di Serie originali, come da fiches di omologazione Derivate di Serie/75 e le moto replicate con le stesse caratteristiche tecniche ed estetiche delle suddette fiches, consultabili anche sul sito della FMI.

Potranno inoltre partecipare le moto non in possesso di fiches, ma che comunque risultano commercializzate entro il 1976. La Commissione si impegna a ricostruire i dati mancanti e a riprodurre le fiches dietro richiesta.

TROFEO NAZIONALE MAXI MOTO

Licenze: Fuoristrada **Over 21+** Estensione Epoca o superiori di specialità. Età over 30.

Moto di derivazione stradale commercializzati fino al 1980 con cilindrata fino a: 1200 4/T cc per i bicilindrici 2 valvole, 1100 4/T cc per i 4 cilindri 2 valvole, 750 4/T per i 4 cilindri 4 valvole, 750 cc per i 2/T tre cilindri anche GP, tutti in assetto corsa ma riconducibili come configurazione estetica a gare nazionali maxi moto del periodo (semimanubri bassi ecc.).

Per le classi agonistiche (escluso il Gr. 4) al fine di agevolare l'identificazione della classe di appartenenza, i numeri di gara dovranno essere di 3 cifre con la prima ad indicare la classe: Maxi Moto numero 9 con tabella rossa e numeri bianchi

Svolgimento: due turni di prova e la gara, premiazione dei primi tre per prestazione assoluta. Dato l'accorpamento di più classi in diverse batterie, al termine delle prove di qualifica della singola batteria verranno estrapolati e confrontati i migliori tempi di ciascuna classe della stessa. Il tempo più elevato tra questi verrà aumentato del 15% e sarà il tempo massimo di ammissione alla gara di detta batteria.

1 – NORME TECNICHE

E' vietato modificare rispetto al motore originale o al motore di serie da cui derivato: la corsa del pistone rispetto al motore del modello di serie da cui deriva il motociclo, dimensioni e forma con cui sono costruiti il cilindro, la testa, i carter e la scatola cambio, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole o dei travasi di lavaggio, il sistema di raffreddamento e il numero di rapporti del cambio, rispetto all'originale.

Per i motori con raffreddamento a liquido, si precisa che è consentita soltanto acqua.

E' consentito una tolleranza sulla cilindrata del 3,5% oltre la classe di appartenenza.

Il serbatoio deve essere riempito di una apposita spugna (tipo Explosafe Foam) atta a impedire la totale ed immediata fuoriuscita del carburante in caso di rottura da urto.

2 – CARBURATORI

Si devono utilizzare carburatori del periodo, consentiti Dell'Orto VHB, PH, CR, MIKUNI, KEHIN, AMAL

Dimensioni massime consentite rispetto al modello stradale di serie.

Misura massima per i 3 e 4 cilindri 4T mm 35

Misura massima per i 2 cilindri 4T mm 42

Misura massima per i 3 cilindri 2T mm 34

Misura massima per i 2 cilindri 2T mm 38

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. E' 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, apertura farfalla ecc.).

Sono vietate le accensioni elettroniche digitali.

4 – TELAIO E CICLISTICA

Tutte le macchine dovranno usare il telaio originale di serie o speciale da elenco: Rob North, Rickman Metisse, Seeley Egli, DM, Bimota, Segoni., Segale. Gli abbinamenti motore – telaio speciale dovranno essere storicamente documentati per l'epoca di riferimento. Sono ammessi piccoli rinforzi. Il serbatoio e le fiancate devono esteticamente essere simili agli originali o

alla moto con telai speciali, e coerenti all'epoca di riferimento.

Tabella ovale portanumero anteriore con piccolo tagliavento come all'epoca per i modelli senza carena né cupolino di serie.

La forcella dovrà essere originale o del periodo, diametro max degli steli 38 mm.

Il forcellone deve essere originale o del periodo di riferimento (1978), tipo e dimensioni come lo scatolato in ferro Bimota.

Ammortizzatori –A corpo cilindrico Sono vietati ammortizzatori con serbatoi dell'olio o gas separati dal corpo e collegati allo stelo con tubi di raccordo. Sono consentiti ammortizzatori col serbatoio olio/aria fuso insieme al corpo centrale costruiti entro il periodo di riferimento.

E' ammissibile l'utilizzo di pinze freno diverse dalle originali ma del periodo con dischi fissi. . Sono vietate le pompe freno radiali o con serbatoio olio separato

Ruote: diametro minimo dei cerchi 18", larghezza max cerchi 3.50". E' consentito l'utilizzo di ruote in lega ma del periodo.

Sono proibiti pneumatici Slick e Slick intagliati; sono consentiti solo pneumatici sportivi o racing con battistrada scolpito in normale vendita anche per le competizioni.

5 – SISTEMA DI SCARICO

Forma e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale di riferimento. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore (art. 34.20.a-b-c-d-e-f / 4-5 cap.3 parte tecnica dell'Annesso I Velocità); sono previsti silenziatori atti a non superare i 108 dB/A.

COPPA ENDURANCE CLASSIC BIKE

La FMI istituisce per il 2007 una Coppa Classic Endurance che potrà disputarsi da una a tre prove massimo. Ogni equipaggio sarà composto da due piloti con una distanza di gara che non potrà essere inferiore alle 75 miglia.

Licenze: Fuoristrada **Over 21+Estensione Epoca** o superiori di specialità. Età over 30. Qualora si trattasse di pilota estero, di licenza e starting permission della propria federazione o licenza UEM e starting permission della propria federazione.

TIPI DI GARE

In base alla volontà dell'organizzatore ed al parere vincolante della CME, potranno essere disputate manifestazioni di Endurance con o senza rifornimento durante la gara. In quest'ultimo caso i conduttori disputeranno una gara su due manche con la sosta obbligatoria da 45' a 60'. In questo lasso di tempo l'organizzazione provvederà al rifornimento dei mezzi all'interno del parco chiuso e sotto la vigilanza del personale antincendio. Qualora invece si optasse per la formula del rifornimento in gara, massima attenzione dovrà essere posta al rifornimento che dovrà essere effettuato esclusivamente nelle zone indicate. Il rifornimento dovrà avvenire a motore spento con moto su cavalletto/i ed il pilota dovrà scendere dal mezzo. È fatto divieto assoluto di utilizzo di taniche o taniche più imbuto per il rifornimento stesso. Si consiglia di utilizzare tanica regolamentare Acerbis (come da gare di regolarità Enduro) o sistemi equivalenti comunque con sistema a caduta ovvero con la sola forza di gravità.

Nel caso di Mini Endurance, senza rifornimento in gara, la griglia di partenza sarà determinata in base alle prove di qualifica per la prima manche, mentre per la seconda si rispetterà l'ordine di arrivo della prima. Saranno riammessi al via solo i piloti che abbiano compiuto il numero minimo dei giri. I due membri dell'equipaggio si alterneranno quindi alla guida del mezzo all'inizio della prima manche e della seconda non potendo guidare più di trenta minuti ciascuno e cimentandosi nella partenza a spiga o Le Mans.

MEZZI AMMESSI

- 500:** Tutte le moto fino a cc.500 prodotte fino al 1978, escluse le GP 500 2/t quattro cilindri; tabella gialla, numeri neri, primo numero 1.
- 750:** Tutte le moto fino a cc.750 prodotte fino al 1978, escluse: le moto a 4 valvole per cilindro, le GP 500/750 2/t tre e quattro cilindri; tabella bianca, numeri neri, primo numero 2.
- 1200:** Tutte le Moto fino a cc.1200 bicilindriche, fino a cc.1100 quattro cilindri, fino a cc.750 2/t GP, costruite fino al 1982; tabella rossa, numeri bianchi, primo numero 3.

LIMITE MINIMO

per la classe 500, il limite minimo deve essere da cilindrata originaria di cc. 340. - Nella classe 750 il limite minimo di cilindrata è rappresentato dalla classe inferiore. - Per la classe 1200 il limite minimo di cilindrata deve essere da cilindrata originaria di cc. 470.

BRIEFING

Verrà comunicato in sede di O.P. orario e luogo del briefing **OBBLIGATORIO**.

RIFORNIMENTO, INTERVENTI TECNICI E PARCO CHIUSO

Per le Mini Endurance tipo la CentoMiglia, viene fatto assoluto divieto di rifornimento durante le due manche della gara e, qualora si rendessero necessari interventi tecnici minimi quali il cambio delle leve o similari, gli stessi dovranno avvenire nelle aree appositamente segnalate lungo la pit lane.

Al termine della prima manche le moto dovranno essere portate all'interno del parco chiuso ove verrà effettuato il rifornimento nel rispetto delle norme di sicurezza previste moto per moto alla presenza di personale tecnico qualificato dell'antincendio. **SI PRECISA CHE E' FATTO ASSOLUTO DIVIETO DI PROCEDERE AL RIFORNIMENTO IN ASSENZA DI DETTO PERSONALE.** Partenza dopo lo stop ai box. Sarà consentito per la messa in moto l'utilizzo dello starter se disponibile, di un motorino di avviamento esterno o usufruire della spinta di massimo due persone.

PERSONALE DI ASSISTENZA

Ogni equipaggio sarà assistito per gli interventi di carattere tecnico da massimo tre persone di cui uno può essere uno dei due piloti dell'equipaggio

GRIGLIA DI PARTENZA

La griglia di partenza verrà definita in base ai migliori tempi di qualifica da uno dei due conduttori componenti l'equipaggio. Nel caso di Mini Endurance senza rifornimento in gara, il secondo conduttore prenderà il via nella seconda partenza, sempre tipo Le Mans, con i tempi di arrivo della prima frazione.

