

Trofeo Old Race Trophy 2018

Premessa

Il Trofeo Old Race Trophy vuole essere un entry level all'attività FMI Vintage in pista, avrà luogo nell'area del centro sud Italia, avvicinando quell'utenza che non frequenta l'attività di carattere nazionale.

Questo trofeo si svolgerà con la formula del gruppo 4, attività a basso profilo agonistico con formazione di classifica esclusivamente basata su criteri di abilità, quali la costanza sul giro o regolarità.

Regolamento

Il Trofeo si svolgerà sulla base di 3 (tre) prove, tutte saranno valide per redigere la classifica finale. Per quanto non esplicitamente contemplato negli articoli del presente regolamento, vale quanto previsto dalle norme sportive nazionali della specialità.

Art. 1 Partecipanti ammessi

La partecipazione è aperta a tutti i tesserati FMI in possesso di Tessera Sport, Licenza Minivelocità e Licenza Fuoristrada con Estensione Velocità.

Art. 2 Tassa d'iscrizione

La quota di euro 80,00 (tasse inferiori potranno essere applicate a discrezione dell'organizzatore), comprende la partecipazione alle sessioni di prove ed alla gara.

Art. 3 Motoveicoli ammessi e suddivisione delle classi

Ciclomotori e motoveicoli iscritti al Registro Storico Nazionale nelle tipologie turismo, sport, derivate, competizione, artigianali, GP, etc. non sono ammessi motoveicoli muniti di Green Card FMI.

Le classi previste sono:

Vintage Mini

Sono ammessi a questa classe i ciclomotori ed i motocicli di qualsiasi tipologia costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983 e spinti da motore a 2 tempi fino a 80 cc di cilindrata o da motore a 4 tempi fino a 125 cc di cilindrata;

Vintage 2T

Sono ammessi a questa classe i motocicli di qualsiasi tipologia spinti da motore a 2 tempi, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1993 fino a 250 cc di cilindrata e costruiti o commercializzati entro il 31/12/1985 se di cilindrata superiore a 250 cc e fino a 500 cc di cilindrata;

Vintage 4T

Sono ammessi a questa classe i motocicli di qualsiasi tipologia spinti da motore a 4 tempi, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983 fino a 500 cc di cilindrata e costruiti o commercializzati entro il 31/12/1975 se superiori a 500 cc di cilindrata;

Art. 4 Svolgimento della manifestazione

Sono previste due sessioni di prove cronometrate (durata consigliata 20 minuti ciascuna) e una gara da disputarsi sulla base di 8/10 giri, da definirsi in base alla lunghezza del circuito e specificata nel regolamento particolare relativo alla manifestazione. In nessun caso si potrà derogare sul doppio turno di prove cronometrate, pertanto non sarà possibile effettuare un turno di prove cronometrate e due gare.

Vista l'atipicità dei motoveicoli è inderogabile la presenza di un Commissario Tecnico, che prima dell'inizio delle prove cronometrate, effettuerà le verifiche. La partenza avverrà dalla griglia di partenza in base al tempo ottenuto nelle prove cronometrate. Le classi per ragioni organizzative potranno essere accorpate sia nelle prove cronometrate, che in gara, in questo caso la griglia di

partenza terrà conto dell'intero raggruppamento e non della singola classe. Durante tutta la procedura di partenza i motori dovranno rimanere accesi.

Art. 5 Classificadi gara

La classifica verrà stilata tenendo conto della differenza tra il tempo del primo giro lanciato (quello di riferimento) ed i successivi; il tempo sarà espresso in secondi (fino alla seconda cifra decimale). In caso di partenza anticipata, verrà applicata una penalizzazione pari a un punto sulla somma finale delle penalità.

Tutti i giri, escluso quello di lancio (partenza), saranno cronometrati. Il primo giro cronometrato sarà il tempo di riferimento rispetto al quale verranno conteggiate le penalità per ogni passaggio successivo. I giri validi per la classifica saranno il 75% dei giri della gara, il numero dei quali andrà specificato nel R.P. Tutti i giri effettuati dai partecipanti oltre a quelli previsti per la classifica saranno scartati a cominciare dai giri con maggiore penalità.

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

Esempio:

tempo del primo passaggio cronometrato 1m 50s 47centesimi

tempo del secondo passaggio 1m 50s 97centesimi 0.50 penalità

tempo del terzo passaggio 1m 50s 29centesimi 0.18 penalità

tempo del quarto passaggio 1m 49s 91centesimi 0.56 penalità

Totale penalità 1.24

Saranno considerati classificati tutti i conduttori che abbiano fatto registrare almeno 3 rilevamenti cronometrici, i tempi sul giro mancanti ai fini della classifica di regolarità saranno considerato pari a 0" e le penalità considerate di conseguenza.

La classe si intende costituita anche con un solo partente, purché quest'ultimo abbia effettuato i giri minimi per essere classificato. A parità di penalità sarà determinante l'anzianità del pilota, in caso di ulteriore parità l'anzianità del motociclo.

Art. 6 Norme tecniche

È vietato l'uso di qualunque apparecchio di cronometraggio, è altresì vietato qualsiasi tipo di comunicazione al pilota durante la gara, es. tabella tempi, radio, etc.

