

Moto d'Epoca

Annesso VII R.M.M.



MOTO D'EPOCA

PREMESSA DI CARATTERE GENERALE

E' di competenza della Commissione Moto d'Epoca la regolamentazione, la gestione e/o l'autorizzazione per tutto ciò che riguarda moto con oltre 20 anni dalla costruzione, nel rispetto di quanto previsto dal codice della strada (Art. 60 D. Lgs. n. 285/92) e successive modificazioni (Art. 63 legge 342/2000 ecc).

PARTE PRIMA

REGISTRO STORICO NAZIONALE

1. 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, in base all'art. 152 del codice della strada, 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.

Qualunque modifica alle caratteristiche tecnico-costruttive o estetiche non comunicata, comporta l'immediata cancellazione dal Registro Storico; è obbligatorio pertanto comunicare tempestivamente tutte le variazioni alla CME richiedendo, previa approvazione, l'aggiornamento del tesserino del RS. In caso di mancata comunicazione la FMI si riserva di ritirare il tesserino del RS e l'eventuale targhetta metallica

2. ISCRIZIONE, FASCE D'ETA' E TIPOLOGIE

Gli affiliati alla FMI con tessera di tipo "Federale" (effettuata on line oppure tramite un moto club affiliato) 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.feder-moto.it settore moto epoca), tutti i motoveicoli la cui data di costruzione o commercializzazione sia compresa tra le seguenti fasce:

- A) STORICHE** motoveicoli e/o modelli in produzione dalle origini fino al 31-12-1944
- B) EPOCA** motoveicoli e ciclomotori e/o modelli in produzione dal 01-01-1945 al 31-12-1968/70

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

D) POST-CLASSICHE motoveicoli costruiti dal 01-01-1976 fino compimento dei 20 anni dalla data di costruzione, necessari per l'iscrizione al REGISTRO STORICO FMI con l'esclusione dei ciclomotori, che verranno iscritti soltanto al compimento del 25° anno di età dalla data di produzione.

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.

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, escluso la categoria "Corti"

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

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

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 adattati per fuoristrada escursionistico e anche per la circolazione su strada

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 derivandole 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 compiono un esame preliminare della pratica esprimendo un parere, che nel caso sia positivo non assicura il buon fine della pratica stessa, in quanto è la Commissione Nazionale, che nelle sue sedute periodiche presso la FMI a Roma, determina l'esito finale della pratica.

La Commissione è formata dagli Esaminatori Nazionali che di volta in volta sono convocati per farne parte, quest'ultimi 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.

In merito alla fase preliminare dell'esame della richiesta d'iscrizione, si precisa che l'esaminatore è tenuto a comunicare lo stato della pratica esclusivamente al socio titolare della richiesta e a nessun altro, infatti non è riconosciuto nessun intermediario (Presidenti o Segretari di MC, titolari agenzie pratiche auto, ecc) al fine di rispettare le normative sulla Privacy.

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.

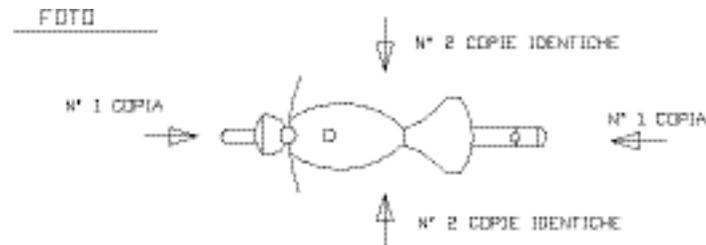
L'ISCRIZIONE AL REGISTRO STORICO NON COMPORTE L'AUTOMATICA AMMISSIONE A MANIFESTAZIONI E/O COMPETIZIONI.

3. MODALITÀ PER L'ISCRIZIONE AL REGISTRO STORICO

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; la fotocopia non è richiesta in caso di tesseramento on line tramite il Moto Club Italia.
- 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 35,00 (n° 1 quota per ogni moto da iscrivere) a mezzo assegno circolare non trasferibile intestato alla Federazione Motociclistica Italiana oppure versamento sul c/c postale n° 29889037.
- 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 8 foto: 2 destre e 2 sinistre con carena; 1 destra e 1 sinistra senza carena; 1 anteriore e una posteriore con carena. per le moto DERIVATE senza carena o col cupolino, sono necessarie 6 foto: 2 destre e 2 sinistre; 1 anteriore e una posteriore.

Per tutte le moto e per tutti i ciclomotori sono richieste anche una foto del

numero di telaio (che deve essere leggibile) ed una a circa un metro di distanza, utile a individuare la zona dove il numero è posizionato.

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.

Dopo 60/90 giorni, qualora non siano pervenute comunicazioni di sospensione o altre richieste, è possibile per il socio richiedere informazioni sullo stato della propria pratica all'esaminatore di riferimento; si sconsiglia altresì vivamente di effettuare ricerche o chiedere informazioni prima di tale periodo.

Alle motociclette Storiche, d'Epoca e Classiche, 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 modulo 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.

Affiliazione ai registri storici di marca

La quota annua di affiliazione di un Registro Storico di Marca è di Euro 52,00. **Le richieste devono essere inviate alla FMI di Roma tramite l'apposito modulo allegando copia dell'atto costitutivo se si tratta della prima affiliazione.**

4. 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.

5. 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 alla voce "Bollo Regioni" per i dettagli).

6. 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%. In questo caso si possono mantenere targa e libretto originari.**

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.**

7. 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.

- a) L'utente deve essere tesserato alla FMI attraverso un Moto Club oppure "on line". 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 della quota di Euro 35,00 per la richiesta di iscrizione al R.S. e la quota di Euro 50,00 per il rilascio del C.C.T..
- b) 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).

- c) 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.
- d) 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.
- e) 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.

PARTE SECONDA

NORME GENERALI PER LE MANIFESTAZIONI DI MOTO EPOCA

PREMESSE DI CARATTERE GENERALE

Al fine di evitare incomprensioni o sovrapposizioni di competenza, la regolamentazione, la gestione e/o l'autorizzazione di tutte le manifestazioni di ogni specialità motociclistica che adottati, 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.

E' altresì di competenza della Commissione Moto d'Epoca la gestione e/o l'autorizzazione di quelle manifestazioni dove sono previste o ammesse alla partecipazione moto con oltre 20 anni dalla costruzione, nel rispetto di quanto previsto dal codice della strada (Art. 60 D. Lgs. n. 285/92) e successive modificazioni (Art. 63 legge 342/2000 ecc).

1. 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.

2. 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.

3. 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 disponibili sul sito www.federmoto.it o su richiesta presso gli uffici competenti, 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 compilazione 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.

4. 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.

5. 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.

6. OMOLOGAZIONE DELLE MANIFESTAZIONI E SCHEDE DI QUALITÀ'

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. Una apposita scheda di qualità, redatta come di seguito descritto, sarà quindi elemento fondamentale per l'erogazione del contributo federale.

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.

SCHEDE DI QUALITÀ'

Al fine di riconoscere al meglio l'operato degli organizzatori vengono fissati degli standard di qualità su apposita scheda compilata a proprio insindacabile giudizio da ciascuno dei seguenti soggetti: commissario di gara, direttore di gara, rappresentante della CME, rappresentante piloti.

Eventuali mancanze organizzative verranno quindi notificate a chi di competenza con conseguente erogazione al minimo del contributo in modo meritocratico. Qualora il MC organizzatore non trovasse corretto il giudizio generale, si procederà ad un confronto con la CME perché la scheda di qualità divenga un elemento migliorativo generale per tutti.

SCHEDA DI QUALITA'	Insufficiente	Sufficiente	Buono
Promozione e comunicazione evento			
Segreteria gara			
Servizi generali (elettricità, acqua, ristorazione, bagni, etc)			
Qualità del tracciato (percorsi fuori strada)			
Sicurezza generale sul tracciato			
Sicurezza generale fuori del tracciato			
Assistenza personale di servizio sul tracciato			
Assistenza personale di servizio fuori del tracciato			
Informazioni ai partecipanti durante l'evento			
Facilitazioni generali per concorrenti, pubblico e accompagnatori			
Facilitazioni generali per verifiche ecc			

Note generali:

Scheda redatta da: Direttore di gara - Rappresentante della CME - Commissario delegato - Rappresentante Piloti

7. 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 una sovrattassa per le iscrizioni giunte in ritardo che non sia superiore ad un quarto della tassa stessa.