TEMPO MINIMO DI QUALIFICA

È fissato un tempo minimo di qualifica del 20% rispetto al miglior tempo della classe più lenta nelle prove.

PARTENZA

La partenza avverrà secondo il sistema Le Mans o "a spiga" con moto schierate sul lato muretto a 45° rispetto ad esso ed a due metri di distanza l'uno all'altro. I piloti saranno schierati dal lato opposto ciascuno in corrispondenza della propria moto. I mezzi dovranno essere in moto e sorretti da un aiutante. All'abbassamento della bandiera tricolore, i piloti attraverseranno la pista. Si specifica che, in caso di spegnimento del motore, il pilota dovrà attendere che tutti gli altri piloti siano sfilati, quindi il D.G. autorizzerà l'eventuale intervento per la ripartenza, fermo restando che detta operazione dovrà avvenire sotto il controllo di un ufficiale di percorso.

ORDINE DI PARTENZA

Ogni pilota di ciascun equipaggio riceverà alla verifica licenza un braccialetto di riconoscimento di colore diverso e, in sede di briefing, dovrà essere comunicato il nominativo del pilota che partirà per primo in gara. Eventuali variazioni dovranno essere comunicate alla Direzione gara entro e non oltre un'ora dalla partenza.

CAMBIO PILOTA IN GARA

Allo scadere del giro o del tempo previsto verrà esposto il cartello "cambio" che dovrà avvenire obbligatoriamente nei modi e nei tempi previsti. Detto cambio potrà avvenire esclusivamente nelle zone appositamente segnalate.

MOTOCICLI

Per i piloti italiani è obbligatoria l'iscrizione del motociclo al Registro Storico Moto d'Epoca della FMI, obbligo da cui sono esentati i piloti stranieri. Il certificato di iscrizione al R.S. dovrà essere esibito all'atto delle O.P. e la motocicletta non potrà presentare alterazioni o modifiche rispetto alla fotografia o ai dati riportati sullo stesso, pena il ritiro del tesserino; in caso di rifiuto, il partecipante sarà escluso dalla manifestazione.

NORME GENERALI 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 i motori a quattro tempi dovranno essere dotate di un idoneo sostegno per feltro o spugna sotto il motore atto ad assorbire accidentali perdite o trafileggi di lubrificante.

Tutti gli sfiati che fanno comunicare il motore e/o il cambio con l'esterno devono essere convogliati in un apposito contenitore di capacità minima 500 cc. solidamente fissato alla macchina e dotato a sua volta di un tubo di sfiato.

NORME TECNICHE

Al fine di una corretta immagine del motociclo, anche se consentito dal regolamento, è vietato l'uso di componenti che ne alterino l'aspetto storico - estetico in riferimento al periodo di produzione e alla storicità del medesimo.

AMMORTIZZATORI

Sono vietati ammortizzatori con serbatoi dell'olio o gas separati dal corpo e collegati allo stelo con tubi di raccordo.

RUOTE

diametro minimo dei cerchi 18", larghezza max cerchi 3.50". E' consentito l'utilizzo di ruote in lega ma del periodo per la classe 1200.

Sono proibiti pneumatici Slick e Slick intagliati; sono consentiti solo pneumatici sportivi o racing con battistrada scolpito in normale vendita anche per le competizioni.

SCARICHI

Forma e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale di riferimento. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore (art. 34.20.a-b-c-d-e-f / 4-5 cap.3 parte tecnica dell'Annesso I Velocità); sono previsti silenziatori atti a non superare i 108 dB/A.

I CARBURATORI

Per tutte le categorie, sono consentiti di diametro libero e senza strozzature ma nel rispetto storico del motociclo.

PER LE MOTO STRADALI

Vanno tolti i cavalletti centrali ed il laterale deve essere fissato in maniera solidale al telaio; i fanali vanno interamente nastrati, vanno tolte le frecce e gli specchi.

Alle Operazioni preliminari, sarà particolarmente controllato l'aspetto estetico nel rispetto della coerenza storica.

CLASSIFICA

Al termine della gara verranno stilate classifiche separate in base alle classi previste, fermo restando che, perché sia considerata valida una classe, dovranno avere preso il via nella stessa almeno cinque equipaggi. Verranno quindi premiati i primi cinque equipaggi classificati di ciascuna classe, mentre il numero minimo dei giri dovrà essere pari ad almeno il 75% dell'intero percorso.

TROFEO NAZIONALE VELOCITÀ IN SALITA GRUPPO 5 - GRUPPO 4

Licenze valide: Fuoristrada **Over 21+Estensione Epoca** o superiori di specialità. Età over 30.

Prove a calendario: 6, tutte valide per la classifica finale

Quota di iscrizione: € 60,00 a prova

Contributo federale: € 1.500,00 per ciascuna prova

DEFINIZIONE E MOTOCICLI AMMESSI

Sono manifestazioni agonistiche di velocità in salita che si svolgono da un punto all'altro su percorso chiuso al traffico per moto da competizione suddivise in Epoca (tutte le classi previste) e Classiche (solo fino a 500 cc. per i 4/T e 250 cc. per i 2/T). Nelle gare in cui sono previste anche le moto moderne, le moto d'epoca partiranno prima di queste, al fine di dare al pubblico la possibilità di valutare il progresso storico-tecnico dei mezzi.

CLASSI PREVISTE

Epoca: Motociclette in assetto sportivo da velocità con motorizzazione derivata dalla grande serie, che abbiano partecipato alle competizioni, modelli costruiti fino al 31.12.1970 per i motori a 4 tempi e fino al 31.12.1967 per i motori a 2 tempi. Sono escluse le piccole produzioni speciali, anche se fatte dalla casa costruttrice per partecipare a gare o trofei in maniera ufficiale.

Classiche: Motociclette in assetto sportivo da velocità derivate da modelli di grande serie costruite fino al 31.12.1976.

Epoca 125 Tabelle rosse con i numeri neri - 125cc. 4/T anno 1970 - 80 cc. 2/T anno 1970 motore (P6) aria - anno 1972 per telaio

Epoca 175 Tabelle bianche con i numeri neri - 175 4/T anno 1970 - 175 2/T anno 1967 - Aletta H.D. 125 cc. con cilindro in ghisa

Epoca 250 Tabelle verdi con i numeri bianchi - 250 4/T anno 1970 - 250 2/T anno 1967 Aermacchi Aletta 125 cc. cilindro cromato

Epoca 500 Tabelle gialle con numeri neri - 500 4/T anno 1970 - 350 2/T anno 1967

Classiche 500 Tabelle blu numeri bianchi - 500 4/T e 250 2/T - anno 1976

GRUPPO 4 Tabelle Bianche con i numeri neri o secondo la classe di appartenenza.

I motocicli devono essere in assetto sportivo da velocità, sono esclusi motocicli in assetto da Cross e Regolarità ecc.

La classifica avrà validità per il Trofeo se nella classe ci sono un minimo di 5 verificati.

Prendono punti per il Trofeo anche i piloti con licenza UEM, purchè abbiano la nazionalità italiana e siano iscritti ad un Moto Club italiano.

VELOCITA' GRUPPO 4

Classe unica per moto sciolte e classe Sidecar.

Sidecar Corsa o derivati: Carrozzino indifferentemente posto a destra o a sinistra della moto ma obbligatoriamente con l'uscita del passeggero nella parte anteriore della ciabatta..

Motorizzazioni sidecar per tipologia Epoca: tutte quelle antecedenti al 1968 compreso.

Motorizzazioni sidecar per tipologia Classiche: tutte quelle in produzione fino al 1975, compreso.

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

Si potranno stilare classifiche separate se per ogni fascia storica: Epoca – Classici - Post Classici, saranno presenti almeno 5 equipaggi.

Senza limite di peso per tutte le cilindrata e per i Sidecar.

Occorre evidenziare la tabella portanumero con un adesivo o con una lettera.

E' vietato l'uso di qualunque apparecchio di cronometraggio sulla moto, e ogni comportamento generante situazioni di pericolo: rallentare, sostare o zigzagare.

I numeri di gara saranno assegnati ad inizio anno in base alla classifica dell'anno precedente e, a seguire, all'ordine di iscrizione alla prima gara.

La **classifica** verrà stilata in base alla differenza del tempo ottenuto tra la prima e la seconda manche; in caso di una sola manche di gara verrà considerata in base alla differenza tra la prova cronometrata e quella della gara.

NORME GENERALI DI SICUREZZA GRUPPO 4 – GRUPPO 5

Deve essere posta la massima attenzione al fine di impedire accidentali perdite di lubrificante e tutti i tappi (riempimento, svuotamento e livello lubrificanti e tutti i raccordi dell'olio sotto pressione) dovranno essere efficacemente tenuti frenati con filo di acciaio o ottone. Le motociclette con motori a 4 tempi dovranno essere dotate di un idoneo sostegno per feltro o spugna, sotto il motore atto ad assorbire accidentali perdite o trafileggi di lubrificante. 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 500 cc., solidamente fissato alla moto e dotato a sua volta di un tubo di sfiato.

E' proibito l'uso del titanio e di ergal colorato, l'uso della fibra di carbonio anche se verniciata. Sono autorizzati componenti ed accessori in vetroresina che rispecchino l'aspetto dell'epoca.