E' consentito il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport-stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain. E' vietato procedere a modifica del disegno originale (mediante intagli o sculture). L'utilizzo di pneumatici di tipo SLICK è consentito esclusivamente ai motoveicoli classificati dal Registro Storico nella categoria GP. L'impianto di scarico deve essere conforme alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, come da Norme vigenti, sono previsti silenziatori atti a non superare i 108 dB/A. I motoveicoli devono essere conformi al certificato storico-tecnico del Registro Storico, qualora si rilevino modifiche che ne alterino la veste estetica o le caratteristiche tecniche, il Commissario Tecnico dovrà provvedere al ritiro, mentre il pilota dovrà effettuare un immediato aggiornamento dello stesso.

Art. 7 Nome di sicurezza

Per tutti i motoveicoli obbligo dell'interruttore di spegnimento di emergenza da posizionarsi sul manubrio e di uno schermo di sicurezza da posizionarsi tra il ramo inferiore della catena e la corona. Il serbatoio, eccezion fatta per ciclomotori e motocicli stradali in configurazione originale, va riempito con spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura ed urto.

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. I motoveicoli con motori a 4 tempi dovranno essere dotati, sotto al motore, di

apposito contenitore a bacinella, atto a contenere un feltro o spugna per assorbire accidentali perdite o trafileggi di lubrificante dal motore. Per i motori con raffreddamento a liquido, si precisa che tale liquido andrà obbligatoriamente sostituito con acqua. Tutti i tubi di sfiato, se presenti, che fanno comunicare il motore e/o il cambio con l'esterno devono essere convogliati in un serbatoio di raccolta ben fissato al motociclo che dovrà essere svuotato prima dell'ingresso in pista. La capacità minima di questo serbatoio deve essere di 250 cc per gli sfiati del cambio e 500 cc per gli sfiati del motore. Tutte le tubazioni di mandata e di ritorno dell'olio motore sotto pressione dovranno essere costruite in materiale idoneo e rivestite in treccia di acciaio, e dovranno inoltre essere collegate ai raccordi tramite ritenuta cianfrinata o grimpata sul tubo (pressatura) oppure tramite collegamento di raccordo a vite ed ogiva o ad innesto conico e le viti ed i bulloni di fissaggio dovranno avere legature di sicurezza che evitino accidentali perdite di lubrificante. Si precisa che nei freni a tamburo le eventuali prese d'aria dovranno essere schermate al fine di evitare l'ingresso di corpi estranei. Si specifica che gli pneumatici andranno montati secondo il verso di rotolamento previsto dal costruttore e che in nessun caso è consentito intervenire sulla

scolpitura originale. Per le eventuali moto stradali che dovessero partecipare è obbligatorio per sicurezza nastrire il faro e le luci posteriori, le frecce se con parabola in vetro, fermare il cavalletto con filo di ferro al telaio, togliere gli specchi, oltre ad avere un interruttore di spegnimento di emergenza sul manubrio, nonché se dotati di pedivella di avviamento dovranno assicurarla in posizione di riposo con un elastico o filo di ferro onde evitare l'apertura accidentale della stessa. I partecipanti dovranno indossare obbligatoriamente casco integrale omologato e tuta in pelle, sono ammesse tute in due pezzi, fermo restando che dovrà esservi cerniera di congiungimento e lingua di protezione in pelle.

È obbligatorio l'uso del dispositivo paraschiama di tipo omologato, tranne per chi indossa tute con paraschiama inserito all'origine o con altro dispositivo di protezione idoneo, tipo air-bag. Per quanto non esplicitamente contemplato nel presente articolo del regolamento, verrà applicato quanto previsto dalle norme sportive nazionali della specialità.

Art. 8 Norme di comportamento.

E' estremamente vietato ogni comportamento generante situazioni di pericolo (rallentare, sostare, zigzagare), pena la squalifica dalla gara. Trattandosi di attività a basso profilo agonistico verranno sanzionate tutte quelle manovre ritenute aggressive e non consoni con lo spirito della specialità, qualora il comportamento fosse reiterato nell'ambito della stessa gara si provvederà alla squalifica. In caso di partenza anticipata verrà sommata una penalità pari a 1 al totale delle penalità, per il sorpasso in regime di bandiera gialla verrà sanzionato con le medesime modalità, fino all'esclusione se il comportamento fosse reiterato, il non rispetto del limite imposto in corsia box verrà sanzionata come da RMM. Per quanto non esplicitamente contemplato nel presente articolo del regolamento valgono

le sanzioni amministrative e la possibile esclusione di cui al RMM generale.

Art. 9 Classifica finale ed attribuzione del punteggio.

La classifica del Trofeo si basa sul punteggio acquisito in ogni singola gara, che assegna 20 punti al primo, 17 punti 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.

Qualora nella classifica finale del campionato dovesse esserci una situazione di parità verrà preferito il partecipante con la maggiore età anagrafica, in caso di ulteriore parità colui che ha partecipato al maggior numero di prove.

Vintage Mini Sono ammessi a questa classe i ciclomotori ed i motocicli di qualsiasi tipologia costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983 e spinti da motore a 2 tempi fino a 80 cc di cilindrata o da motore a 4 tempi fino a 175 cc di cilindrata;

Vintage 2T/4t Sono ammessi a questa classe i motocicli di qualsiasi tipologia spinti da motore a 2 tempi, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983 fino a 500 cc di cilindrata ; motocicli a 4t costruiti e commercializzati entro il 31/12/1983 fino a 500cc; superiori a 500cc se costruiti entro il 31/12 1975 ,inoltre sono ammessi i motocicli GP fino a 125cc costruiti entro il 31c 12 1990.

Grazie anticipatamente