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

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

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

8. 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 riterrà 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.

PARTE TERZA

MANIFESTAZIONI TURISTICHE PER MOTO D'EPOCA

1. 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.

2. TROFEO NAZIONALE GR. 2

MOTOROID STORICI STRADA E FUORISTRADA

2.1 TROFEO MOTOROID GR.2

Licenze valide: Tessera FMI per tutte le manifestazioni, è consigliata la licenza turistica per le manifestazioni di Gran Fondo.

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

Prove: 6/7 valide per la classifica finale con uno scarto, se 8 prove con 2 scarti.

Contributo federale: da € 500,00 a € 1.000,00 per ogni prova a seconda del parere espresso nella "Scheda di Qualità".

Il Motoroid Storico è una manifestazione turistico - culturale di regolarità amatoriale, da tenersi su strade aperte al traffico, che rievocano 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.

Qualsiasi modifica a quanto previsto nelle NS può solo essere autorizzata dalla CME Nazionale.

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 manifestazioni **regionali**, e solo per quelle, non è prevista la presenza del Commissario; il Direttore di gara deve inviare l'elenco dei partecipan-

ti, aggiungendo il numero del registro storico del motociclo, accompagnato dalle classifiche firmate oltre che dal Direttore di Gara anche dai cronometristi.

2.2 STRADA

2.2.1 - DEFINIZIONE E MOTOCICLI AMMESSI

Il Motoroid Storico è una manifestazione turistico - culturale di regolarità amatoriale, da tenersi su strade aperte al traffico che, possibilmente, rievocano 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 1987) 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 1987	
	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 1987.

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 accorpate 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 1988 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.

2.2.2 - 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 parta da un minimo di 50 Km. fino ad un massimo di 150 km.

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

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

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

2.2.3 - TABELLA DI MARCIA

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

- il percorso con indicazione delle località attraversate e il relativo chilometraggio parziale e progressivo
- l'ubicazione dei controlli di transito, orari e a timbro, che devono essere preavvisati con cartelli
- l'orario teorico di transito ai vari controlli
- l'ubicazione e le caratteristiche delle prove complementari
- 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.

2.2.4 - 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 consistono 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.

2.2.5 - 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. e un minimo di 4 tratti a tempo imposto, anche se concatenati con i 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.

2.3 FUORISTRADA

2.3.6 - 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.

2.3.7 CLASSI

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

2.3.8 - 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.

2.3.9 - 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.

PARTE QUARTA

MANIFESTAZIONI SPORTIVE
PER MOTO D'EPOCA E RELATIVI TROFEI

Sono istituiti per l'anno 2008 i seguenti Trofei di Specialità nelle varie tipologie di manifestazioni per Moto d'Epoca:

1. 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 (Meeting pista e salita) e quelli solo nel fuoristrada (regolarità, cross e trial) per assegnare le coppe di specialità.

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

2. "MEETING – EPOCA IN PISTA"

Manifestazioni in pista comprendenti: Gentleman Driver Gr.3 - Regularity Gr.4 - Road Racing Gr. 5 - Endurance Classic Bike - 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 accorpare 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.

I motocicli dovranno attenersi al massimo rispetto estetico della fascia storica di appartenenza pertanto al fine di una corretta immagine storico - tecnica del motociclo è vietato l'uso di componenti e parti meccaniche diverse da quelle montate nel periodo di produzione.

E' proibito l'uso di componenti che alterino l'aspetto storico - estetico del motociclo, come titanio, ergal colorato e fibra di carbonio; sono consentiti la sostituzione di particolari originali con altri ma si dovranno utilizzare componenti in vetroresina uguali a quelli del periodo mantenendo la coerenza storica del mezzo. Si precisa che per coerenza storica del mezzo si intende anche l'aspetto estetico e pertanto è vietato l'utilizzo di componenti delle sovrastrutture (cupolini, carene, codoni ecc) non riferiti al periodo della classe di appartenenza .

Per le classi agonistiche, nel rispetto della "coerenza storica", si precisa che l'altezza da terra misurata all'estremità dei manubri non deve superare in altezza il trapezio superiore della forcella.

Tutte le moto per accedere alle manifestazioni devono avere caratteristiche tecniche, estetiche e di età che ne indichino l'inserimento in una categoria ben precisa, pertanto, i "passaggi di categoria" dovranno essere autorizzati con "NULLA-OSTA" della Commissione M. E.

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

Nei Meeting e nelle manifestazioni in genere è prevista la partecipazione dei Registri di Marca associati o dei Moto Club di marca.

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: Over 30 per accedere al punteggio dei vari Trofei Promosport Country Moto Epoca o superiori per il Gr. 3 e Gr. 4 – Fuoristrada Over 21+Estensione Velocità 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 –

€ 120,00 per il Trofeo Nazionale Moto Epoca Regularity Gr.4 – Trofeo Elettriche

€ 150,00 per il Trofeo Nazionale Moto Epoca Regularity Gr.4 Sidecar

€ 180,00 per tutti gli altri Trofei.

Montepremi o premi di merito: € 10.000,00 sulle classifiche, a carico della FMI. 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" ovvero in forma di iscrizione gratuita alla gara successiva.

Si prevede per ogni manifestazione una "Parte Culturale"

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

Ogni appuntamento prevede l'invito a 2/3 Registri Storici di Marca, MC, purché affiliati alla FMI.

Avranno spazio (gratuito) per esporre le proprie motociclette, potranno sfilare in pista, 2 o 3 giri in una sessione riservata.

Scopo della presenza dei Registri Storici di Marca:

- Preservare lo spirito di Marca;

- Mantenere vivo il ricordo dei modelli;

- Favorire la conservazione del ricordo di Marca e modello nella memoria degli spettatori prima e dei lettori dopo.

Ipotizzabile l'inizio delle sessioni di verifica per rilasciare l'"Attestato di Originalità" .

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

La presenza del Collezionista ufficiale è intesa come ringraziamento per la sua attività, e come premio alla qualità dei modelli che vorrà portare in esposizione, che potranno sfilare in pista, 1 o 2 giri in una sessione riservata

La presenza del Personaggio avrà lo scopo di dare ulteriore lustro alla manifestazione, ampliando la possibilità di lavoro della stampa, anche la meno specializzata, che voglia puntare sull'aspetto umano più che su quello meccanico.

Il "Memorial" sarà l'occasione per ricordare personaggi illustri con evento tematico dedicato, coinvolgendo MC o associazioni.

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 motori a 4 tempi dovranno essere dotate, sotto il motore, di apposito contenitore a bacinella, atto a contenere un feltro o spugna per assorbire accidentali perdite o trafileggi di lubrificante del motore .. 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 sfia-to. Sono previsti silenziatori atti a non superare i 108 DB/a.

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

Procedura di Partenza: Fermo restando la necessità di prevedere una pre-griglia all'ingresso, si procede come segue:

- Per la classe Gentleman Driver Gr.3 l'ingresso in pista avviene direttamente dai Box una moto alla volta.
- Per la classe Regularity Gr.4 la partenza avverrà dalla griglia, ove sarà rispettato il tempo delle prove di qualificazione per l'allineamento; vista la tipologia della manifestazione si prevede che nelle piste con griglie di partenza di 4 piloti per fila si posizioneranno 3 partecipanti a fila, in quelle che ne prevedono 3 se ne posizioneranno 2 per fila.
- Per la - Road Racing Gr. 5, vista la tipologia delle moto, si applicherà un sistema di partenza "abbreviato" e pertanto i motori non dovranno essere spenti sulla griglia di partenza. Il DdG eseguirà la procedura di partenza con l'esposizione dei cartelli 3 – 1 quindi, ferme restando le altre norme generali, 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 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.