NORME TECNICHE GRUPPO 4 – GRUPPO 5

1 - MOTORI

E' vietato modificare rispetto al motore originale o al motore di serie da cui derivato:

Dimensioni, forma con cui sono costruiti il cilindro, la testa, i carter e la scatola del cambio.

Il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole o dei travasi di lavaggio.

Il sistema di raffreddamento.

Il numero dei rapporti del cambio rispetto alla moto di serie.

Deroga per i Minarelli P 6: il cilindro potrà essere anche di alluminio con la canna cromata, ma con raffreddamento soltanto ad aria.

2 - CILINDRATA

E' consentito alesare il/i cilindro/i fino ad una tolleranza del 3,5% oltre la classe di appartenenza; sono consentite le maggiorazioni di cilindrata solo se la cilindrata originale è superiore a quella della classe inferiore (Morini Corsaro

150-160 portato a 175, Morini 350 portato a 500, Honda CB 450 portato a 500, Ducati 450 portato a 500). In questi casi non vi è tolleranza sulla cilindrata, che dovrà essere sempre nel limite di classe. Alla luce di quanto sopra si precisa che nella classe 175 non sono consentite maggiorazioni dalla classe 125: esempio per i MotoBi la corsa non può essere meno di 57 mm., per i Gilera non può essere meno di 56 mm., per i Morini Corsaro non può essere meno di 54 mm., per i Ducati non può essere meno di 57,8 mm..

E' vietato variare la corsa del pistone rispetto al modello di serie da cui deriva il motociclo, fermo restando quanto sopra precisato.

Le misure effettive di alesaggio e corsa dovranno essere riportate in zona visibile sul basamento del motore.

Non si accetteranno iscrizioni alle gare con dati sui tesserini difformi dalla classe storica in cui si intende partecipare.

3 - CARBURATORI

Si devono utilizzare carburatori del periodo di riferimento delle moto, pur di dimensioni libere, Sono proibiti i carburatori a valvola piatta e a depressione; è consentito l'uso dei CR, Dell'Orto PHB, VH, PH, MIKUNI, KEHIN, AMAL, MK2. I carburatori dovranno essere riconoscibili per le marche ammesse dal corpo esterno con indicato marchio in originale.

4 - ACCENSIONE

Il sistema di accensione è libero. Le accensioni elettroniche dovranno avere la variazione di anticipo direttamente proporzionale al regime di rotazione. Il pick-up dovrà rilevare unicamente i giri del motore; è vietato l'utilizzo di accensioni mappate, intese come sistemi di gestione con trasduttori di altri parametri di funzionamento che non siano i giri del motore (temperatura gas di scarico, apertura farfalla ecc.).

Sono vietate le accensioni elettroniche digitali.

5 - TELAIO

Il telaio e il forcellone devono essere costruiti in tubi di acciaio. Tutte le moto, a seconda delle tipologie, devono usare il telaio originale di serie o speciale, se documentato, mantenendo inalterati la geometria, il disegno e le dimensioni degli elementi strutturali. Sono ammessi eventuali alleggerimenti e piccoli rinforzi.

Dovrà sempre esistere la documentazione che attesti l'impiego in corsa del telaio con la motorizzazione presentata. Il forcellone deve avere i bracci costituiti da un solo tubo, no capriate, con sospensione classica a due ammortizzatori. Per le Classiche è ammesso l'uso del forcellone Bimota originale, o esattamente replicato. Altri forcelloni devono essere preventivamente sottoposti alla Commissione Moto d'Epoca. Per le Classiche il telaio deve essere di serie in tutte le sue parti; sono ammessi eventuali alleggerimenti e piccoli rinforzi nelle zone maggiormente sollecitate.

6 - SOSPENSIONI

Epoca: la forcella deve essere originale o del periodo con diametro massimo degli steli di 35 mm.. Sono vietati ammortizzatori con serbatoio dell'olio o gas separati, anche se facenti parti del corpo.

Classiche: Sono vietati ammortizzatori con serbatoi dell'olio o gas separati dal corpo. Sono ammessi ammortizzatori a corpo cilindrico e col serbatoio aria-olio esterno, purché fuso e solidale col corpo cilindrico dell'ammortizzatore ma solamente se costruiti e montati nel periodo di costruzione della moto.

La forcella deve essere di serie o montata su motociclette stradali in vendita al pubblico, diametro massimo degli steli mm. 35.

7 - RUOTE E PNEUMATICI

Ruote a raggi con diametro minimo del cerchio 18". Sono proibiti pneumatici Slick e Slick intagliati; sono consentiti solo pneumatici sportivi o racing con battistrada scolpito, compresi quelli rain, in normale vendita.

Epoca: larghezza max. cerchi 3.00"

Classiche: larghezza max cerchi 3.50".

8 - FRENI

Epoca: devono essere a tamburo di marca, modello e dimensioni utilizzati nel periodo.

Classiche: sono proibiti i dischi flottanti ad eccezione del disco originale Norton Lockheed; sono proibiti i dischi di derivazione moderna, anche se fissi. Devono essere utilizzati impianti frenanti di serie, ovvero montati su motociclette stradali in vendita al pubblico. I tamburi o i complessi pompa-pinza-disco devono essere di marca, modello e dimensioni utilizzati nel periodo. E' vietato applicare freni a disco dove non previsti all'origine. E' consentita l'applicazione di un secondo disco anteriore sulle motociclette che in origine hanno già un disco.

9 - SISTEMA DI SCARICO

Forma, geometria e percorso dei tubi di scarico dovranno rispettare il modello originale. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore. Sono obbligatori silenziatori atti a non superare i 108 decibel. Eventuali eccezioni potranno essere previste dal Regolamento Particolare di ogni manifestazione.

10 - VERIFICHE TECNICHE E RECLAMI

A fine gara, su indicazione dei Commissari, potranno essere eseguite delle verifiche tecniche.

Altre verifiche potranno essere fatte in seguito a reclamo ufficiale di un concorrente, con le modalità stabilite dalle N.S. I concorrenti che all'eventuale verifica tecnica post-gara fossero trovati con la motocicletta irregolare saranno deferiti al Giudice Unico Sportivo.

Si precisa altresì che eventuali reclami che esulino dall'aspetto tecnico ma si riferiscano all'aspetto storico del motociclo in questione verranno congelati fintanto che la Commissione Moto d'Epoca non si sia pronunciata.

A questo punto se il reclamante lo ritiene opportuno il reclamo viene inviato al Giudice Unico insieme alla relazione della Commissione.

Per la collocazione storica delle moto e la loro idoneità la decisione della Commissione Moto d'Epoca è definitiva ed inappellabile.

Le moto che in sede di verifica tecnica pre-gara per il Gruppo 5 siano ritenute non conformi al regolamento potranno essere inserite d'ufficio, per la manifestazione in questione, nel Gruppo 4, per permettere al concorrente di partecipare comunque alla manifestazione.

TROFEO ITALIANO MOTO ELETTRICHE

La CME, nel preciso intento di promuovere le competizioni di mezzi a propulsione elettrica, indice un Trofeo dedicato con tappe da tenersi all'interno dei Meeting Moto d'Epoca. La CME si avvale, tra gli altri, del supporto del **TEAM BETTI MOTO RACING**, il quale mette a disposizione dei piloti le moto pronte gare, comprensive di trasporto ed assistenza tecnica sui circuiti.

Per ulteriori informazioni e chiarimenti contattare Betti Luciano ai seguenti numeri telefonici 0575.712005 – cell. 339.7393572 – E-mail info@bettimotocom.

Licenze: Fuoristrada **Over 21+**Estensione **Epoca** o superiori di specialità.

REGOLAMENTO E CARATTERISTICHE GENERALI DELLE MOTOCICLETTE ELETTRICHE

La classe moto elettriche è suddivisa in due categorie, A e B.

La categoria A comprende gli scooter e le moto fino a 150 kg di peso, la classe B comprende le moto fino a 270 kg.

La propulsione per entrambe le categorie è **ESCLUSIVAMENTE** con motori elettrici di qualsiasi tipo alimentati a corrente continua o alternata.

ACCUMULATORI

Gli accumulatori possono essere di qualsiasi formulazione, modello e forma ma non ad acido libero. I poli delle batterie vanno protetti con cappellotti isolanti, tutti i fili elettrici o cavi di qualsiasi portata o funzione devono essere protetti da guaina isolante o protezione e saldamente ancorate al telaio.

Le batterie non potranno essere sostituite fra le due manches, pertanto saranno sigillate dai commissari alle verifiche.

tra una manche e l'altra dovranno intercorrere almeno due ore per consentire la ricarica delle batterie.

INTERRUTTORI DI SICUREZZA

Pulsante di sicurezza mod. quadro elettrico a sganciamento rapido

Fusibili di adeguato valore Ampère sui cavi positivo e negativo all'uscita dagli accumulatori.

CAMBIO

può essere automatico a variatore oppure max. 6 marce.

COMANDO DELL'ACCELERATORE

In tutti i tipi di motocicli questo comando deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola del gas; deve essere installato un dispositivo di sicurezza che interrompa il circuito di accensione allorché il pilota abbandona il mezzo. Detto dispositivo deve interrompere il circuito elettrico secondario e deve essere munito di un collegamento per l'arrivo ed il ritorno di corrente. Deve essere posizionato il più vicino possibile al centro del manubrio e deve essere azionato da un cavo non elastico a spirale della lunghezza massima di 1 metro, fissato al polso destro del pilota – oppure di tipo automatico, al momento del rovesciamento il circuito secondario deve interrompersi.

