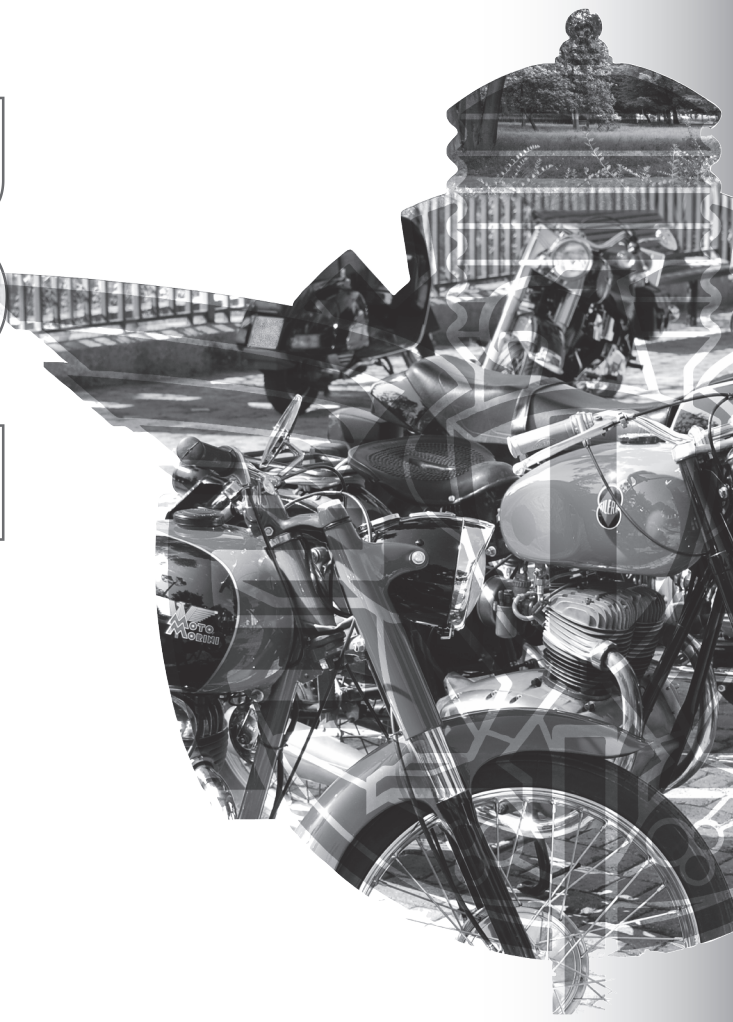
FMI 18

Registro Storico e Moto d'Epoca

RS Epoca



REGOLARITÀ GRUPPO 5

L'interpretazione di tutti gli articoli del presente regolamento è di pertinenza esclusiva del Settore Tecnico Sportivo.

Art. 1 - Campionato Italiano Regolarità Gr. 5 e Trofeo Testori
DEFINIZIONE - Il Campionato Italiano Regolarità d'Epoca Gruppo 5 consiste in manifestazioni agonistiche che si svolgono su percorsi di vario tipo, anche aperti al traffico di circolazione, nel rispetto delle Norme del Codice della Strada, per motociclette da regolarità, suddivise in tre fasce di età: fino al 1973, fino al 1976 e fino al 1981. È prevista inoltre una categoria per motocicli costruiti fino al 1983, iscritti al Registro Storico FMI. Potranno essere previste classi diverse da quelle sopra riportate previo consenso del settore di competenza ed approvazione del CME e fermo restando che vi dovrà essere un legame con il mondo Vintage e dovrà trattarsi di classi non previste nell'ambito moderno. Le motociclette dovranno essere regolarmente immatricolate ed assicurate e montare la targa originale ed essere iscritte al registro storico, ad esclusione delle moto che partecipano al Trofeo Testori. Non sono ammesse motociclette da cross e non è consentito l'uso delle targhe prova.
LICENZE - Sono ammesse le licenze Fuoristrada (compresa l'Amatoriale) e il conduttore deve aver compiuto 30 anni, fatta eccezione per la classe X, alla quale possono partecipare anche piloti che abbiano comunque compiuto 18 anni. Possono partecipare anche i piloti FIM Europe, con licenza e nulla osta della loro Federazione di appartenenza **e/o con licenza Internazionale.** In ogni caso il titolo di Campione Italiano potrà essere conseguito solo da piloti di nazionalità italiana. Prove: 7 senza scarto. Una delle classi previste dalla Regolarità Gruppo 5 potrebbe essere considerata valida per il Trofeo delle Regioni per Motoclub, eventualmente abbinato ad una prova di Campionato. Uno o più eventi potranno essere di due giorni; in tal caso detti eventi saranno considerati come due prove singole, in accordo con il Comitato Moto Epoca.

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

Art. 3 - Richiesta Assegnazione Gara
La richiesta di assegnazione gara deve essere presentata secondo i tempi e le modalità indicate nella Circolare Richiesta Manifestazioni pubblicata sul sito.