Tablette porta numero - numeri - colori

Si segnala che eventuali colori delle tablette diversi da quelli consigliati debbono essere comunque leggibili e su sfondo uniforme. Inoltre tutte le classi, eccetto i sidecar gruppo 4, avranno obbligatoriamente numeri a tre cifre con il primo ad identificare la classe di appartenenza

	Colore Tabella	Colore Numero	Prima cifra
Gr. 4 50/80 - 125	Rosso	Bianco	1 X X
Gr. 4 175	Bianco	Nero	2 X X
Gr. 4 250	Verde	Bianco	3 X X
Gr. 4 500	Gialla	Nero	5 X X
Gr. 4 Classiche	Blu	Bianco	6 X X
Gr. 4 Post classiche	Bianco	Nero	7 X X - fino a 750 produzione fino al 1978
			9 X X - se di cilindrata superiore e/o di più recente costruzione
Gr. 4 Sidecar			
GP 500 Epoca	Gialla	Neri	5 X X
GP 500 Classiche	Blu	Blanchi	6 X X
Sport 750	Bianca	Neri	7 X X
Maxi Moto	Rossa	Blanchi	9 X X

2.1 - GENTLEMAN DRIVER "AMATORIALE GR. 3"

Licenza Promosport Country Moto Epoca o superiori.

Prove libere con moto iscritte al Registro Storico FMI di qualsiasi tipologia stradale, turismo, sport, derivate, GP ecc.

Le partenze saranno divise per fascia storica: epoca fino al 1968, classiche fino al 1975, post classiche fino al compimento dell'anno indispensabile per l'iscrizione al RS e per cilindrata, compatibilmente con la ricezione della pista e il numero degli iscritti. La CME si riserva di negare la partecipazione a chiunque presuma di un comportamento non conforme allo spirito della categoria.

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

Assegnazione di attestato con la partecipazione ad almeno 4 Meeting pista-salita.

Svolgimento: partecipazione in una - due giornate, con un turno eventuale il primo giorno e due turni il secondo di 20 minuti circa.

L'ingresso in pista avverrà direttamente dai box uno alla volta senza schieramento di partenza in griglia e senza premiazioni,

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

2.2 - GENTLEMAN DRIVER TROFEO NAZIONALE "Gr. 4 REGULARITY"

Licenza Promosport Country Moto Epoca o superiori.

Classi: 50/125-175-250-350-500 modelli fino al 1968/70 – Classiche fino al 1976, Post Classiche fino al 1983 esclusivamente in assetto corsa o derivate rispettando l'aspetto del mezzo nel suo contesto storico, verranno esclusi i motocicli che si presentano alle verifiche storico – tecniche con assetti raffazzonati. Post Classiche fino al 1987 in assetto stradale, per queste ultime è obbligatorio, per sicurezza, nastrare il faro e le luci posteriori, le frecce se sono di vetro, fermare il cavalletto con filo di ferro al telaio, togliere gli specchi, per i motori con raffreddamento a liquido si precisa che è consentita soltanto acqua.

Definizioni delle classi, numeri e colori come da tabella precedente colori consigliati per le rispettive tablette porta numero, il numero minimo dei partecipanti per determinare una classe è previsto in 5 piloti verificati.

Epoca 50/80 fino 80 cc 2e4/T – anno 1976 .

Epoca 125 fino a 125cc 2e4/T – anno 1970.

Epoca 175 fino 175cc 2e4/T - anno 1970 - Aletta H.D. 125cc.

Epoca 250 fino 250 cc 2e4/T - anno 1970.

Epoca 500 fino 500 cc 2e4/T - anno 1970.

Classiche Classiche /Sport - fino a 750 2e4/T - motociclette derivate da modelli di serie prodotti fino al 31-12-1976.

Post Classiche Tutte le Moto fino a cc.1200 bicilindriche, fino a cc.1100 quattro cilindri, fino a cc.750 2/T GP, costruite fino al 1983.

Sidecar Corsa o derivati: Carrozzino indifferentemente posto a destra o a sinistra della moto ma obbligatoriamente con l'uscita del passeggero nella parte anteriore della ciabatta escluso per i "Corti" che potrà essere anche posteriore.

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

Motorizzazioni sidecar per tipologia Classiche: tutte quelle in produzione fino

al 1976 compreso 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": tutti quelli in produzione fino agli anni previsti per l'iscrizione al RS.

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

Svolgimento:

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, vista la tipologia della manifestazione si prevede che nelle piste con griglie di partenza di 4 piloti per fila si posizioneranno 3 partecipanti a fila, in quelle che ne prevedono 3 se ne posizioneranno 2 per fila. 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, in base alla classe di appartenenza per le prove di qualifica. Al termine delle stesse verrà redatto un foglio riepilogativo dei tempi e quindi verranno estrapolate le griglie delle varie partenze in base al tempo di qualificazione senza considerare la classe di appartenenza. Al termine delle gare, come da giri previsti dal R. P. di cui il 70% validi per la classifica, si procederà quindi a riunire i concorrenti in base a una classifica assoluta per la classe di appartenenza e a procedere alle premiazioni per 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.....	1.24	penalità

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.

Verrà assegnato un premio per la fedeltà alla manifestazione consistente in 3 punti per ogni partecipazione ai Meeting pista e salita.

2.2.1 - NORME TECNICHE

GENERALITÀ

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 la sostituzione di particolari originali con altri ma si dovranno utilizzare componenti che salvaguardino la coerenza storica del mezzo.

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.

CARBURATORI

Si devono utilizzare carburatori del di riferimento della moto, 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.

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.

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". Larghezza max cerchi la misura equivalente come previsto per il Gruppo 5.

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

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.

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 R.M.M. - Velocità); sono previsti silenziatori atti a non superare i 108 DB/a.

2.3 - TROFEO NAZIONALE EPOCA G.P. 500

Fasce d'età: Over 30 per accedere al punteggio dei vari Trofei

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

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

L'accorpamento di questa classe se non raggiunge i 5 partecipanti (verificati) è previsto con la classe Classiche GP 500. I numeri di gara dovranno essere di tre cifre, neri su tabella gialla e con il primo numero 5.

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.

2.3.1 - 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 rispettare 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, (consentito solo aria)

E' consentita una tolleranza sulla cilindrata del 3,5% oltre la classe di appartenenza per i motocicli con cilindrata originaria al limite della classe.

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.

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.

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.

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.

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 R.M.M. - I Velocità); sono previsti silenziatori atti a non superare i 108 DB/a.

2.4 - TROFEO NAZIONALE CLASSICHE G.P. 500

Fasce d'età: Over 30 per accedere al punteggio dei vari Trofei

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

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 con 2 valvole per cilindro - 4/T bicilindrici, bialbero e multivalvole, moto di derivazione stradale o da GP con raffreddamento ad aria o ad acqua – (Per le moto Yamaha si intende fino al modello G compreso). possono partecipare modelli costruiti fino al 31-12-1980. L'accorpamento di questa classe se non raggiunge i 5 partecipanti (verificati) è previsto con la classe Sport 750. I numeri di gara dovranno essere di tre cifre, bianchi su tabella blu e con il primo numero 6.

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.

2.4.1 - 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 rispettare quello della fascia storica di appartenenza. E' consentita una tolleranza sulla cilindrata del 3,5% oltre la classe di appartenenza per i motocicli con cilindrata originaria al limite della classe.

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.

CARBURATORI

Si devono utilizzare carburatori del periodo (1978 coetanei con il modello della moto) 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.

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.

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.

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 o monoammortizzatore se montato di serie; 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. o altri dischi flottanti, solo dello stesso tipo e diametro, montato di serie sulla moto dal costruttore. Sono vietate pompe freno radiali o con serbatoio olio separato.

Ruote a raggi, diametro minimo dei cerchi 18", larghezza max cerchi 3.00". 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.

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 R.M.M. - Velocità) sono previsti silenziatori atti a non superare i 108 DB/a.