TELAIO

La struttura o le strutture usate per collegare qualsiasi meccanismo di sterzo anteriore al motore/cambio ed a tutti i componenti della sospensione posteriore.

MATERIALI VIETATI

Per tutte le motociclette è proibito l'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del manubrio, del forcellone oscillante e dei perni delle ruote e del forcellone. E' consentito l'uso di bulloneria in titanio.

MANUBRI

- a) La larghezza dei manubri non deve essere inferiore a 450 mm.
- b) le manopole devono essere fissate in maniera tale che la larghezza minima dei manubri sia rispettata, misurando il bordo esterno delle manopole. Le estremità esposte del manubrio devono essere protette otturando i fori con materiale solido o ricoprendole in gomma.
- e) L'angolo minimo di rotazione del manubrio da ambedue le parti della linea mediana, deve essere di almeno 15° per i motocicli.
- d) In qualunque posizione del manubrio la ruota anteriore non deve toccare la carenatura, se questa esiste.
- e) E' obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi

che assicurino un minimo di spazio libero di 30 mm. tra il manubrio completo di leve ed il serbatoio, quando l'angolo di sterzata è massimo.

- f) I morsetti di fissaggio del manubrio devono essere raccordati molto accuratamente e devono essere disegnati e realizzati in modo da evitare zone di rottura nel manubrio.

LEVE DEL MANUBRIO E PEDALI DI COMANDO

Tutte le leve di comando (frizione, freno, ecc.) sul manubrio devono essere munite alla loro estremità di una sfera del diametro minimo di 19 mm.. Essa può anche essere appiattita, ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita: 14 mm.). Queste estremità devono essere fissate stabilmente e costituire parte integrante della leva. Ciascuna leva o pedale di comando deve essere montata su di un fulcro indipendente. Il pedale del freno, se è articolato sull'asse del poggia piedi, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggia piedi è piegato o deformato.

POGGIAPIEDI

I poggia piedi possono essere del tipo ribaltabile, ma in tal caso devono essere equipaggiati di un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale. All'estremità esterna ci deve essere una parte arrotondata con raggio di 8 mm. I poggia piedi non ribaltabili devono avere un'estremità fissata in maniera permanente costruita in materiale plastico, teflon o equivalente (diam. min. 16 mm.).

FRENI

- a) Tutti i motocicli devono essere muniti di almeno due freni efficaci (uno su ogni ruota) che funzionino indipendentemente ed in maniera concentrica con la ruota.
- b) Per tutti i veicoli di entrambe le categorie categoria è vietato l'uso di dischi in carbonio.

PARAFANGHI

In mancanza di carena i parafanghi sono obbligatori e devono avere le seguenti caratteristiche:

- 1) sporgere lateralmente oltre il profilo del pneumatico, in entrambi i lati;
- 2) il parafango anteriore deve coprire la ruota per almeno 100° della sua circonferenza. In questa zona il pneumatico deve essere coperto;
- 3) l'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità posteriore del parafango posteriore fino al centro della ruota con una linea tracciata orizzontalmente e passante per il centro della ruota stessa non deve essere superiore a 20°;
- 4) l'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità anteriore del parafango anteriore fino al centro della ruota con una linea tracciata orizzontalmente e passante per il centro della ruota stessa non deve essere inferiore a 45° né superiore a 60°;
- 5) il parafango posteriore deve coprire almeno 120° della circonferenza della ruota. L'angolo formato da due linee, la prima condotta dal bordo posteriore del parafango al centro della ruota e l'altra condotta orizzontalmente attraverso il centro della ruota stessa, non deve essere superiore a 20°. I parafanghi non sono richiesti se vi è la carenatura. Non è richiesto il parafango posteriore se la carenatura della sella raggiunge la tangente verticale del profilo esterno del pneumatico posteriore (con una tolleranza di - 50 mm.).

CARENATURE

Le carenature dei motocicli devono corrispondere ai seguenti requisiti:

- 1) La ruota anteriore, ad eccezione del pneumatico e della zona coperta dal parafango, deve essere perfettamente visibile da ciascun lato;

- 2) nessuna parte della carenatura deve trovarsi prima di una linea verticale passante a 10 cm. davanti l'asse della ruota anteriore. I parafanghi non sono considerati carenatura;
- 3) nessuna parte della carenatura deve trovarsi dietro il piano verticale passante per l'asse della ruota posteriore; il cerchio della ruota posteriore deve essere perfettamente visibile, per un'ampiezza di 180° della sua circonferenza, posteriormente a tale linea.

Nessuna parte del motociclo deve superare il piano verticale tangente la parte posteriore del pneumatico della ruota posteriore;

- 4) i profili aerodinamici (alettoni o spoilers) possono essere montati unicamente sui motocicli "solo", quando siano parte integrante della carenatura o della sella; non devono superare la larghezza della carenatura, né l'altezza del manubrio. I bordi devono essere arrotondati con un raggio minimo di 8 mm.;
- 5) i bordi del cupolino ed i bordi di tutte le altre parti esposte della carenatura devono essere arrotondati.
- 6) il pilota, in normale posizione di guida, deve essere interamente visibile dai due lati e dall'alto ad eccezione dei suoi avambracci. Tra il viso del pilota od il suo casco e la carenatura (comprendendo in essa anche il cupolino), deve esserci uno spazio minimo di 100 mm.; è vietato l'uso di materiali trasparenti per eludere queste norme.

PROTEZIONI DELLA TRASMISSIONE

In tutti i motocicli, se la trasmissione è esposta, essa deve essere munita di una protezione di sicurezza concepita in maniera tale che in nessun caso il pilota entri in contatto accidentale con la catena e/o i pignoni. La protezione dovrà essere disegnata per evitare che il pilota possa subire lesioni.

DIMENSIONI

- deve esserci uno spazio di almeno 20 mm. tra la carenatura e le estremità del manubrio, compresi gli eventuali accessori ad esso fissati, qualunque sia la posizione del manubrio;
- la larghezza della sella o di ogni altro elemento posteriore ad essa non deve superare 450 mm.
- l'inclinazione frontale dove si trova la targa portanumero non deve superare un angolo di 30° all'indietro del piano verticale.

INCLINAZIONE E SOSPENSIONE DEI MOTOCICLI

Un motociclo "solo" senza il pilota a bordo deve potersi inclinare fino a 50° dalla verticale senza che nessun organo, ad eccezione dei pneumatici, tocchi il suolo.

PNEUMATICI

- La larghezza dei pneumatici utilizzati in ciascuna classe non deve essere inferiore ai valori seguenti:

Classe A compresi gli scooter fina a 150 kg

	Pneu ant.	Pneu. Post.		
Scooter	100/12	120-130/12		
	100/13	120-130/13	Slick o scolpiti	Rain in caso di pioggia
Classe A	90/17	120-130/17	Slick o scolpiti	Rain in caso di pioggia

Classe B fino a 270 kg

	Pneu ant.	Pneu. Post.		
Classe B	120/17	160/17		
	110/17	150/17	Slick o scolpiti	Rain in caso di pioggia

- Tutti i pneumatici saranno misurati, montati sul cerchio, ad una pressione di Kg/cm² e sulla sezione del pneumatico situata a 90° dal suolo. E' vietata ogni modifica al cerchio ed alle razze di una ruota integrale (fusa, stampata, composita ecc.), così come sono forniti dal fabbricante, o ad un cerchio tradizionale scomponibile ad eccezione per i raggi, valvole o bulloni di

- sicurezza; sono libere le viti di sicurezza utilizzate alcune volte per ancorare il pneumatico al cerchio.
- Il pneumatico deve essere montato su un cerchio corrispondente secondo le norme ETRTO. L'interno del cerchio non deve essere deformato o danneggiato. Nel montaggio è obbligatorio rispettare il senso di marcia indicato dal Costruttore.
 - La superficie del pneumatico può essere liscia (ovvero senza scolpiture) o profilata. Il disegno del battistrada è libero. Il disegno deve essere fatto dal fabbricante all'atto della produzione.
 - Scolpiture supplementari, tagli ecc. sono autorizzati purché siano effettuati dal fabbricante del pneumatico o personale da lui autorizzato, per mezzo di attrezzatura appositamente costruita a questo scopo. Di conseguenza, i pneumatici modificati devono portare un segno distintivo o il timbro del fabbricante; questo timbro deve essere apposto vicino alla marca del fabbricante.
 - Per una sicurezza ottimale, la profondità del battistrada di un pneumatico ai controlli pre-gara deve essere di almeno 2,5 mm..
 - Pneumatici che nel corso delle verifiche preliminari abbiano una profondità di scolpitura minore di 1,5 mm. sono considerati come pneumatici non scolpiti e si applicheranno loro le restrizioni riguardanti i pneumatici lisci.
 - La superficie di un pneumatico slick può avere tre o più buchi, ad un intervallo di 120° o meno, indicanti il grado di usura nella parte centrale e nella spalla del pneumatico; allorquando almeno 2 di questi buchi sono consumati su differenti parti della circonferenza, il pneumatico non deve essere più utilizzato.
 - La distanza minima tra la superficie del pneumatico (nel suo punto più grande) e ciascun elemento fisso di un motociclo è indicato nell'allegato E.
 - Allo scopo di ottenere una aderenza ottimale del pneumatico, i pneumatici nuovi, non utilizzati, possono essere rodati raschiandone la superficie. Dopo tale raschiatura occorre tuttavia che le regole relative alle scanalature e buchi, come pure la loro profondità, siano sempre rispettate
 - Sono ammesse le termocoperte per il preriscaldamento dei pneumatici stante la brevità delle competizioni.