Art. 4 - Assegnazione Gara
Dopo l'assegnazione della manifestazione, il Motoclub organizzatore deve inviare due mesi prima della data di svolgimento una bozza del Regolamento Particolare (R.P.) da approvare, compilato su apposito modulo, e copia del bonifico effettuato per gli oneri e l'assicurazione gara. Contestualmente il Motoclub deve inviare comunicazione alla FMI di tutte le notizie necessarie per raggiungere il luogo della manifestazione, elenchi degli alberghi, agriturismi etc aperti in quel periodo, completi di numeri di telefono o mail, e le informazioni sull'assegnazione posti nell'area Paddock.

Art. 5 - Approvazione R.P.
Il responsabile del Campionato con il CME visiona la bozza del Regolamento Particolare (R.P.), suggerendo eventuali modifiche da apportare; un mese prima delle gare il CME invia il modulo per l'iscrizione dei piloti e l'elenco di tutte le classi con i numeri fissi assegnati ad ogni pilota comprensivo di numeri licenza e registri storici.

Art. 6 - Sopralluogo Percorso e Logistica
Uno dei componenti del CME preposto al controllo dei percorsi si recherà 20/30 giorni prima della gara, salvo casi particolari, per provare il percorso e visionare le zone dove si svolgeranno le prove speciali di Cross e la prova speciale in Linea. Il componente del CME dovrà visionare anche la logistica della partenza e l'area Paddock e, dove fosse necessario, farà apportare le modifiche atte a garantire la sicurezza dei piloti su tutto il percorso; inoltre dovrà verificare che nelle prove speciali, e specialmente in quella in Linea, le ambulanze possano raggiungere le stesse con facilità. Dovrà inoltre essere verificato il tempo di percorrenza del giro, sommando i tempi delle prove speciali e lasciando un tempo di riposo al Controllo Orario di minimo 15 minuti per rifornimento al motociclo ed assistenza.

Art. 7 - Relazione Verifica Percorso
Il componente del CME che sarà incaricato di provare il percorso dovrà stilare una relazione della ricognizione effettuata con le modifiche suggerite agli organizzatori e dovrà inviare una copia al Responsabile del Campionato, una copia ai membri del CME e una copia agli organizzatori.

Art. 8 - Tesserino Registro Storico e Motocicli Ammessi
TESSERINO R.S. (FICHE) - Per poter partecipare alle gare è obbligatorio presentare il tesserino di iscrizione al Registro Storico (altrimenti detto Fiche) e non la sola richiesta di iscrizione. Tutti i conduttori debbono presentarsi alle O.P. con regolare tesserino del R.S. e in fase di iscrizione alla manifestazione debbono indicare il numero di Registro Storico FMI. **Potranno essere ammessi motocicli con registri provvisori per la singola manifestazione rilasciati dal CME, purché per essi sia stata presentata regolare richiesta alla FMI; nel provvisorio dovrà comunque essere citato il numero di Preliminare.**
MOTOCICLI AMMESSI - I motocicli ammessi nelle classi A - B - C debbono avere le seguenti caratteristiche: Raffreddamento ad aria - freni a tamburo – due ammortizzatori, nella classe D e S raffreddamento aria e a liquido per induzione se presenti all'epoca di serie, escluso la pompa di ricircolo dell'acqua - freni a tamburo - due ammortizzatori e cantilever se presente di serie, vedi Yamaha e Kramer, esclusi i mono ammortizzatori con cinematismi di rinvio, lamelle se di serie o trasformazioni documentate anche dai preparatori dell'epoca, classe X raffreddamento ad aria o a liquido anche con pompa di ricircolo del liquido - freni a tamburo e a disco - due ammortizzatori e mono ammortizzatori con cinematismo se presenti di serie.

Art. 9 - Modalità Iscrizione Gara
Le iscrizioni alle singole gare, redatte sugli appositi moduli, debbono pervenire al Moto Club organizzatore accompagnate dalla quota di iscrizione prevista e dalla fotocopia della tessera di iscrizione al RSN almeno 10 giorni prima della manifestazione.

Gli organizzatori dovranno comunicare l'eventuale non accettazione dell'iscrizione.
Nel caso il pilota non sia in possesso di numero fisso dovrà inviare il modulo lasciando in bianco lo spazio del numero che verrà assegnato d'ufficio dagli organizzatori e tale numero rimarrà allo stesso pilota per tutto il campionato.
Quota di iscrizione: euro 50,00 per un giorno, euro 100,00 per due giorni. Per le squadre euro 60,00 per un giorno, euro 120,00 per due giorni.
Il Moto Club organizzatore potrà accettare a sua discrezione eventuali iscrizioni il giorno antecedente la gara in sede di O.P., mentre per le iscrizioni giunte in ritardo o incomplete andrà richiesto il pagamento di una sovrattassa che non sia superiore ad un quarto della tassa stessa.