2.5 - TROFEO NAZIONALE SPORT 750

Fasce d'età: Over 30 per accedere al punteggio dei vari Trofei

Licenze: Fuoristrada Over 21 + Estensione Velocità o superiori di specialità. 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 originaria da 540cc a 750cc - 2, 3 e 4 cilindri 4/T – tutte le moto con 2 valvole per cilindro, costruite fino a tutto il 1976; 2/T fino a 750 con telai di serie costruiti fino a tutto il 1976. I numeri di gara dovranno essere di tre cifre, neri su tabella bianca e con il primo numero 7.

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 verificati, 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.

2.5.1 - 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 per i motocicli con cilindrata originaria al limite della classe.

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.

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.

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.

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 o altri

dischi flottanti, solo dello stesso tipo e diametro, montato di serie sulla moto dal costruttore. 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. Freni a tamburo di serie.

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.

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.

2.5.2 "COPPA DERIVATE DI SERIE"

All'interno della classe SPORT 750, viene istituita una COPPA DERIVATE DI SERIE da consegnarsi ai primi tre classificati che avranno ottenuto i migliori piazzamenti nel corso del TROFEO SPORT 750 del 2008.

Potranno partecipare le moto Derivate di serie con cilindrata originaria da 340cc a 750cc, originali o replicate con le stesse caratteristiche tecniche ed estetiche, come da fiche di omologazione FMI DERIVATE DI SERIE/1975, consultabili nel sito della FMI. Potranno inoltre partecipare le moto non in possesso di FICHE, ma che comunque risultino commercializzate entro il 1976. La commissione EPOCA si impegna a ricostruire i dati mancanti e a riprodurre le fiches dietro richiesta.

E' vietato modificare: il ciclo del motore, la corsa del pistone, il numero dei cilindri e il sistema di raffreddamento, il sistema di alimentazione, numero, tipo e dimensione dei carburatori, materiale e tipo di fusione della testata – cilindro – carter - scatola del cambio, sistema e tipologia della distribuzione (numero e diametro delle valvole per i 4/T, superficie di luci e travasi per i 2/T), frizione: tipo e numero dischi che la compongono, trasmissione: primaria e secondaria, cambio: il numero delle marce, telaio e forcellone posteriore, serbatoio benzina – serbatoio olio, freni: tipo e modello, cerchi ruota. Tabella ovale portanumero anteriore con piccolo tagliavento come all'epoca per i modelli senza carena o cupolino di serie.

I motocicli DERIVATE DI SERIE devono essere dotati del dispositivo di avviamento originale e presente sul modello di serie.

Sono ammesse le seguenti modifiche: la cilindrata può essere maggiorata tramite alesaggio fino ad un massimo di 3.5 % oltre quella originaria ma non deve comunque superare la soglia dei 750 cc, limite della classe; i tubi di scarico possono essere sostituiti nel tipo e nella forma purché muniti di silenziatori con un livello fonometrico non superiore ai 108 DB/a; sella, pedane poggia piedi, pedali di comando, manubri e leve possono essere sostituiti per adeguarli al tipo di utilizzo. E' consentito l'utilizzo delle ruote da 18" a raggi, anche con cerchio in alluminio. Doppio disco se sulla forcella era previsto l'attacco per il secondo disco, altrimenti come di serie, tamburo di serie.

Sistema di accensione: il tipo a puntine può essere sostituito con un sistema elettronico, purché la variazione d'anticipo sia gestita unicamente dai giri del motore (in caso di richiesta dei Commissari il pilota è tenuto a presentare documentazione tecnica relativa che attesti il tipo di funzionamento). Devono essere smontati i cavalletti laterali e centrale e i dispositivi di segnalazione e illuminazione; può essere smontato il dispositivo di ricarica della batteria.

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

E' proibito l'uso di titanio, ergal colorato e fibra di carbonio; sono consentiti componenti in vetroresina.

2.6 - TROFEO NAZIONALE MAXI MOTO

Fasce d'età: Over 30 per accedere al punteggio dei vari Trofei

Licenze: Fuoristrada Over 21 + Estensione Velocità o superiori di specialità. Moto di derivazione stradale commercializzate fino al 1980 con cilindrata fino a 1100cc 4T per le tre e quattro cilindri due valvole bialbero. 750 cc 4T quattro cilindri bialbero multivalvole. 750 cc 2 T fino a tre cilindri anche GP. Bicilindriche 4 T di derivazione stradale con cilindrata fino a 1200 cc. commercializzate entro il 1983, tutte in assetto corsa ma riconducibili come configurazione estetica a gare nazionali maxi moto del periodo (semimanubri bassi ecc.). Per i Ducati Pantah e suoi derivati (TT) è consentita la cilindrata fino a 750.

Viene istituita una "COPPA BICILINDRICHE": da consegnarsi a fine trofeo ai primi tre classificati con moto bicilindriche di modelli commercializzati entro il 1983, che otterranno il migliore punteggio nel Trofeo Nazionale Maxi Moto 2008.

I numeri di gara dovranno essere di tre cifre, bianchi su tabella rossa e con il primo numero 9.

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.

2.6.1 – 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 per i motocicli con cilindrata originaria al limite della classe.

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.

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 36

Misura massima per i 2 cilindri 2T mm 38

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.

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, Daspa, Verlicchi, Mesturino. 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 e dischi fissi diversi dagli originali purché costruiti nel periodo di produzione della moto, si intende per dischi "fissi" dischi costruiti in origine fissi. Sono consentiti dischi freno flottanti, solo dello stesso tipo e diametro, montato di serie sulla moto dal costruttore. 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.

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.

2.7 - COPPA ENDURANCE CLASSIC BIKE

La FMI istituisce per il 2008 una Coppa Classic Endurance che potrà disputarsi su una o più prove. Ogni equipaggio potrà essere composto da due o tre piloti con una distanza di gara che non potrà essere inferiore alle 75 miglia.

Fasce d'età: Over 30 per accedere al punteggio dei vari Trofei

Licenze: Fuoristrada Over 21 + Estensione Epoca o superiori di specialità. 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 utilizzare 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 (equipaggio massimo di due piloti), 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 1979, escluse: le moto a 4 valvole per cilindro, le GP 500/750 2/t tre e quattro cilindri, , per i Ducati Pantah è consentita la cilindrata fino a 500; tabella bianca, numeri neri, primo numero 2.

1200: Tutte le Moto fino a cc.1200 bicilindriche, fino a cc.1100 tre e quattro cilindri con 2 valvole per cilindro, fino a cc.750 2/t GP, costruite fino al 1982; per i Ducati Pantah è consentita la cilindrata fino a 650 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.

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.

Si precisa che gli equipaggi possono essere composti anche da più di due piloti a seconda della tipologia della manifestazione (esempio due nella mini endurance, fino a tre per gare di durata minimo di due ore).

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 contenitore a catino sotto il motore atto ad assorbire e contenere 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.

2.7.1 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. Le Moto Guzzi della serie V 750 Sport, fino al Le Mans 1000, possono correre solo con i gruppi termici rotondi, originali e non torniti.

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 pneu-

matici sportivi o racing con battistrada scolpito in normale vendita anche per le competizioni.

FRENI

All'anteriore sono vietate le pompe freno radiali o con serbatoio dell'olio separato. Dischi freno fissi,(costruiti in origine fissi) originali o costruiti nel periodo di produzione della moto. Sono concessi i dischi anteriori flottanti, solo dello stesso tipo e diametro, montato di serie sulla moto dal costruttore

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.

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.

PARTE QUINTA

“MEETING – EPOCA IN SALITA”

NORME GENERALI

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

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

La sera pranzo a prezzo convenzionato con ospiti e “premi al merito”.

Secondo giorno: Verifiche Gr 3, prove libere, prove cronometrate, sfilate, gara Gr.3 amatoriale – gara Gr.4 –gara Gr.5.

I punteggi presi nei Meeting delle salite e delle piste di ogni classe saranno validi anche per una classifica unica Velocità Nazionale Epoca.

Licenze valide: Promosport Country Moto Epoca o superiori per il Gr. 3 e Gr. 4 – Fuoristrada Over 21+Estensione Velocità o superiori di specialità per le altre.