DURATA DELLE GARE

N.° 2 MANCHES ENTRAMBE DI LUNGHEZZA MAX DI 10-11 Km ognuna con classifica finale data dalla sommatoria delle due manche.

QUALIFICHE

Almeno un giro con deroga al tempo minimo di qualificazione del 115% come da norme generali FMI - velocità.

Giro di ricognizione non ammesso e ingresso in pista direttamente dalla pit-lane per motivi di autonomia.

TROFEO NAZIONALE GRUPPO 5 MOTOCROSS

Licenze valide: Fuoristrada Over 21 Moto d'Epoca o superiori. Età over 30.

Prove: 6 - 4 valide per il trofeo nazionale. 1 " TROFEO DELLE REGIONI" . 1 Meeting "C'ERA UNA VOLTA IL CROSS"

Quota di iscrizione: € 40,00

Contributo federale: € 1.500,00 per ogni prova

DEFINIZIONE E MOTOCICLI AMMESSI

Sono manifestazioni agonistiche per moto da competizione fuoristrada di modello fino al 1979 e anni successivi purché con due ammortizzatori, raffreddamento ad aria e freni a tamburo iscritte al R.S. FMI; possono parteci-

pare anche moto da regolarità.

Possono partecipare i piloti con licenza Fuoristrada Over 21 Moto d'Epoca o superiori.

Per ottenere punti per il Trofeo è obbligatoria l'età maggiore o uguale a 30 anni, ad esclusione della sola classe E fino a 60 cc.

I concorrenti stranieri UEM potranno partecipare purché in possesso di licenza nazionale e nulla osta della federazione di appartenenza.

Per questi ultimi non occorre l'iscrizione al R.S. FMI; verrà comunque confermato l'anno della moto dal delegato della C.M.E.

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 R.S.

Sono istituite le seguenti classi :

Classe A "over 50" moto fino al 1973

Classe B moto fino al 1973

Classe C moto dal 1974 al 1976

Classe D moto dal 1977 al 1979

Classe E moto fino a 125 cc fino al 1979 con classifiche separate:

E 60/79) 60 cc fino al 1979

E 125/75) 125 cc fino al 1975

E 125/76-79) 125 cc dal 1976 al 1979

Classe F moto "over 1979" con 2 ammortizzatori, raffreddamento ad aria, freni a tamburo.

La Classe A "over 50" è una categoria riservata a piloti che hanno compiuto i 50 anni di età con moto fino al 1973 compreso.

Per quanto riguarda gli accorpamenti si potrà procedere ad accorpare 2 classi con classifiche separate nel momento in cui una delle due non raggiunge il numero di 10 partecipanti e l'altra di 20.

In ogni caso le batterie non devono superare il n. di 28 partenti.

E' obbligatoria l'iscrizione delle moto alle classi corrispondenti in base all'età e alla cilindrata.

ISCRIZIONI

Tutte le manifestazioni dovranno essere iscritte al calendario nazionale.

Si precisa che i R.P. dovranno comunque essere approvati dalla C.M.E. nazionale.

L'iscrizione alla singola manifestazione, con la relativa quota di € 40, deve pervenire al M.C. organizzatore inderogabilmente almeno 10 giorni prima della gara indicando scrupolosamente i seguenti dati:

Nome, cognome, indirizzo e numero di telefono

Numero di gara (se assegnato)

Data di nascita

Tipo e numero di licenza

M.C. di appartenenza

Ed inoltre :

Marca, cilindrata e anno della moto

Numero di telaio

Numero di iscrizione al R.S. della FMI.

Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive si prevede una prescrizione al trofeo con l'attribuzione di un numero fisso che potrà essere conservato per tutte le gare.

I partecipanti dovranno presentarsi alle verifiche tecniche consistenti nella verifica complessiva della moto e nella corrispondenza del numero di telaio con il tesserino del R.S. rilasciato in via definitiva dalla C.M.E.

Successivamente i partecipanti dovranno presentarsi all'ingresso in pista con il motociclo recante il numero di gara assegnato e con il casco omologato, con la pettorina di protezione oltre ad abbigliamento adeguato alla spe-

cialità, evitando l'uso di caschi, maglie, pantaloni e stivali multicolore. Gli organizzatori dovranno comunicare l'eventuale non accettazione dell'iscrizione.

I Motoclub organizzatori hanno facoltà di richiedere il pagamento di tassa doppia per le iscrizioni giunte in ritardo.

Sarà a discrezione del M.C. organizzatore accettare eventuali iscrizioni fatte la mattina stessa della gara.

SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

Al sabato il M.C. dovrà prevedere operazioni preliminari e prove libere in pista senza nessun costo aggiuntivo.

Al mattino della domenica operazioni preliminari con svolgimento di tutte le prime manches precedute ciascuna da un giro di ricognizione; al pomeriggio disputa di tutte le seconde manches.

Ogni manche della classe A "over 50" e classe B consisterà in 10' + 2 giri; per le classi C, D, E, in 12' + 2 giri, per la classe F in 15' + 2 giri.

I conduttori della E60/79 si schiereranno alla partenza insieme agli altri conduttori della E125 con partenza che verrà loro data con ritardo di 3' rispetto alla partenza delle 125 per cui le loro manches saranno così di 9' + 2 giri cadauno.

La partenza sarà simultanea con cancello o con abbassamento della bandiera.

L'allineamento sarà fatto per sorteggio per la prima manche e secondo l'ordine di arrivo della prima manche per la seconda.

I concorrenti non partiti o ritirati non prendono punti e non entrano in classifica nella relativa manche.

PUNTEGGI

Per quanto riguarda la classe A "over 50" la classifica di ciascuna gara del trofeo sarà la somma del PUNTEGGIO di ciascuna delle due manches ottenuti in base all'ordine di arrivo, - come specificato per le classi B, C, D, E, F - in aggiunta al punteggio di partenza, che ogni pilota avrà fin dall'inizio e sarà costituito dai punti in base all'età della moto ed età del pilota conteggiati una sola volta, a condizione che giunga al traguardo almeno in una delle due manches e più precisamente:

PUNTEGGIO in base all'età della moto (rilevata dalla tessera di iscrizione al R.S.):

Moto	fino al 1968	5 punti
Moto	1969	4 punti
Moto	1970	3 punti
Moto	1971	2 punti
Moto	1972	1 punto
Moto	1973	0 punti

PUNTEGGIO in base all'età del pilota rilevata dalla licenza:

50 anni	punti 0
per ogni anno di età oltre i 50 anni	punti 1 in più.

Per quanto riguarda le classi B, C, D, E, F la classifica di ciascuna gara del trofeo sarà la somma del **punteggio ottenuto in base al solo ordine di arrivo** in ciascuna manche per ogni classe (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).

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

PRECISAZIONI

Si precisa che l'ottenimento dell'iscrizione al R.S. non comporta automaticamente l'autorizzazione alla partecipazione alla manifestazione.

E' competenza del Commissario di gara decidere se la moto iscritta potrà

partecipare o meno.

A questo scopo dovrà avvalersi dell'ausilio della Commissione tecnica che chiarirà, per quanto possibile, ogni dubbio tecnico - storico.

Al momento della iscrizione e/o operazioni preliminari e verifiche tecniche uno o più componenti della Commissione tecnica controlla la corrispondenza dei R.S. ed elenca eventuali componenti non conformi con quanto previsto dalle N.S. 2007 e comunica ai partecipanti le difformità per le quali produrre documentazioni a riguardo o correggere per la gara successiva.

L'elenco delle moto con difformità viene consegnato al Commissario di gara che ne controlla la corrispondenza e provvede ad inserirlo nel verbale della manifestazione.

La C.M.E. provvede a comunicare per iscritto ai piloti segnalati le difformità invitandoli, per la gara successiva, a sanare o a fornire documentazioni a riguardo.

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 verranno tolti i punti relativi alla gara in cui è stata effettuata la contestazione .

Fermo restando che nel caso di incongruenza del numero di telaio e/o grave o palese difformità storico – tecnica anche di parte di moto il conduttore verrà squalificato immediatamente.

REGOLAMENTO TECNICO

In generale I MOTOCICLI DEVONO AVERE CARATTERISTICHE ORIGINALI RELATIVE ALLA COSTRUZIONE DEGLI STESSI NEL RISPETTO DEGLI ANNI DI PRODUZIONE.

Data la sempre più difficile reperibilità di alcuni componenti, sarà possibile utilizzare il seguente materiale, non originale ma regolarmente in commercio negli anni di costruzione della moto:

parafanghi

comando gas

leve manubrio

silenziatore di scarico, che comunque dovrà essere più simile possibile all'originale

non sono ammessi para mani.

I cerchi possono essere indifferentemente di acciaio o di alluminio purché rigorosamente dell'epoca.

Le forcelle devono essere di epoca corrispondente alla moto anche se di diametro e di marca diversa.

I carburatori devono essere di epoca corrispondente alla moto anche se di diametro e di marca diversa.

Le marmitte devono essere di epoca corrispondente alla moto o il più possibile simili all'originale; sono escluse le marmitte "a serpentone".

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.

Per motocicli 2 tempi e 4 tempi fino all'anno 1972 sono vietati:

forcella con perno disassato (escluso Maico con forcella Maico)

ammortizzatori con serbatoio separato a gas o olio

ammortizzatori con alettatura sul fodero per raffreddamento.