Art. 10 - Numeri Fissi e Nomina Rappresentante dei Piloti
Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive, consentendo un notevole snellimento delle operazioni di iscrizione alla singola gara ed una più corretta stesura delle relative classifiche, si prevede l'iscrizione anticipata al Campionato, con l'attribuzione di un numero fisso gratuito, **che sarà assegnato d'ufficio a tutti i vincitori del Campionato 2017 e a tutti i piloti che nel 2017 abbiano preso punti, salvo diverse indicazioni degli interessati; tutti comunque dovranno compilare e inviare l'apposito modulo per l'accettazione del numero e per la partecipazione al campionato, indicando obbligatoriamente indirizzo mail e numero di telefono.**
Tutti gli altri piloti, a cui non è stato assegnato numero fisso e che vogliono partecipare al Campionato, dovranno inoltrare le richieste al CME per una sola classe mediante apposito modulo, che dovrà essere compilato in tutte le sue parti. **Eventuali richieste di numero fisso in più classi non verranno prese in considerazione.**
Il numero fisso sarà conservato per tutte le gare. All'atto della richiesta del numero fisso il pilota dovrà segnalare un suo rappresentante **piloti.**
Colui che raccoglierà più segnalazioni diventerà un Referente del CME per l'anno in corso e verrà consultato per eventuali problematiche sugli impianti, sulla sicurezza, sui servizi, sulle Norme tecniche e sportive e sullo svolgimento della manifestazione stessa.

Art. 11 - Numero Massimo Partecipanti
Il numero massimo di partecipanti è fissato in 320, privilegiando i conduttori provvisti di numero fisso, esclusi i partecipanti al Trofeo Testori.

Art. 12 - Gruppi e Classi
Motociclette costruite fino al 1973

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

Motociclette costruite fino al 1976

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

*Solo in questa classe motocicli fino al 1977

Motociclette costruite fino al 1981

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

Motociclette costruite fino al 1981 Bicilindrici

Classe S	cilindrata	libera

Motociclette costruite fino al 1983

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

Le classi S e X non partecipano al Trofeo a Squadre.
Potranno essere previste classi diverse da quelle sopra riportate previo consenso del settore di competenza ed approvazione del Comitato Moto d'Epoca e fermo restando che vi dovrà essere un legame con il mondo vintage e dovrà trattarsi di classi non previste nell'ambito moderno.
Classe T80 RS - cilindrata 85 cc dal 1984 al **1997, per partecipare in questa classe le moto dovranno essere iscritte al registro Storico,** e il Conduttore deve aver compiuto 30 anni.
Per le classi A - B - C - D, nel caso in cui in una classe non partissero almeno tre conduttori, gli stessi verranno accorpati alla classe immediatamente successiva; fanno ovviamente eccezione le classi A5 - B3 - C6 - D6, che non verranno accorpate alla classe inferiore, ma il cui risultato non potrà essere utilizzato nella classifica a squadre. Nelle classi C6 - D5 - D6 possono partecipare anche motociclette con motore a 4 Tempi. Il conduttore è l'unico responsabile della propria condotta di gara. La responsabilità della rispondenza ai criteri del codice della strada ed ogni riferimento normativo e legale (assicurazione, revisione etc.) sono demandati al conduttore.

Art. 13 - Percorsi e Svolgimento della Manifestazione
La manifestazione si svolgerà su percorso entro fuoristrada, normalmente aperto al traffico, di lunghezza minima di 100 Km e massima di 160 Km (comprese le prove speciali), **salvo cause di forza maggiore**.
Le prove speciali (P.S.) debbono sommare un tempo di percorrenza minimo di almeno 20 minuti, rilevabile dal tempo medio dei primi classificati della classe "A", salvo cause di forza maggiore; in tal caso la decisione del D.d.G. e del CME sarà inappellabile. In ogni gara una delle prove deve tassativamente essere un fettucciato (Cross Test) e il tempo di percorrenza dell'eventuale prova in linea (Enduro Test) deve essere necessariamente inferiore al tempo del singolo fettucciato, **salvo cause di forza maggiore.**