Contributo federale: da € 3.000,00 a € 4.500,00 a seconda del numero delle prove e del parere espresso nella “Scheda di Qualità”.

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.

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

Avranno spazio per esporre le proprie motociclette, potranno sfilare in una sessione riservata sia i registri storici di marca che i collezionisti invitati alla manifestazione.

Scopo della presenza dei Registri Storici di Marca e dei collezionisti è quello di preservare lo spirito di Marca;- Mantenere vivo il ricordo dei modelli;- Favorire la conservazione del ricordo nella memoria degli spettatori prima e dei lettori dopo.

Prevediamo una presenza, ad invito, del “Collezionista ufficiale” e del “Personaggio del giorno” e/o di un “Memorial” dedicato.

La presenza del Collezionista ufficiale è intesa come ringraziamento per la sua attività, e come premio alla qualità dei modelli che vorrà portare in esposizione, che potranno sfilare in una sessione riservata.

La presenza del Personaggio avrà lo scopo di dare ulteriore lustro alla manifestazione, ampliando la possibilità di lavoro della stampa, anche la meno specializzata, che voglia puntare sull'aspetto umano più che su quello meccanico.

Il “Memorial” sarà l'occasione per ricordare personaggi illustri con evento tematico dedicato, coinvolgendo MC o associazioni.

Percorsi e Logistica: individuare salita con percorso storicamente conosciuto al fine di mantenere l'aspetto storico della manifestazione anche nel percorso, al fine di permettere l'utilizzazione di simili percorsi si individuano i seguenti limiti a: lunghezza minima metri 1500 – larghezza minima m. 4,00, eventuali restringimenti puntuali dovuti ad ostacoli naturali sono accettabili purché la sede stradale conservi una larghezza minima di m. 3,50 . Individuare spazi atti a ospitare comodamente i partecipanti e strutture organizzative non in maniera frazionata lungo il percorso della gara possibilmente in maniera raggruppata.

1. GENTLEMAN DRIVER “AMATORIALE GR. 3”

Licenza Promosport Country Moto Epoca o superiori.

Sfilate libere con moto iscritte al Registro Storico FMI di qualsiasi tipologia stradale, turismo, sport, derivate, GP ecc.

Le partenze saranno divise per fascia storica: epoca fino al 1968, classiche fino al 1975, post classiche fino al 1986 e per cilindrata.

Per le 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.

Assegnazione di attestato con la partecipazione ad almeno 4 Meeting pista-salita.

2. TROFEO NAZIONALE “MOTO D'EPOCA IN SALITA GR. 4”

Licenza Promosport Country Moto Epoca o superiori.

Classi: 50/80 -125-175-250-350-500 modelli fino al 1968/70 – Classiche fino al 1978, esclusivamente in assetto corsa o derivate rispettando l'aspetto del mezzo nel suo contesto storico, verranno esclusi i motocicli che si presentano alle verifiche storico – tecniche con assetti raffazzonati.

Definizioni delle classi, numeri e colori come da prospetto precedente in “Meeting in Pista” , il numero dei partecipanti minimo per determinare una classe è previsto in 5 piloti verificati.

Epoca 50/80 fino 80 cc 2e4/T – anno 1976 .

Epoca 125 fino a 125cc 2e4/T – anno 1970.

Epoca 175 fino 175cc 2e4/T - anno 1970 - Aletta H.D. 125cc.

Epoca 250 fino 250 cc 2e4/T - anno 1970.

Epoca 500 fino 500 cc 2e4/T - anno 1970.

Classiche Classiche /Sport - fino a 750 2e4/T - motociclette derivate da modelli di serie prodotti fino al 31-12-1978.

Sidecar Corsa o derivati: Carrozzino indifferentemente posto a destra o a sinistra della moto ma obbligatoriamente con l'uscita del passeggero nella parte anteriore della ciabatta escluso per i “Corti” che potrà essere anche posteriore.

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

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

Motorizzazioni sidecar per tipologia Post Classici definiti “CORTI”: tutti quelli in produzione fino agli anni previsti per l'iscrizione al RS.

Si potranno stilare classifiche separate se per ogni fascia storica: Epoca – Classici - Post Classici, se saranno presenti almeno 3 equipaggi.

La classifica del Gr. 4 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.

Verrà assegnato un premio per la fedeltà alla manifestazione consistente in 3 punti per ogni partecipazione ai Meeting pista e salita.

3. TROFEO NAZIONALE “VELOCITÀ IN SALITA GR. 5”

Fasce d'età: 30 per accedere al punteggio dei vari Trofei

Licenze valide: Fuoristrada Over 21+Estensione Velocità o superiori di specialità.

Prove a calendario: Quelle effettuate in abbinamento alle moto moderne e nei Meeting Salita. Non saranno accettate richieste in concomitanza o entro i 10 giorni precedenti con i Meeting Pista/Salita.

Quota di iscrizione: € 60,00 a prova

3.1 – DEFINIZIONI E SVOLGIMENTO

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

La gara consiste in un turno di prove non cronometrato, uno cronometrato e gara su due manches.

Le regole sportive applicate sono quelle delle generali delle cronoscalate nazionali.

3.2 - CLASSI PREVISTE

Epoca GP 250 classe unica 2 e 4/T: cilindrata fino a 250 2/T costruiti fino al 1968, cilindrata fino a 250 4T e fino a 125 2/T costruiti fino al 31/12/1970; possono partecipare moto di derivazione stradale o da GP.

Classiche GP 500/4T: cilindrata fino a 500cc, moto 4/T fino a 4 cilindri con 2 valvole per cilindro - 4/T bicilindrici, bialbero e multivalvole, tutte moto di derivazione stradale o da GP con raffreddamento ad aria o ad acqua, possono partecipare modelli costruiti fino al 31-12-1978.

Classiche GP 250/2T: cilindrata fino a 250cc, moto 2/T raffreddamento ad aria o ad acqua, tutte moto di derivazione stradale o da GP, possono partecipare modelli costruiti fino al 31-12-1978.

I motocicli devono essere in assetto sportivo da velocità; sono esclusi motocicli di derivazione o in assetto da Cross e Regolarità ecc.

La classifica avrà validità per il Trofeo se nella classe ci sono un minimo di 5 verificati, in caso di accorpamento: Epoca con le Classiche GP 4/T e le Classiche tra di loro, per il trofeo resteranno validi i punti acquisiti nella classifica della gara.

Prendono punti per il Trofeo anche i piloti con licenza UEM, purché siano iscritti ad un Moto Club italiano.

3.3 - NORME TECNICHE E NORME GENERALI DI SICUREZZA – GR. 4 E GR. 5

Deve essere posta la massima attenzione al fine di impedire accidentali perdite di lubrificante e tutti i tappi (riempimento, svuotamento e livello lubrificanti e tutti i raccordi dell'olio sotto pressione) dovranno essere efficacemente tenuti frenati con filo di acciaio o ottone. Le motociclette con motori a 4 tempi dovranno essere dotate, sotto il motore, di apposito contenitore a bacinella, atto a contenere un feltro o spugna per assorbire accidentali perdite o trafileggi di lubrificante del motore. Tutti gli sfiati che fanno comunicare il motore e/o il cambio con l'esterno dovranno essere convogliati in un apposito contenitore di capacità minima di 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.

Per le normative sportive e tecniche se non espressamente definite si rimanda a quanto previsto per le stesse classi descritte nel paragrafo precedente "Meeting in Pista" al Gr.4 - GP 500 epoca e classiche.

PARTE SESTA

TROFEI MOTOCROSS GRUPPO 5

1 - TROFEO NAZIONALE MOTOCROSS GRUPPO 5

Licenze valide: Fuoristrada Over 21 o superiori. Età over 30 eccezion fatta per la classe F

Prove: 6 - tutte valide per il trofeo nazionale + un Meeting Gruppo 3 e sfilata "C'era una volta il Cross" ed una di esse valida anche per il "TROFEO DELLE REGIONI A SQUADRE"

Quota di iscrizione: € 50,00

Contributo federale: da € 500,00 a € 1.500,00 per ogni prova a seconda del parere espresso nella "Scheda di Qualità"

1.1 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 partecipare anche moto da regolarità.