Per motocicli 2 tempi post 1972 sino all'anno 1975 sono vietati: sostituzione del forcellone posteriore con altro di modello successivo al 1975.

N.B.

Per quanto riguarda le manifestazioni territoriali esse non dovranno essere concomitanti con quelle nazionali.

Si suggerisce di inviare al momento della preiscrizione o dell'iscrizione un sintetico "curriculum sportivo" del conduttore.

Si suggerisce ai M.C. che vengano premiati i primi 3 di ogni classe.

Eventuale ricordo della manifestazione a tutti i partecipanti al momento dell'iscrizione e/o premi alla moto meglio restaurata ecc. saranno a discrezione dell'organizzazione.

CAMPIONATO NAZIONALE GRUPPO 5 REGOLARITA' TROFEO TESTORI

Licenze valide: Fuoristrada Over 21 Moto d'Epoca o superiori. Età Over 30

Prove: 9, saranno validi i 7 migliori risultati su tutte le prove effettuate

Quota di iscrizione: € 40,00

Contributo federale: € 1.000,00 per ogni prova

PROCEDURA DI VERIFICA STORICO – TECNICA:

Uno o più componenti della Commissione tecnica, al momento dell'ingresso dei motocicli al parco chiuso, (previsto almeno 1 ora prima dell'inizio della gara) controlla la corrispondenza dei R.S. e elenca eventuali componenti non conformi con quanto previsto dalle N.S. 2007, comunica ai partecipanti le difformità da correggere per la gara successiva o eventualmente per le quali procurare documentazione a riguardo.

L'elenco delle moto con difformità viene consegnato al Commissario di gara, che ne controlla la corrispondenza e che provvede a inserirlo nel verbale della manifestazione.

La Commissione Moto d'Epoca provvede a comunicare per iscritto ai piloti segnalati le difformità, invitandoli per la gara successiva a sanare o a fornire documentazione a riguardo.

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.

DEFINIZIONE, LICENZE E MOTOCICLI AMMESSI

La filosofia del Campionato Italiano Regolarità d'Epoca intende promuovere e premiare l'uso di moto che hanno fatto la storia della regolarità.

Il Campionato Italiano Regolarità d'Epoca consiste in manifestazioni agonistiche per motociclette da regolarità, suddivise in tre fasce di età: fino al 1972, fino al 1975 e fino al 1981, iscritte al Registro Storico FMI. Le motociclette dovranno essere regolarmente immatricolate ed assicurate. Non sono ammesse motociclette da cross e non è consentito l'uso delle targhe prova. Possono partecipare i piloti con licenza Fuoristrada Over 21 Moto d'Epoca o superiori. Età over 30.

Possono partecipare anche i piloti UEM, con licenza e nulla osta della loro federazione di appartenenza.

Le Operazioni Preliminari si effettueranno dal sabato pomeriggio alla domenica mattina: alla consegna della moto al parco chiuso verrà ritirata la tesserina di iscrizione al R.S.N. per consentire un attento controllo della corrispondenza delle caratteristiche del mezzo presentato: la fiche verrà riconsegnata dopo la chiusura del parco chiuso prima della partenza o alla fine della gara al ritiro delle moto sempre dal parco chiuso.

Sono istituite le seguenti classi:

Motociclette costruite fino al 1972

Classe A 1	cilindrata	50 cc
Classe A 2	cilindrata	100 cc 2T
Classe A 3	cilindrata	125 cc 2T

Classe A 4	cilindrata		175 cc 2T
Classe A 5	cilindrata	oltre	175 cc 2T
Classe B 1	cilindrata		125 cc 4T
Classe B 2	cilindrata		175 cc 4T
Classe B 3	cilindrata	oltre	175 cc 4T

Motociclette costruite fino al 1975

Classe C 1	cilindrata	50 cc	
Classe C 2	cilindrata	100 cc	
Classe C 3	cilindrata	125 cc	
Classe C 4	cilindrata	175 cc	
Classe C 5	cilindrata	250 cc	
Classe C 6	cilindrata	oltre	250 cc

Motociclette costruite fino al 1981

Classe D 1	cilindrata	fino a	80 cc
Classe D 2	cilindrata	fino a	125 cc
Classe D 3	cilindrata	oltre	125 cc

Nel caso in cui in una classe non partissero almeno tre conduttori, gli stessi verranno accorpati alla classe immediatamente successiva: fanno ovviamente eccezione le classi A5, B3, C6 e D2 che, essendo le ultime di ogni raggruppamento, non possono che essere accorpate alla classe immediatamente precedente.

Per i partecipanti Under 30 è facoltà dell'organizzazione prevedere una classe unica, senza suddivisione di cilindrata e non valida ai fini di nessun trofeo: Classe F Conduttori Under 30 con moto di cilindrata e anno di costruzione fino al 1981.

Per le moto sino al 1981 (classe D1-D2-D3) la classifica viene stilata tenendo conto del tempo effettuato nelle prove speciali, corretto da coefficienti individuati rispetto all'età della moto, all'età dei conduttori, alla cilindrata e al ciclo di funzionamento 2T o 4T.

I suddetti coefficienti varieranno in un range complessivo tra il 2% e il 10%, e saranno comunque definiti e comunicati prima dell'inizio della prima gara.

SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

La manifestazione si svolgerà su percorso entofuoristrada, normalmente aperto al traffico, di lunghezza minima di 100 Km. e massima di 130 Km.

Le prove speciali (P.S.) devono sommare un tempo di percorrenza minimo di **almeno 20 minuti**, rilevabile dal tempo del primo classificato, salvo cause di forza maggiore. In ogni gara una delle prove deve essere assolutamente un fettucciato e il tempo di percorrenza dell'eventuale prova in linea deve essere necessariamente inferiore al tempo del singolo fettucciato. L'effettuazione delle prove speciali in linea è sempre subordinata all'approvazione da parte del rappresentante della Federazione, preventivamente nominato per ciascuna gara dalla Commissione Moto d'Epoca. Pertanto è stata istituita una Commissione di controllo i cui componenti avranno incarico, uno per ciascuna prova del Campionato, di visionare 15/20 giorni prima della manifestazione il percorso, le prove speciali e la logistica della partenza e del controllo orario. Potrà essere prevista anche una prova di accelerazione, di massimo 200 mt.: in questo caso il tempo va moltiplicato per 5. E' obbligatorio prevedere uno o più controlli a timbro.

ISCRIZIONI

Tutte le manifestazioni dovranno essere iscritte al Calendario Nazionale. Si precisa che i Regolamenti Particolari dovranno essere approvati dalla Commissione Moto d'Epoca Nazionale.

Le iscrizioni alle singole gare, redatte sugli appositi moduli, debbono pervenire al Moto Club organizzatore accompagnate dalla quota di iscrizione pre-

vista e dalla fotocopia della tessera di iscrizione al R.S.N. almeno dieci giorni prima della manifestazione. Gli organizzatori dovranno comunicare l'eventuale non accettazione dell'iscrizione. I Moto Club organizzatori hanno facoltà di richiedere il pagamento di tassa doppia per le iscrizioni giunte in ritardo.

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**, da richiedere alla CME, che sarà conservato per tutte le gare.

Il numero massimo dei partecipanti è fissato in 220, privilegiando i conduttori provvisti di numero fisso.

CLASSIFICHE E PUNTEGGI DELLE SQUADRE

"Squadre di Trofeo": ogni squadra sarà composta da quattro conduttori: verranno conteggiati i tre migliori risultati e il quarto servirà da discriminante in caso di parità. I piloti, tutti dello stesso M.C., i cui nomi saranno dichiarati al momento dell'iscrizione nelle categorie A, B e C, dovranno appartenere ad almeno due classi diverse e condurre almeno due marche di motocicli diverse.

"Squadre di Vaso": ogni squadra sarà composta da quattro conduttori: I piloti, tutti dello stesso M.C., i cui nomi saranno dichiarati al momento dell'iscrizione nelle categorie D, dovranno appartenere ad almeno due classi diverse e condurre almeno due marche di motocicli diverse.

E' iscrivibile da parte di ogni M.C. più di una squadra sia per il Trofeo che per il Vaso.

La classifica di squadra, sia Trofeo che Vaso, sarà stilata sommando il tempo totale di ogni conduttore, considerando come tempo totale del conduttore il tempo effettivo ottenuto (tempi delle prove speciali + eventuali penalità) sottratto dal tempo del vincitore della classe di appartenenza. Il vincitore di classe avrà tempo 0 (zero). Le squadre che alla fine della giornata non avranno almeno un pilota classificato con punti non saranno classificate. In caso di parità, si prenderà in considerazione il punteggio acquisito dal quarto componente, ad ulteriore parità il n° dei piloti classificati.

La classifica finale di squadre di club non avrà nessuno scarto, indipendentemente dalle prove effettuate.

Classifiche di classe: La classifica per ogni classe sarà data dalla somma dei tempi ottenuti nelle P.S. e dalle penalità nei C.O. : il vincitore sarà il conduttore che avrà totalizzato il tempo minore.

Per le moto sino al 1981 (classe D1-D2-D3) La classifica viene stilata tenendo conto del tempo effettuato nelle prove speciali, corretto da coefficienti individuati rispetto all'età della moto, all'età dei conduttori, alla cilindrata e al ciclo di funzionamento 2T o 4T

I suddetti coefficienti, varieranno in un range complessivo tra il 2% e il 10%, e saranno comunque definiti e comunicati prima dell'inizio della prima gara. Saranno premiati i primi tre classificati di ogni classe, lasciando a discrezione del Moto Club organizzatore l'estensione ai primi cinque classificati.