Potrà essere prevista anche una prova di accelerazione, di massimo 200 mt; in questo caso il tempo va moltiplicato per 5. È obbligatorio prevedere uno o più controlli timbro. Il fuori tempo massimo sarà di 15 minuti.
L'effettuazione delle P.S. in linea è sempre subordinata all'approvazione da parte del Rappresentante della Federazione, preventivamente nominato dal CME (vedi art. 6). Inoltre verrà nominato un rappresentante dell'evento; l'organizzatore dovrà rapportarsi obbligatoriamente ed esclusivamente a detti rappresentanti.
La mattina della gara, ove fosse necessario e in caso di mutate condizioni climatiche, un Rappresentante del CME effettuerà un giro completo del percorso per verificare la fattibilità dello stesso; in seguito il Rappresentante del CME e il Responsabile del Campionato andranno a suggerire eventuali modifiche al percorso, comunicandole in forma scritta al Direttore di Gara.
Gli organizzatori dovranno effettuare le operazioni preliminari, il parco chiuso, la partenza e il controllo orario in luoghi fra loro vicini e accessibili facilmente.
Si specifica inoltre che il controllo orario principale deve trovarsi nello stesso luogo della partenza, del parco chiuso e del parco piloti. Sarà cura degli organizzatori, una volta sentito il parere del rappresentante del Comitato Moto d'Epoca, apportare le modifiche del caso quando necessarie.
Gli organizzatori dovranno fornire un **luogo coperto o un gazebo**, il personale di supporto e la vernice idonea necessari per le punzonature. In particolare dovrà essere posta la massima attenzione alla copertura del percorso con personale adeguato, necessario per la sicurezza dei partecipanti. L'organizzatore dovrà quindi accertarsi che i cronometristi mettano a disposizione i Transponder, i tabelloni per gli indicatori dei tempi e gli orologi ai controlli orari, oltre ad assicurarsi che siano presenti sin dal sabato. I percorsi debbono essere indicati a cura degli organizzatori tramite segnalazioni chiare e ben visibili.
Fac-simile dei segnali usati deve essere esposto in sede di O.P. Il percorso può essere modificato anche durante lo svolgimento della gara, su decisione del D.d.G., qualora si verifichino stati di forza maggiore. Il conduttore deve attenersi scrupolosamente al percorso indicato nella T.M. e transitare nelle località in essa segnalate, percorrendo unicamente il percorso prestabilito e segnalato dagli organizzatori. Il mancato passaggio da una delle suddette località, la fuoriuscita dal percorso o il transito in senso contrario a quello di gara, constatati da un U.d.G., comportano una delle seguenti sanzioni:
- penalizzazione fino a un max. di 5 minuti (max. 300 secondi);
- esclusione.

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

Art. 14 - Circolazione sul Percorso
La circolazione sul percorso è consentita unicamente a personale dell'Organizzazione. Nel caso meccanici e accompagnatori vengano sorpresi a circolare in motociclo sul percorso di gara sarà applicata una delle seguenti sanzioni **al pilota di riferimento**:
- penalizzazione fino a un max. di 5 minuti (max. 300 secondi) sul tempo totale del pilota di riferimento;
- esclusione.

Sono esclusi i tratti di libera circolazione e quelli eventualmente autorizzati dal Direttore di Gara.

Art. 15 – Operazioni Preliminari
Prima dell'inizio delle O.P. dovrà essere tenuta una riunione con il D.d.G., il rappresentante del MC, **il Capo del Servizio Cronometraggio,** il Commissario Delegato, il Commissario Tecnico, il rappresentante dei piloti e i due rappresentanti del CME nominati per l'evento, al fine di determinare e concordare una linea di comportamento comune nello svolgimento della manifestazione oltre che verificare eventuali esigenze in termini di taglio percorso o avvenute modifiche del tracciato, come indicato nel sopralluogo da parte del rappresentante del CME. **Le Operazioni Preliminari si effettueranno il sabato pomeriggio in regime di parco chiuso custodito a cura degli organizzatori (salvo casi particolari specificati nel R.P.); chi dovesse verificare la domenica mattina potrà delegare persona da lui indicata, con apposito modulo scritto e carta d'identità, che si dovrà presentare alle verifiche amministrative del sabato con licenza e tesserino di iscrizione al RSN del pilota interessato così da ricevere apposito tagliando per procedere alla punzonatura e accedere al parco chiuso, mentre la domenica mattina per il pilota in questione sarà possibile effettuare le sole verifiche amministrative.**
È stato istituito dal 2017 il **Regime di parco chiuso speciale** per un numero ristretto di piloti, massimo 20, che per motivi documentati di lavoro potranno effettuare le verifiche amministrative e tecniche la mattina della gara; questi piloti dovranno fare richiesta su apposito modulo prima dell'inizio Campionato, direttamente alla Federazione Motociclistica Italiana - Ufficio Epoca Sport, che dopo valutazione provvederà ad inviare lettera di accettazione della richiesta; a questo punto il pilota potrà iscriversi alla gara desiderata, e provvederà ad effettuare bonifico della tassa di iscrizione 10 giorni prima della gara stessa; nel caso non provveda ad effettuare il bonifico entro questi termini l'iscrizione non verrà presa in considerazione. Alle Verifiche Amministrative il conduttore dovrà presentarsi munito di licenza e tesserino di iscrizione al RSN, documenti del motociclo e tagliando di assicurazione. In sede di verifiche tecniche verrà ritirata la tessera di iscrizione al RSN (FICHE) per consentire un attento controllo della corrispondenza delle caratteristiche del motociclo presentato. La FICHE verrà riconsegnata alla fine della gara al ritiro della moto dal parco chiuso o alla consegna della tabella di marcia per quanto riguarda i ritirati dalla manifestazione. Si specifica che il cavalletto dovrà essere solidale con il mezzo e sulle moto dovranno essere montati la targa originale, il paracolpi sul manubrio **e il bottone di massa a norma, posizionato a destra o a sinistra in modo tale da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola sul manubrio,** pena la non ammissione del mezzo al parco chiuso.