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.

1.2 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.

Per ovvi motivi organizzativi l'iscrizione, con la relativa quota di € 50, deve pervenire al M.C. organizzatore almeno 10 giorni prima della gara indicando scrupolosamente i dati personali compreso tipo di licenza e telefono, ed inoltre: M.C. di appartenenza, marca, cilindrata e anno della moto, numero di telaio, numero di iscrizione al R.S. della FMI.

I partecipanti dovranno presentarsi alla iscrizione e 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.; si specifica che per poter partecipare è necessaria la fiche e non è sufficiente la sola richiesta.

I Motoclub organizzatori dovranno comunicare l'eventuale non accettazione dell'iscrizione.

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

Alla chiusura delle iscrizioni il Motoclub organizzatore deve compilare l'elenco ufficiale degli iscritti diviso per categoria, con cognome e nome, numero e tipo di licenza, età, M.C. di appartenenza, marca cilindrata e anno della moto, numero di telaio e numero di iscrizione al R.S.

Sarà di competenza del MC stilare l'orario dell'ingresso in pista delle varie classi sia per le prove che per la gara.

Chi intende partecipare a più di una classe può farlo richiedendo numeri diversi e nel limite degli accorpamenti delle classi che vengono comunque decisi il giorno della manifestazione.

Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive si prevede una prescrizione al trofeo con l'attribuzione di un numero fisso, da richiedere alla C.M.E.

che potrà essere conservato per tutte le gare.

I partecipanti dovranno presentarsi con il motociclo recante il numero di gara assegnato nelle tre tabelle portanumero con numeri neri ben leggibili su fondo bianco o giallo.

Successivamente i partecipanti dovranno presentarsi all'ingresso in pista e con il casco omologato, con la pettorina di protezione oltre ad abbigliamento adeguato alla specialità, evitando l'uso di caschi, maglie, pantaloni e stivali multicolore.

1.3 SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

Al sabato il M.C. dovrà prevedere operazioni preliminari e prove libere in pista.

Al mattino della domenica operazioni preliminari, prove libere con svolgimento di tutte le prime manches; al pomeriggio disputa di tutte le seconde manches.

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

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.

Durante la manifestazione si può sostituire la moto, se preventivamente verificata e previa comunicazione al C.d.G., soltanto se rientra nella stessa classe e nello stesso anno anche se di marca diversa.

1.4 CLASSI E PUNTEGGI

Sono istituite le seguenti classi :

Classe A	moto fino al 1973
Classe B	moto dal 1974 al 1976
Classe C	moto dal 1977 al 1979
Classe D	moto "over 1979" con 2 ammortizzatori, raffreddamento ad aria, freni a tamburo.
Classe E	moto fino a 125 cc fino al 1979 con classifiche separate: E1 (125/75) moto fino a 125 cc fino al 1975 E2 (125/76-79) moto fino a 125 cc dal 1976 al 1979
Classe F	moto fino a 50 cc. fino al 1979

Nel caso che la classe F non raggiunga il n. di 10 iscritti essa potrà essere accorpata con la classe E (E1 + E2) pur sempre con classifiche separate.

Possono essere fatti accorpamenti di più classi a seconda del numero degli iscritti per ogni classe e del numero di partenti per cui la pista è omologata. E' obbligatoria l'iscrizione delle moto alle classi corrispondenti in base all'età e alla cilindrata.

Per quanto riguarda la classe A 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 (determinata per "millesimo"):

da 30 a 35 anni	punti 0
da 36 a 40 anni	punti 2
da 41 a 45 anni	punti 4
da 46 a 50 anni	punti 6
da 51 a 55 anni	punti 8
da 56 a 60 anni	punti 10
da 61 a 65 anni	punti 12
da 66 a 70 anni	punti 14

Per quanto riguarda le classi B, C, D, E (E1 + E2), 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 sempre e in ogni classe come discriminante a favore l'anzianità del pilota e poi l'età della moto.

1.5 PRECISAZIONI

SI PRECISA CHE L'OTTENIMENTO DELL'ISCRIZIONE AL R.S. NON COMPOR-TA 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 dei componenti della C.M.E. che chiariranno, per quanto possibile, ogni dubbio tecnico - storico.

I reclami possono essere presentati al C.d.G. solo ed esclusivamente previa richiesta scritta e firmata accompagnata dalla relativa quota spettante secondo tempi e modalità come previsto dalle norme sportive.

1.6 REGOLAMENTO TECNICO

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

Non sono ammessi para mani.

I cerchi possono essere indifferentemente di acciaio o di alluminio purché rigorosamente dell'epoca; non sono ammessi cerchi in alluminio color oro nelle moto fino al 1978.

Le forcelle devono essere di epoca corrispondente alla moto

I carburatori devono essere di epoca corrispondente alla moto.

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

Per quanto riguarda la cilindrata si precisa che è consentito superare la cilindrata originaria fino ad un massimo del 5% senza per questo uscire dalla classe originale di appartenenza.

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

SONO OBBLIGATORIE LE SEGUENTI PRESCRIZIONI:

Nella **Classe A** riservata a moto fino al 1973 non sono ammessi ammortizzatori di lunghezza superiore a 340 mm. (da centro foro a centro foro) per moto fino al 1971 compreso e 360 mm. (da centro foro a centro foro) per moto fino al 1973.

Le forcelle dei Maico fino al 1973 devono essere a molle esterne protette da soffiutto in gomma.

Nella **Classe B** riservata a moto dal 1974 fino al 1976 sono ammesse forcelle di diametro max. 35 ad eccezione dei Maico '75 e '76 per i quali diametro max. 38 ed escursione max. 220.

Non sono ammesse forcelle ad aria.

Le forcelle dei Maico 1974 devono essere a molle esterne protette da soffiutti in gomma.

Nella **Classe C** riservata a moto dal 1977 fino al 1979 sono ammesse forcelle di diametro max. 38.

Nella **Classe D** riservata a moto over '79 con due ammortizzatori, raffreddamento ad aria, freni a tamburo; sono comunque ammesse le moto con mono senza leveraggi e non progressivo, prodotte principalmente fino al 1981.

Nella **Classe E1** riservata a moto di 125 cc fino al 1975 sono ammesse forcelle di diametro max. 35 ed escursione max 220.

Nella **Classe E2** riservata a moto di 125 cc dal 1976 al 1979 sono ammesse forcelle di diametro max. 35.

Nella **Classe F** riservata a moto di 50 cc fino al 1979 sono ammesse forcelle di diametro max. 32.

N.B.: la manifestazione è di tipo nazionale e non può essere effettuata insieme ad altra gara di cross moderno se non concordato con la CME.

Ad essa potranno essere abbinata per l'anno 2008 una o più batterie non competitive denominate "Cross epoca amatoriale" purché previste nel RP della manifestazione da disputarsi con la semplice licenza Promosport.

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.

Eventuale "Gadget" della manifestazione a tutti i partecipanti sarà a discrezione dell'organizzazione.

2 - TROFEO NAZIONALE A SQUADRE MOTOCROSS D'EPOCA GRUPPO 5

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

Ogni squadra dovrà essere composta da 3 o 4 piloti che devono essere residenti tutti nella stessa regione anche se sono tesserati in M.C. di altre regioni (es. un lombardo tesserato in Piemonte ai fini del trofeo sarà a tutti gli effetti lombardo).

Ogni squadra potrà essere composta da piloti di diverse categorie (A, B, C, D, E, F) oppure tutti di una stessa categoria.

Ai fini del punteggio si terranno buoni i 3 risultati migliori all'interno di ogni squadra, scartando il risultato peggiore.

Il punteggio finale sarà calcolato con la somma aritmetica di ogni risultato individuale tenendo presente che la cat. A avrà in conteggio anche i bonus moto e pilota come da regolamento F.M.I..