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 abbuoni (per ogni gara portata a termine) in base all'età del pilota (rilevata dalla licenza FMI) e verrà conteggiato a fine Campionato, secondo il seguente criterio:

Età compresa tra 30 e 39 anni	0 punti
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 anni in su	4 punti

e in base all'età della moto (rilevata dal R.S.) secondo il seguente criterio:

Moto costruite fino al 19681 punto

Nel caso di punteggi in parità sarà considerata, come discriminante a favore, l'anzianità del pilota.

I concorrenti ritirati o non partiti non prenderanno punteggio alcuno e non entreranno in classifica.

Le manifestazioni valide per il Campionato saranno 9, 10 se verrà organizzata una prova di 2 giorni, che sarà conteggiata come 2 prove singole. Su 9 manifestazioni verranno conteggiati i 7 migliori risultati; nel caso venissero organizzate solo 8 manifestazioni, i risultati conteggiati saranno i migliori 6. Se verrà indetta una prova di 2 giorni sarà conteggiata come 2 prove singole, una per ogni giorno. Si precisa che l'ultima prova del Trofeo non sarà considerata come scarto.

La tassa di iscrizione per le eventuali 2 giornate è di € 60,00; si precisa altresì che il sabato la gara non dovrà iniziare prima delle 11, mentre chi volesse partecipare a un solo giorno (indifferentemente il primo o il secondo) pagherà € 40,00.

Sarà obbligatorio il parco chiuso tra il primo e il secondo giorno; per coloro che partecipano solo al secondo giorno o per coloro che si sono ritirati al primo giorno e vogliono partecipare al secondo, le moto dovranno essere portate in parco chiuso entro le 18,30.

In questo tipo di manifestazione si precisa che non saranno punzonati motocicli alla domenica mattina.

REGOLAMENTO TECNICO

In generale, I MOTOCICLI DEVONO AVERE CARATTERISTICHE ORIGINALI RELATIVE ALLA COSTRUZIONE DEGLI STESSI NEL RISPETTO DEGLI ANNI DI PRODUZIONE.

Colore tabelle portanumero: Giallo con numeri neri per tutte le classi.

Sarà cura della Commissione Moto d'Epoca pubblicare e diffondere una lista di moto ammissibili al Campionato, compilata in base a una ricerca storica effettuata su articoli di riviste dell'epoca (dalla fine degli anni '60 alla fine degli anni '70). Tale lista potrà essere ampliata dalla presentazione di documentazione giornalistica originale dell'epoca, con la dimostrazione della partecipazione a manifestazioni agonistiche ufficiali di ulteriori motocicli.

Data la sempre più difficile reperibilità di alcuni componenti, sarà possibile utilizzare il seguente materiale, non originale, ma regolarmente in commercio negli anni di costruzione della moto:

- parafanghi
- comando gas
- leve manubrio
- silenziatore di scarico (in questo caso dovrà essere il più simile possibile all'originale).

I cerchi possono essere indifferentemente di acciaio o di alluminio, purché rigorosamente dell'epoca.

Le forcelle devono essere di epoca corrispondente alla moto, anche se di diametro e di marca diversa.

Per le moto costruite fino al 1972 lunghezza massima delle forcelle cm. 81 con escursione max. cm. 18; lunghezza massima degli ammortizzatori cm. 35,5.

Per le moto costruite fino al 1975 lunghezza massima delle forcelle cm. 86 con escursione max, cm. 22,5; lunghezza massima degli ammortizzatori cm. 37,5

Per la classe Open la Lunghezza delle forcelle e degli ammortizzatori è libera.

I carburatori devono essere di epoca corrispondente alla moto, anche se di diametro e marca diversi.

Nella categoria A e B sono vietati i carburatori Dell'Orto PHBH.

In tutte le categorie sono vietati i carburatori Mikuni anche se riconducibili all'epoca: sono ammessi solo sulle moto che li montavano di serie.

Le marmitte devono essere di epoca corrispondente alla moto o simili all'originale: sono escluse le marmitte a serpentine nelle classi A — B - C.

Per la classe Open le moto devono essere a 2 ammortizzatori, freni a Tamburo, raffreddamento ad aria.

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.

Se documentato storicamente (vedi carta di circolazione, giornali dell'epoca, attestati di gara ecc.), per quanto riguarda le moto che eccezionalmente sono state maggiorate o ridotte di cilindrata dai costruttori, prima dell'iscrizione alle gare di Campionato saranno valutate caso per caso dalla Commissione Moto d'Epoca e, se accettate, si dovrà procedere alla modifica del tesserino del Registro Storico necessaria per determinare la classe di appartenenza.

Per quanto riguarda le norme tecniche vigenti nell'enduro attuale (in particolare, la protezione del pignone catena, le dimensioni minime delle tabelle portanumero, i pneumatici con omologazione) si specifica che le moto d'epoca ne sono esentate.

E fatto l'obbligo del "salsicciotto" sul manubrio, e ammessa la mousse, sono vivamente consigliate le pedane pieghevoli .

Sono vietati i paramani.

Per motocicli 2 tempi e 4 tempi fino all'anno 1972 sono vietati:

Forcella con perno disassato (escluso Maico con forcella Maico)

Ammortizzatori con serbatoio separato a gas od olio

Ammortizzatori con alettatura sul fodero per il raffreddamento

Per i motocicli Fantic sino al 1975 la marmitta deve avere la prima parte in tubo e non stampata

Sempre per i motocicli Fantic sono consentiti i cilindri: 160.13.6100 -

Non sono consentiti i cilindri 160.13.6101 - 160.13.6102 - 220.13.6100

Si prende lo spunto per precisare che, come già per tutte le marche di motori, anche nei cilindri Fantic è possibile praticare elaborazioni, aggiunta di travasi, incamicature al nikasil ecc.. E' possibile inoltre montare carburatori di diametro e marca diversi da quelli che i cilindri stessi montavano di serie (purché di epoca assimilabile con quella dei cilindri stessi).

In conclusione si sottolinea che la base esterna da cui si parte per praticare ogni tipo di elaborazione interna a cilindri, cambi frizioni, carburatori, accensioni nonché a forcelle e ammortizzatori, deve essere inequivocabilmente dell'anno a cui la moto appartiene.

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

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

PRECISAZIONI

Alle gare è necessario effettuare la pre-iscrizione almeno 10 giorni prima della manifestazione.

Sarà a discrezione del Moto Club organizzatore accettare eventuali iscrizioni la mattina stessa della gara e/o applicare la tassa doppia.

Gli organizzatori dovranno effettuare le operazioni preliminari, il parco chiuso, la partenza, il controllo orario in luoghi fra loro vicini e accessibili facil-

mente. Sarà a facoltà degli organizzatori prevedere il parco chiuso già dal sabato pomeriggio. Si specifica inoltre che il controllo orario principale deve trovarsi nello stesso luogo della partenza, parco chiuso e parco piloti. Si invitano gli organizzatori, una volta sentito il parere del rappresentante della Commissione di controllo succitata, ad apportare le modifiche del caso quando necessarie.

Si consiglia caldamente agli organizzatori di voler disporre dei cronometristi già dal giorno precedente la manifestazione, in modo di evitare i consueti problemi legati all'eventuale inesperienza di questi in merito a gare di moto d'epoca.

Gli organizzatori dovranno quindi provvedere a far conoscere ai cronometristi il regolamento delle manifestazioni moto d'epoca, e ciò al fine di evitare errori nelle compilazioni delle classifiche.

TROFEO IMERIO TESTORI

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

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, secondo il regolamento vigente nell'enduro attuale, 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: E 1 – 80 cc. / E 2 – 125cc.

Il Trofeo non avrà prevalenza sulle manifestazioni regionali, pur essendo abbinato al Trofeo Regolarità Gr. 5.

Su 9 manifestazioni verranno conteggiati i 7 migliori risultati; nel caso venissero organizzate solo 8 manifestazioni, i risultati conteggiati saranno i migliori 6. Se verrà indetta una prova di 2 giorni sarà conteggiata come 2 prove singole, una per ogni giorno.

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 alla CME, che sarà conservato per tutte le gare. Si specifica che sarà fissato un numero massimo di **50** partecipanti che parteciperanno 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.

Il costo dell'iscrizione a ogni singola gara sarà di € **30**. Si precisa che l'ultima prova del Trofeo non sarà considerabile come scarto.

Per tutto quanto non contemplato nel presente regolamento, si farà riferimento alle N. S. Nazionali Enduro dell'anno in corso.

La premiazione finale con la consegna del Trofeo avverrà in concomitanza a quella del Gr. 5.

TROFEO NAZIONALE TRIAL GRUPPO 5

Licenze valide: Fuoristrada Over 21 Moto d'Epoca o superiori. Età over 30.

Prove a calendario: 7, tutte valide per la classifica finale

Quota iscrizione: € 35,00

Contributo federale: € 1.000,00 per ogni prova

DEFINIZIONE, LICENZE E MOTOCICLI AMMESSI

Sono manifestazioni agonistiche per moto da trial e motoalpinismo di modello fino al 1985, iscritte al Registro Storico FMI, regolarmente immatricolate ed assicurate. Non è ammesso l'uso delle targhe prova.