Art. 16 - Verifiche Storico Tecniche
Uno o più componenti del CME, al momento dell'ingresso dei motocicli al Parco Chiuso, controlleranno la corrispondenza tra motociclo e tesserino R.S.; nel caso di difformità si procederà, come da NS, al ritiro del tesserino R.S. ed alla segnalazione del problema al concorrente interessato mediante apposito verbale, che verrà consegnato a fine gara prima del ritiro della moto dal Parco Chiuso. Identica prassi verrà seguita anche nel caso in cui non si procedesse al ritiro del tesserino R.S., pur richiedendo espressamente al concorrente di procedere alle modifiche del mezzo. Il concorrente sarà tenuto a rispettare quanto segnalato nel verbale pena la non ammissione alle gare successive, fermo restando che in caso di inaccettabili difformità riscontrate all'ingresso dei motocicli al Parco Chiuso il concorrente potrà comunque essere escluso dalla gara.

Copia del verbale verrà consegnata al conduttore ed al Commissario di Gara, che provvederà a inserirlo nel rapporto di gara. L'elenco dei piloti trovati con moto difformi verrà allegato ai documenti della gara successiva, nella quale i componenti del CME controlleranno che le modifiche prescritte siano state apportate. Qualora il comportamento fosse reiterato, anche per particolari diversi, il concorrente non verrà ammesso alla prova nella quale dovessero essere riscontrate altre anomalie di carattere tecnico, legate al motociclo in assetto da gara.

Art. 17 - Punzonatura

I motocicli debbono essere punzonati a mezzo di vernici o pennarelli indelebili nelle seguenti parti: cannotto di sterzo, silenziatore di scarico.

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

Art. 18 – Parco Chiuso

Il parco chiuso deve essere allestito all'aperto in luogo di facile custodia e delimitazione, onde impedire l'accesso ai non autorizzati. Deve essere custodito ininterrottamente, **anche durante la notte,** da persone nominate allo scopo e che debbono rendersi riconoscibili tramite appositi contrassegni distintivi. L'accesso al P.C. è vietato a chiunque, tranne: membri di giuria, responsabili del CME, conduttori che depositano o ritirano il loro mezzo, U.d.G. appositamente designati dal D.d.G.

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

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

Il conduttore sorpreso a depositare o a gettare qualsiasi oggetto nel parco chiuso verrà penalizzato di 5 secondi. Nel P.C. i motocicli non debbono, per nessun motivo, venire parzialmente o totalmente coperti. Al termine della gara i motocicli dovranno essere portati all'interno del Parco Chiuso, e verranno riconsegnati ai piloti con la seguente modalità: 15 minuti dopo l'ultimo arrivato di ogni classe o 15 minuti dopo l'orario teorico d'arrivo dell'ultimo partito di ogni classe desumibile dall'ordine di partenza più il tempo di percorrenza dell'intera gara più il fuori tempo massimo di 15 minuti; eventuali reclami dovranno essere presentati in questo lasso di tempo. I tempi indicativi di riconsegna potranno essere esposti su apposito tabellone all'ingresso del Parco Chiuso.

Art. 19 - Tabella di Controllo

Poco prima della/e partenza/e, od all'uscita del P.C., viene consegnata a ciascun conduttore la propria T.C. vistata dal C.d.G. e dal D.d.G. In percorsi di più giri il D.d.G. può disporre per la sostituzione ad ogni giro. Ogni conduttore è tenuto ad esserne provvisto per tutta la durata della gara. Detta tabella deve essere presentata personalmente dal conduttore al Cronometrista nei C.O. o all'incaricato nel C.T. per l'apposizione dei tempi di transito o dei visti di passaggio.

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

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

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

Il conduttore che perde la T.C. deve chiederne un'altra al successivo C.O.; egli verrà classificato solo qualora sia possibile, attraverso documenti ufficiali, la fedele ricostruzione della sua T.C.

Art. 20 - Tabella Informativa

La T.I. deve comprendere:

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

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

Art. 21 - Controlli Orari

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

I C.O. debbono essere così strutturati:

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

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

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

Nel caso di C.O. singolo lo stesso va strutturato dove vengono effettuate le partenze individuali e viene utilizzato come C.O. per ogni giro e quindi come arrivo finale.