Ogni regione può iscrivere fino a 5 squadre (es. toscana1 -toscana 2 -toscana3 -toscana 4 - toscana 5) e l'elenco dei piloti componenti la squadra dovrà pervenire agli organizzatori con la preiscrizione scritta almeno 7 gg. prima della gara.

A parità di punteggio vincerà il trofeo la squadra che avrà iscritto le moto più vecchie (naturalmente le tre moto che hanno preso i punti).

Ai fini di agevolare la partecipazione di piloti residenti in regioni che non raggiungono il numero sufficiente per formare la squadra, viene ad essi permesso di aggregarsi alla squadra di una regione confinante nel numero di 1 pilota per regione (es. Squadra Veneto con 3 veneti + 1 friulano; squadra Toscana con 3 toscani + 1 umbro; squadra Marche con 3 marchigiani + 1 umbro ecc...).

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

3 - "CROSS EPOCA AMATORIALE"

Licenze valide: Promosport Country / Training o superiori e senza limiti di età
Quota di iscrizione: € 25,00

3.1 DEFINIZIONE E MOTOCICLI AMMESSI

Sono manifestazioni di cross non agonistiche, senza partenze al cancello che consistono in vari turni di prove distribuiti fra il sabato e la domenica.

Possono partecipare anche moto da regolarità purché anch'esse di modello fino al 1975 e iscritte al R.S. F.M.I.

Si precisa che la licenza Promosport viene rilasciata dai comitati regionali con il solo "certificato medico per attività sportiva non agonistica"

I concorrenti stranieri UEM potranno partecipare purché in possesso di licenza amatoriale nazionale equivalente

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.

3.2 ISCRIZIONI

Per ovvi motivi organizzativi l'iscrizione, con la relativa quota di € 25, deve pervenire al M.C. organizzatore almeno 10 giorni prima della gara indicando scrupolosamente i dati personali compreso tipo di licenza e telefono, inoltre: M.C. di appartenenza, marca, cilindrata e anno della moto, numero di telaio, numero di iscrizione al R.S. della FMI.

I partecipanti dovranno presentarsi alla iscrizione e 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 casco omologato, con la pettorina di protezione oltre ad abbigliamento adeguato alla specialità, evitando l'uso di caschi, maglie, pantaloni e stivali multicolore.

Gli organizzatori dovranno comunicare l'eventuale non accettazione dell'iscrizione.

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

Nel caso che la manifestazione si svolga insieme al Cross Gruppo 5 competitivo, chi partecipa alla gara di GR. 5 non può partecipare a quella di Cross amatoriale e viceversa.

3.3 SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

Al sabato il M.C. dovrà prevedere operazioni preliminari e un turno di prove libere.

Alla domenica mattina operazioni preliminari e turno di prove libere, al pomeriggio il terzo turno di prove libere.

Ogni turno sarà di un minimo di 15' e a seconda del numero degli iscritti si potrà prevedere una divisione dei partecipanti in più turni.

3.4 PRECISAZIONI

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

E' competenza del C.d.G. decidere se la moto iscritta potrà partecipare o meno.

A questo scopo il C.d.G. dovrà avvalersi dell'ausilio dei componenti della C.M.E. che chiariranno, per quanto possibile, ogni dubbio tecnico - storico.

I reclami possono essere presentati al C.d.G. nelle forme e modalità come previsto dalle norme sportive.

3.5 REGOLAMENTO TECNICO

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

Non sono ammessi para mani.

I cerchi possono essere indifferentemente di acciaio o di alluminio purché rigorosamente dell'epoca; non sono ammessi cerchi in alluminio color oro fino al 1978.

Le forcelle devono essere di epoca corrispondente alla moto; ad esempio le forcelle dei Maico fino al 1974 devono essere a molle esterne protette da soffiato in gomma.

I carburatori devono essere di epoca corrispondente alla moto.

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

Le moto devono avere i colori dell'epoca di serie o ufficiale.

N.B.: si suggerisce di inviare al momento della preiscrizione o dell'iscrizione un sintetico "curriculum sportivo" del conduttore.

Il M.C. dovrà provvedere al "Gadget" della manifestazione per tutti i partecipanti.

PARTE SETTIMA

TROFEI GRUPPO 5 REGOLARITA'

1 - TROFEO NAZIONALE GRUPPO 5 REGOLARITA'

Licenze valide: Fuoristrada Over 21 o superiori. Età over 30

Prove: valide 7 prove con 1 scarto

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

Contributo federale: da € 500,00 a € 1.000,00 (€ 1.500,00 se 2 giorni) per ogni prova, a seconda del parere espresso nella "Scheda di Qualità"

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), ne controllano la corrispondenza col R.S. e elencano in un verbale eventuali componenti non conformi a quanto previsto dalle N.S. 2008, comunicano ai partecipanti le difformità da correggere per la gara successiva o eventualmente per le quali procurare documentazione a riguardo e consegnano copia del verbale al conduttore che firmerà per ricevuta.

Copia dei verbali consegnati ai conduttori verrà consegnata al Commissario di gara, che ne potrà controllare la veridicità e che provvederà a inserirli nel verbale della manifestazione.

L'elenco dei piloti trovati con le moto difformi verrà allegato ai documenti della gara successiva, dove i componenti della Commissione controlleranno i motocicli; i piloti che non hanno ottemperato alle richieste saranno esclusi dalla manifestazione e saranno loro tolti i punti acquisiti nella gara precedente.

Le Operazioni Preliminari si effettueranno dal sabato pomeriggio alla domenica mattina: alla consegna della moto al parco chiuso verrà ritirata la tessera di iscrizione al R.S.N. per consentire un attento controllo della corrispondenza delle caratteristiche del mezzo presentato: la fiche verrà riconsegnata alla fine della gara al ritiro delle moto dal parco chiuso o alla consegna della tabella di marcia per quanto riguarda i ritirati dalla manifestazione.

E' opportuno prevedere una riunione prima dell'inizio delle OP con il DG, il rappresentante del MC, CME, cronometristi, Commissario Delegato e/o Tecnico al fine di determinare e concordare una linea comportamentale comune nello svolgimento della manifestazione.

Definizioni licenze e motocicli ammessi: la filosofia del Trofeo Nazionale Regolarità d'Epoca intende promuovere e premiare l'uso di moto che hanno fatto la storia della regolarità.

Il Trofeo Nazionale 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 anche i piloti UEM, con licenza e nulla osta della loro Federazione di appartenenza.

Per poter partecipare alle gare è obbligatorio presentare la fiche del Registro Storico e non la richiesta di iscrizione.

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 50 cc
Classe D 2 cilindrata	fino a 80 cc
Classe D 3 cilindrata	fino a 125 cc
Classe D 4 cilindrata	fino a 250 cc
Classe D 5 cilindrata	oltre 250 cc

Nel caso in cui in una classe non partissero almeno tre conduttori, gli stessi verranno accorpate alla classe immediatamente successiva: fanno ovviamente eccezione le classi A5, B3, C6 e D5.

1.1 SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

La manifestazione si svolgerà su percorso entrofuoristrada, 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 medio dei primi classificati della classe A, 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.

Il fuori tempo massimo sarà di 30 minuti.

1.2 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 prevista 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 MC hanno facoltà di richiedere il pagamento di una sovrattassa per le iscrizioni giunte in ritardo che non sia superiore ad un quarto della tassa stessa. Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive, consentendo un notevole snellimento delle operazioni di iscrizione alla singola gara e delle relative classifiche, **si prevede l'iscrizione anticipata** al Campionato con l'attribuzione di un **numero fisso gratuito**, da richiedere alla CME mediante l'apposito modulo che dovrà essere compilato in tutte le sue parti. Il numero fisso sarà conservato per tutte le gare.

Il numero massimo dei partecipanti è fissato in 250, privilegiando i conduttori provvisti di numero fisso.

1.3 CLASSIFICHE E PUNTEGGI

Classifiche giornaliera di classe: La classifica giornaliera 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 miglior tempo.

Classifica di campionato per classe: Ai fini della classifica finale del Campionato, che sarà unica per ogni classe, saranno assegnati i punti ai primi 15 classificati (20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1).