Possono partecipare i piloti con licenza fuoristrada Over 21 Moto d'Epoca o superiori. Per acquisire punti per il Trofeo età over 30.

Possono partecipare anche i piloti UEM, con licenza e nulla osta della loro federazione di appartenenza.

Alle gare di Trofeo è necessario effettuare la pre-iscrizione almeno 10 giorni prima della manifestazione. Sarà a discrezione dell'organizzatore accettare eventuali iscrizioni fatte la mattina stessa della gara con eventuale tassa doppia.

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.

Sono istituite le seguenti categorie:

Categoria Pre '65 / 4T

Giallo

Moto fino al 1964 (Pre '65)

Moto artigianali a 4 Tempi realizzate con motore e telaio derivati da modelli costruiti fino al 31.12.1968

Categoria Clubman

Giallo

Moto classiche dal 1965 al 1985

Moto artigianali a 2 Tempi

Moto artigianali a 4 Tempi realizzate con motore e telaio derivati da modelli costruiti dal 01.01.1969 al 31.12.1980

Categoria Expert

Verde

Moto classiche dal 1965 al 1985

Moto artigianali a 2 Tempi

Moto artigianali a 4 Tempi realizzate con motore e telaio derivati da modelli costruiti dal 01.01.1969 al 31.12.1980

Tutte le motociclette dovranno rispettare i seguenti vincoli costruttivi:

Raffreddamento ad aria, sospensione posteriore classica a due ammortizzatori, freni a tamburo.

SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

La manifestazione dovrà utilizzare i percorsi seguiti nei primi anni del trial in Italia (ove possibile), possibilmente privilegiando la formula del giro unico con almeno 15 zone no-stop e percorrendo un trasferimento fuoristrada sufficientemente lungo (almeno 15 Km.) e senza particolari difficoltà.

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

La media dei punteggi per gara (punti: numero delle zone) non dovrebbe essere superiore a UNO per i primi tre classificati di ogni categoria. Sono proibite le zone indoor o con ostacoli artificiali.

Il servizio di cronometraggio, anche alle prove di Trofeo, potrà essere svolto da un responsabile del Moto Club organizzatore.

Le zone facilitate dovranno essere contraddistinte dalle altre con indicazioni di diverso colore, lasciando al concorrente la scelta prima della partenza.

Categoria Pre '65 / 4T	indicazione percorso	Giallo
Categoria Clubman	indicazione percorso	Giallo
Categoria Expert	indicazione percorso	Verde

L'ordine di partenza delle categorie dovrà essere il seguente:

- Clubman
- Pre '65 / 4T
- Expert

PUNTEGGI

La classifica sarà stilata in base alle penalizzazioni nelle zone controllate, valutate secondo l'Annesso V° RMS - Trial.

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

Categoria Clubman – Expert

Moto dal 1980 al 1985– Moto Artigianali	0 punti
Moto dal 1978 al 1979	6 punti
Moto dal 1975 al 1977	9 punti
Moto dal 1970 al 1974	12 punti
Moto dal 1965 al 1969	15 punti

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

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

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

Età compresa tra 30 a 34 anni	6 punti
Età compresa tra 35 a 39 anni	3 punti
Età compresa tra 40 a 59 anni	nessun abbuono o penalità

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

I punteggi per la classifica del Trofeo 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 Trofeo.

I concorrenti ritirati o non partiti non prendono punteggio alcuno e non entrano in classifica.

OBBLIGHI DELL'ORGANIZZAZIONE

Gli organizzatori dovranno rispettare i seguenti punti:

Fettucciare le zone come da regolamento generale Trial

Attenersi alle indicazioni relative ai colori dei percorsi

Organizzare in concomitanza alla prova di Trofeo Gruppo 5:

MOSTRA / Esposizione veicoli storici per gli iscritti FMI

Motoconcentrazione Gr. 1 Trial denominata MotoCavalcata per iscritti FMI (autorizzata dalla C.M.E.)

PREMIAZIONE 1° squadre CLUBMAN ed EXPERT (tre conduttori stesso CLUB)

EVITARE CONCOMITANZE CON CAMPIONATI REGIONALI/PROMOZIONALI.

CLASSE OPEN

Al fine di favorire l'interesse alla partecipazione alle gare di Trofeo, viene istituita una classe a carattere nazionale o interregionale non valida per il trofeo, a cui possono partecipare i motocicli da trial e motoalpinismo, e i piloti titolari di una qualsiasi licenza di specialità fuoristrada.

Detta manifestazione proporrà in un'unica categoria denominata OPEN, due specifiche classifiche: per il percorso CLUBMAN (indicazione giallo) ed EXPERT (indicazione verde).

Saranno assegnati abbuoni in base all'età della moto.

Categoria OPEN Clubman – Expert

Moto dal 1980 al 1986 6 punti

Moto dal 1970 al 1979 12 punti

Moto dal 1950 al 1969 20 punti

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 escluse le prove di abilità, includere un Motoraduno Gr. 1 per titolari della sola tessera FMI, con il solo riconoscimento di partecipazione, senza alcuna classifica di merito.

Quota iscrizione Open : € 25,00

Quota iscrizione Motoraduno : € 20,00

REVIVAL AMATORIALI PER MANIFESTAZIONI SU STRADA E FUORISTRADA

Manifestazioni amatoriali su strada e fuoristrada, da concordare con la Commissione Moto d'Epoca in funzione del programma della manifestazione stessa.

Questo tipo di manifestazioni deve privilegiare l'aspetto storico e culturale (mostra - sfilata di modelli storici - partecipazione di campioni del passato con moto del loro periodo - partecipazione di originali moto da corsa dell'epoca - mostre fotografiche delle manifestazioni originarie ecc.) e non quello solamente sportivo.

Al fine di un maggior controllo ed una maggiore serietà di ciascun evento, si è resa obbligatoria l'iscrizione a calendario nazionale.

Viste le difficoltà derivanti dall'organizzare in sicurezza manifestazioni di Gruppo 3 su strada, si è cercato di valorizzare gli eventi che hanno una riconosciuta validità storica ed una inconfutabile aderenza al patrimonio storico culturale motociclistico. In particolare la CME e quindi la FMI richiamano l'attenzione sulla normativa attuale e sugli obblighi che ne derivano. L'art. 9 del codice della strada art. III°, la circolare del 24/01/05 e successive modificazioni precisano infatti che "le competizioni sportive con veicoli [...] possono essere disputate solo se regolarmente autorizzate".

Le autorità locali rimangono comunque protagoniste per quanto riguarda la responsabilità, che non può essere girata alla FMI per quanto attiene il pubblico e la sua tutela.

Per le manifestazioni che prevedono la chiusura di strade aperte al traffico, per permettere la partecipazione di moto da competizione (non in regola con il codice della strada), la responsabilità della sicurezza degli spettatori è a carico degli enti pubblici che autorizzano la chiusura del percorso medesimo, i quali devono farsi carico di notificare le direttive a riguardo prima del rilascio del nullaosta da parte della FMI.

La Commissione, dopo aver valutato le proposte e le indicazioni sulla sicurezza degli spettatori, inserirà nel proprio calendario le manifestazioni selezionate (ipotizzando una cadenza biennale) e accerterà che il programma venga rispettato (condizione determinante per assegnare la manifestazione negli anni successivi).

Per le manifestazioni che prevedono la partecipazione di moto da competizione o derivate, comunque non in regola con il codice della strada, su percorsi chiusi al traffico è obbligatoria la licenza Promosport Country Moto Epoca e il RS del motociclo.

Per le manifestazioni che prevedono percorsi o parte di essi chiusi al traffico da percorrere una sola volta, con l'esclusiva partecipazione di motocicli costruiti prima del 1950, anche se non in regola con il codice della strada, è sufficiente la tessera FMI ed è obbligatorio il RS del motociclo.

E' esclusa da questo tipo di manifestazione qualsiasi forma di classifica.

L'eventuale partecipazione delle moto iscritte all'Albo per Moto da Competizione di 1ª categoria va specificata sul R.P. della manifestazione.

Licenze valide: Promosport Country Moto Epoca.

Classi e fasce d'età: Da concordare con la C.M.E. a seconda della manifestazione rievocata.

FUORISTRADA D'EPOCA A CARATTERE REGIONALE

Gli organizzatori di manifestazioni di fuoristrada d'epoca a carattere regionale devono tassativamente attenersi alle seguenti indicazioni:

Si può formare una batteria con classifica unica, qualsiasi siano le cilindrato e gli anni dei motocicli partecipanti, abbinata a manifestazioni di Cross o Regolarità regionale con l'applicazione dei criteri sportivi previsti per questo tipo di manifestazioni.

Possono partecipare titolari di qualsiasi licenza FMI nazionale o territoriale con motocicli costruiti prima del 1980 (1984 per il trial) compreso, aventi sospensione posteriore a due ammortizzatori, freni a tamburo, raffreddamento ad aria; tutti i componenti devono essere originali o del periodo.

Tutti i partecipanti dovranno esibire il tesserino di iscrizione del motociclo al Registro Storico FMI.

La partecipazione, per quanto riguarda la batteria di Moto d'Epoca, dovrà essere a carattere regionale (tesserati di Moto Club della regione organizzatrice) anche se inserita in una manifestazione interregionale.

Per i Comitati Regionali che si avvalgono di questa formula c'è l'obbligo, a manifestazione avvenuta, di inviare alla Commissione Moto d'Epoca Nazionale l'elenco dei partecipanti e dei rispettivi motocicli.