È consentito, per necessità di trasferimento od avvicinamento a particolari zone del percorso, ridurre le distanze minime tra C.O. a condizione che tali tratti non presentino percorsi troppo impegnativi. Presso la bandiera gialla posta alla fine del C.O., deve essere posizionato un orologio sincronizzato con quello presente sul tavolo. Il conduttore deve, subito dopo aver superato la bandiera gialla, presentare la sua T.M. al tavolo del controllo.

Un conduttore può passare il controllo finale all'ingresso del P.C. prima del tempo previsto senza essere penalizzato. Ad ogni C.O. un cronometrista deve compilare un elenco del controllo in cui saranno registrati in ordine cronologico i numeri di gara dei conduttori che transitano ed i tempi in ore e minuti. In caso di contestazione farà fede l'elenco del controllo. È' obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente, o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli presso il C.O.. La sanzione per il mancato rispetto sarà una multa di euro 100,00 per ogni infrazione. Le dimensioni minime del tappeto dovranno essere uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio.

Art. 22 – Controlli a Timbro e Volanti

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

I C.T. debbono essere segnalati, sui due lati del percorso, da due bandiere blu disposte 200 metri prima del punto di controllo. Tale punto deve essere segnalato con due bandiere rosse. Ogni C.T. deve essere presidiato da almeno due U.d.G., che provvederanno all'apposizione del timbro sulla T.C. e a compilare un elenco relativo alla cronologica successione dei passaggi dei conduttori, che sono sempre obbligati a fermarsi tra le bandiere rosse. Ai C.V. verrà redatto il solo elenco cronologico dei passaggi, e l'ubicazione degli stessi controlli non sarà segnalata.

La mancanza di un timbro di passaggio (con l'impossibilità di accertare il transito) o il non verificato passaggio da un C.V. comporteranno una delle seguenti sanzioni, **che saranno comminate al pilota a fine gara previa convocazione del D.d.G.:**

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

Art. 23 – Presa dei Tempi - Tolleranze - Penalizzazioni

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

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

In caso di ritardo superiore al minuto primo intero, il conduttore verrà penalizzato in ragione di 60 secondi per ogni minuto primo intero oltre la tolleranza. Il conduttore deve sempre rispettare il tempo imposto per ogni C.O.. Il cronometrista, in caso di ritardo, per ogni C.O. deve sempre annotare l'orario effettivo di entrata e nel calcolo delle penalità deve considerare il minuto di tolleranza, quindi se un conduttore ritarda di 2 minuti sul suo tempo teorico la penalità sarà di un minuto, cioè Ritardo (R) meno un minuto di tolleranza (T).

Il conduttore che transiti con più di 15 minuti (+ un minuto di tolleranza) di ritardo sul tempo teorico di passaggio al C.O. verrà escluso dalla manifestazione. Il concorrente che transita al C.O. con più di 5 minuti di anticipo sul suo tempo teorico di passaggio verrà escluso dalla manifestazione.

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

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

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

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

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

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

Richiesta tolleranza speciale - Se un conduttore può dimostrare alla Giuria, e ove non prevista al D.d.G., di essere giunto in ritardo per circostanze eccezionali, indipendenti dalla propria volontà, come per esempio per aver prestato soccorso in caso di incidente grave, può ottenere una tolleranza speciale. Un conduttore ritirato ha l'obbligo di consegnare la tabella di marcia ad un cronometrista o ad un Ufficiale di Gara pena un'ammenda di euro 50,00.

Art. 24 - Partenza

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

Il conduttore deve partire nella normale posizione di guida e condizione di marcia, indossando il casco regolarmente allacciato, stivali, guanti protettivi e maglia con maniche lunghe. **Prima della partenza al conduttore viene consegnata la tabella di marcia da apposito personale; quando il pilota si troverà sulla linea di partenza il cronometrista indicherà 5 secondi e poi il segnale di via, solo allora il conduttore potrà accendere il motociclo.** Il conduttore riceve il segnale di partenza all'ora esatta prevista. Nel minuto che segue il segnale di partenza, il conduttore deve mettere in moto il motociclo con il dispositivo di avviamento, ed attraversare con la sola energia del motore ed in regolare posizione di marcia una linea tracciata 20 metri dopo quella di partenza. Qualora nel termine suddetto la partenza non sia avvenuta come previsto è ammessa la partenza a spinta, nel qual caso il conduttore viene penalizzato con 10 secondi di penalità. È' escluso qualsiasi aiuto dall'esterno pena la squalifica. Il conduttore che sulla linea di partenza mette in moto il motore prima del segnale di start viene penalizzato con 60 secondi. Il conduttore che si presenta in ritardo sulla linea di partenza viene penalizzato con 60 secondi per ogni minuto o frazione di minuto di ritardo, fino a un massimo di 3 minuti. Superato tale limite, il conduttore viene escluso dalla gara.