Il punteggio dei soli concorrenti che hanno acquisito punti sarà modificato con bonus (per ogni gara portata a termine) in base all'età del pilota (considerata ad anno solare e rilevata dalla licenza FMI) e verrà conteggiato a fine Campionato, secondo il seguente criterio:

Età compresa tra 30 e 33 anni- 6 punti
Età compresa tra 34 e 37 anni- 4 punti
Età compresa tra 37 e 39 anni- 2 punti
Età compresa tra 40 e 45 anni1 punto
Età compresa tra 46 e 50 anni2 punti
Età compresa tra 51 e 54 anni2,5 punti
Età compresa tra 55 e 58 anni3punti
Età compresa tra 59 e 62 anni3,5punti
Età dai 63 anni in su4 punti

Saranno premiati i primi tre classificati di ogni classe, lasciando a discrezione del Moto Club organizzatore l'estensione ai primi cinque classificati.

Nel caso di punteggi in parità sarà considerata, come discriminante a favore, il punteggio ottenuto nella gara scartata, in caso di ulteriore parità 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 7 con uno scarto, scarto che sarà considerato anche se le manifestazioni organizzate saranno 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 sarà considerabile come scarto solo previa regolare iscrizione. Si precisa altresì che in caso di squalifica, per qualsiasi motivo applicata, il concorrente non potrà considerare la gara come scarto.

“Squadre di Trofeo”: ogni squadra sarà composta da tre conduttori delle categorie A B C. In caso di parità verranno utilizzate le seguenti discriminanti come da ordine che segue: cilindrata più piccola, anzianità del pilota ed infine anzianità della moto rilevabile dal RS.

I nominativi dei piloti della singola squadra, tutti dello stesso M.C, saranno dichiarati al momento dell'iscrizione e dovranno appartenere ad almeno due classi diverse e condurre almeno due marche di motocicli diverse. I punti acquisiti in gara, (che sono quelli previsti per la classifica di campionato, qualsiasi sia l'accorpamento delle classi), saranno quelli della classifica di giornata e considerati validi ai fini della squadra.

Ogni MC può iscrivere più squadre al trofeo.

“Squadre di Vaso”: ogni squadra sarà composta da tre conduttori della categoria D. In caso di parità verranno utilizzate le seguenti discriminanti come da ordine che segue: cilindrata più piccola, anzianità del pilota ed infine anzianità della moto rilevabile dal RS. I nomi dei piloti della singola squadra, tutti dello stesso MC, saranno dichiarati al momento dell'iscrizione e dovranno appartenere ad almeno due classi diverse e condurre almeno due marche di motocicli diverse. I punti acquisiti in gara (che sono quelli previsti per la classifica di campionato, qualsiasi sia l'accorpamento delle classi) saranno quelli della classifica di giornata e considerati validi ai fini della squadra.

Ogni MC può iscrivere più squadre al trofeo.

Classifica di campionato a squadre: per la classifica finale di squadre, saranno assegnati i punti alle prime 15 squadre classificate (20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1). La classifica finale non avrà nessuno scarto, indipendentemente dalle prove effettuate, in caso di parità si sommeranno i singoli punti raccolti dai conduttori delle squadre.

1.4 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:

- parafranghi
- 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.

Nelle categorie A, B e C 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.

Sono ammessi motocicli costruiti fino al 1981 compreso con le seguenti caratteristiche: due ammortizzatori, raffreddamento ad aria e freni a tamburo, qualsiasi altra caratteristica tecnica deve essere storicamente dimostrata e preventivamente autorizzata dalla partecipazione alla CME.

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. L'uso del paramani è consentito purché aperto e nel rispetto estetico – storico del mezzo.

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 maggiorata prevista.

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

2 - 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

PARTE OTTAVA

TROFEI TRIAL GRUPPO 5

1 - TROFEO NAZIONALE TRIAL GRUPPO 5

Licenze valide: Licenza Promosport o superiori. Età over 30

Prove a calendario: 7 valide, è previsto uno scarto sul totale delle prove a calendario trial

Quota di iscrizione: € 35,00

Contributo federale: da € 500,00 a € 1.000,00 per ogni prova a seconda del parere espresso nella "Scheda di Qualità"

1.1 DEFINIZIONE, LICENZE E MOTOCICLI AMMESSI

Sono manifestazioni agonistiche per moto da trial e motoalpinismo con modelli prodotti fino al 1987, iscritte al Registro Storico FMI, regolarmente immatricolate ed assicurate. Non è ammesso l'uso delle targhe prova.

Vista la tipologia della attività in oggetto, a bassa componente agonistica, trattandosi di prove di abilità effettuate singolarmente, possono partecipare i piloti con licenza Promosport 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 è necessario effettuare la pre-iscrizione almeno 10 giorni prima della manifestazione.

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

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

Sono istituite le seguenti categorie:

CATEGORIA PRE '65 / 4T **BIANCO**

- Moto antecedenti il 1965
- Moto artigianali a 4 Tempi realizzate con motore e telaio derivati da modelli costruiti fino al 31.12.1968

CATEGORIA PRE '77 CLUBMAN **GIALLO**

- Moto classiche antecedenti il 1977
- Moto artigianali a 2 Tempi
- Moto artigianali a 4 Tempi realizzate con motore e telaio derivati da modelli costruiti fino al 31.12.1976

CATEGORIA PRE '77 EXPERT **VERDE**

- Moto classiche antecedenti il 1977
- Moto artigianali a 2 Tempi
- Moto artigianali a 4 Tempi realizzate con motore e telaio derivati da modelli costruiti fino al 31.12.1976

CATEGORIA TWINSHOCK CLUBMAN **GIALLO**

- Moto classiche antecedenti il 1987
- Moto artigianali a 2 Tempi
- Moto artigianali a 4 Tempi realizzate con motore e telaio derivati da modelli costruiti fino al 31.12.1986

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 – 50 cc. / E 2 – 125 cc.

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

Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive, consentendo un notevole snellimento delle operazioni di iscrizione alla singola gara e delle relative classifiche, si prevede l'iscrizione anticipata al Trofeo con l'attribuzione di un numero fisso, da richiedere 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 € **35**. 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 Gr. 5

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

Si precisa che qualora un concorrente compisse 18 anni entro il 2008, potrà comunque partecipare al Trofeo Testori.

CATEGORIA TWINSHOCK EXPERT VERDE

- Moto classiche antecedenti il 1987
- Moto artigianali a 2 Tempi
- Moto artigianali a 4 Tempi realizzate con motore e telaio derivati da modelli costruiti fino al 31.12.1986

Tutte le motociclette delle categorie Pre '65, Pre '77, Twinshock dovranno rispettare i seguenti vincoli costruttivi:

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

CATEGORIA MONO CLUBMAN GIALLO

- Moto post-classiche
- Moto artigianali a 2 Tempi
- Moto artigianali a 4 Tempi realizzate con motore e telaio derivati da modelli costruiti fino al 31.12.1987

CATEGORIA MONO EXPERT VERDE

- Moto post-classiche
- Moto artigianali a 2 Tempi
- Moto artigianali a 4 Tempi realizzate con motore e telaio derivati da modelli costruiti fino al 31.12.1987

Le motociclette delle categorie Mono dovranno rispettare i seguenti vincoli costruttivi: Raffreddamento ad aria.

1.2 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 o di due giri con almeno 11 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.

Al tempo totale della gara riportato sul R.P. (se non previsto) si dovranno aggiungere 20 minuti penalizzati (1 punto al minuto).

Oltre i 20 minuti penalizzati si è esclusi dalla classifica.

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 Bianco

Categorie Clubman indicazione percorso Giallo

Categorie Expert indicazione percorso Verde

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

- 1) Clubman
- 2) Pre '65 / 4T
- 3) Expert

1.3 PUNTEGGI

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

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 per millesimo), 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 50 anni.....nessun abbuono o penalità

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

1.4 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.

1.5 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 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 escludere 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.

PARTE NONA

**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.

PARTE DECIMA

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 cilindrata 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 1981 (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.