Art. 25 - Prove Speciali

Le caratteristiche delle Prove Speciali debbono essere precisate nel R.P. della gara. In nessun tipo di prova è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune. La partenza di una P.S. deve essere segnalata con un cartello IPS (Inizio Prova Speciale) e la fine con un cartello FPS (Fine Prova Speciale) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi. Alla fine della prova speciale deve essere istituita una zona di sicurezza di almeno 30 metri dove il concorrente non può sostare; questa zona sarà indicata con due bandiere rosse, oltre le quali il pilota potrà sostare senza creare comunque intralcio agli altri piloti; chi dovesse sostare nella zona di sicurezza sarà penalizzato con 5 secondi di penalità.

I piloti che nonostante risultino ritirati o non transitati a tutti i C.O. continuassero ad effettuare le P.S. verranno deferiti al Giudice Sportivo. Le prove potranno essere dei seguenti tipi con possibilità di verifica da parte dei concorrenti non oltre il pomeriggio precedente la partenza:
ENDURO
Prova in Linea che dovrà essere prevalentemente in salita, mentre nel caso ci fossero tratti in discesa gli stessi dovranno garantire condizioni di sicurezza per i piloti e facile accesso ai mezzi di soccorso; tale prova non sarà cronometrata durante il primo passaggio ma solo nei successivi, salvo diversa decisione del Direttore di Gara. Nelle gare di due giorni e qualora il percorso della seconda giornata sia identico a quello della prima, le prove possono essere cronometrate anche durante il primo passaggio, ferma restando una diversa decisione del Direttore di Gara. Sulla prova in Linea dovrà essere presente personale facilmente identificabile con pettorina ad alta visibilità e possibilmente in contatto visivo reciproco.
CROSS
Tutto il percorso deve essere segnalato con fettuccia di due colori diversi (sinistra – destra). Una zona di sicurezza, vietata al pubblico, della larghezza minima di un metro, deve essere disposta nella zona di partenza e di arrivo.
ACCELERAZIONE
Deve avere una lunghezza massima di 200 mt rettilinei, con spazio di frenata sufficiente a garantire la sicurezza del pilota; deve inoltre essere delimitata con della fettuccia sui due lati di percorrenza; il tempo impiegato viene moltiplicato per un coefficiente di 5 (cinque).

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

Art. 26 - Aiuto Esterno ed Assistenza ai C.O.
L'espressione "Aiuto Esterno" significa l'atto attraverso il quale una qualsiasi persona, oltre al conduttore o ad un U.d.G. nell'esercizio delle sue funzioni, venga in contatto con il motociclo.

- I meccanici possono sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore, solamente ai C.O. con assistenza, compreso quello finale.
  Nel caso di sostituzione del silenziatore durante la gara, il conduttore dovrà dichiararlo al Commissario di Gara preposto a controllare le punzonature o in alternativa al D.d.G.
- Sul percorso ed in Prova Speciale non è ammesso alcun tipo di assistenza se non quella effettuata dal conduttore stesso, che non può ricevere ricambi e attrezzi se non ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle, pena l'esclusione.
- Il conduttore può sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore, sia ai C.O. che sul percorso, parti che potrà ricevere solamente ai C.O. di assistenza.
- È obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente, o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli. La sanzione per il mancato rispetto sarà una multa di euro 100,00 per ogni infrazione. Le dimensioni minime del tappeto devono essere uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio (minimo cm. 100 x cm. 200).

- Nessuna assistenza è autorizzata all'infuori delle aree stabilite, pena l'esclusione.
- I motocicli possono essere puliti solo ai C.O. con assistenza. L'utilizzo di idropulitrice è proibito, pena l'esclusione.
- Durante tutta la durata della manifestazione, è proibito al conduttore, pena l'esclusione, di portare il suo motociclo e tutte le parti punzonate, per il rifornimento o per l'assistenza, sotto un riparo inaccessibile agli Ufficiali di Gara, a meno che vi sia un permesso scritto del Direttore di Gara.
- La lubrificazione della catena è autorizzata unicamente nelle zone di rifornimento e va effettuata sul tappeto per l'ambiente.
- Tutti i lavori di saldatura sono vietati pena l'esclusione.
- In caso di infrazione di particolare gravità (cambio di motociclo, di conduttore etc.) il conduttore sarà escluso dalla classifica e deferito al Giudice Sportivo.
  La penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara, al di fuori dei C.O. con assistenza, è l'esclusione. Ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle, è ammesso qualsiasi tipo di assistenza da parte dei meccanici (fatta salva la sostituzione di parti punzonate, ad eccezione del silenziatore, che può essere sostituito).
- Ricorso a forza motrice esterna – salvo autorizzazione della Giuria o del Direttore di Gara, nel corso di tutta la durata della manifestazione, un motociclo non può essere spinto se non dalla forza del suo motore, dallo sforzo muscolare del conduttore o dall'azione di una forza naturale, pena l'esclusione.

Art. 27 - Rifornimenti di Carburante
I rifornimenti di carburante possono essere effettuati ad ogni C.O. a cura dei partecipanti o dei meccanici:

- nello spazio compreso tra le bandiere bianche e gialle (dai 200 ai 10 mt.) prima della linea di C.O.;
- nello spazio compreso tra le bandiere verdi (tra i 20 e i 50 mt.) dopo la linea di C.O..

Al di fuori di queste zone è vietato rifornirsi di carburante pena l'esclusione.

Art. 28 - Arrivo - Fine Gara
Il C.O. di arrivo deve essere strutturato come stabilito nell'art. 21.
L'arrivo anticipato al C.O. finale non è penalizzato (vale anche per il controllo di fine giornata, in gare di più giorni).
Il conduttore, dopo aver consegnato la T.C. al cronometrista, spegne il motore e porta il proprio motociclo al P.C. o al parco verifiche.
Non è consentito dopo il C.O. procedere a motore acceso; ogni infrazione verrà punita con 60 secondi di penalità.

Art. 29 - Tempo Massimo
Il tempo massimo scade, sia ai C.O. che all'arrivo, 15 minuti primi interi dopo il tempo teorico della T.C.. La tolleranza di 1' (un minuto primo) non viene considerata. Trascorso il tempo massimo, il conduttore viene escluso dalla gara.

Art. 30 - Partecipazione al Campionato
Per il calcolo dei risultati finali del Campionato Italiano non si effettuerà alcuno scarto né nelle classifiche individuali né in quelle a squadre.

Al termine dei Campionati sarà dichiarato vincitore colui che avrà ottenuto il miglior punteggio. Ai fini della classifica di Campionato se due o più conduttori avranno lo stesso punteggio verrà dichiarato vincitore chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie chi avrà ottenuto i migliori piazzamenti; in caso di ulteriore parità verrà considerato il piazzamento dell'ultima giornata di gara.

Art. 31 - Classifica Giornaliera di Classe

La classifica giornaliera per ogni classe sarà data dalla somma dei tempi ottenuti nelle P.S. e delle penalità nei C.O. Il vincitore sarà il conduttore che avrà totalizzato il miglior tempo. Saranno premiati i primi tre classificati lasciando alla discrezionalità dell'organizzatore di premiare fino ai primi 5, così come sarà discrezionale la premiazione della classifica assoluta, di cui non potranno fare parte le classi E1 e E2. Saranno assegnati punti ai primi 15 classificati (20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1).
Nel rispetto degli organizzatori e degli altri partecipanti, l'assenza dalla cerimonia di premiazione che sia iniziata entro un'ora dal tempo massimo a disposizione dell'ultimo concorrente comporterà la non assegnazione del premio.

Art. 32 - Classifica di Campionato per Classe

Ai fini della classifica finale del Campionato, che sarà unica per ogni classe, verranno 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) calcolato in base all'età del pilota (considerata ad anno solare e rilevata dalla licenza FMI) e conteggiato a fine Campionato, secondo il seguente criterio, eccezion fatta per le classi D – E – S - X, che non avranno bonus:

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

Il C.M.E fornirà ai vincitori di ciascuna classe del Trofeo 2017 tre tabelle portanumero tricolori.

Art. 33 - Trofeo Imerio Testori

Al Campionato Italiano Regolarità d'Epoca Gr. 5 verrà abbinato il Trofeo "Imerio Testori" per richiamare il Trofeo che negli anni '70 premiava i giovani emergenti della nostra regolarità. Tale abbinamento si ritiene utile per facilitare l'avvicinamento all'enduro dei nostri giovani, essendo i percorsi delle gare del Trofeo Regolarità Gr. 5 accessibili anche ai debuttanti, ed inoltre per riallacciare un collegamento con le radici storiche dello sport dell'enduro, un tempo così ricco di qualità individuali e di prestigio internazionale.
Partire nella stessa gara con un pluricampione del mondo o d'Europa esercita sicuramente un fascino particolare per un ragazzo che inizia a correre.
Licenze valide: Fuoristrada (esclusa la Mini). Età 14 - 17. Prove valide: 7 senza scarto.

Quota di iscrizione: euro 50,00 per 1 giorno, euro 80,00 per 2 giorni.
La partecipazione a queste gare può avvenire sia con moto moderne, sia con moto d'epoca, secondo il regolamento Gruppo 5. Possono partecipare i piloti dai 14 ai 17 anni compresi in possesso della licenza Fuoristrada Under 21 che non abbiano ottenuto punti nelle prime cinque posizioni in ogni classe nel Campionato Italiano Cadetti dell'anno precedente.
La classifica prevede due classi: E1 – 50 cc. / E2 – 125 cc.
Il Trofeo non avrà prevalenza sulle manifestazioni regionali, pur essendo abbinato alla Regolarità Gr. 5. Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive, consentendo un notevole snellimento delle operazioni di iscrizione alla singola gara e delle relative classifiche, si prevede l'iscrizione anticipata al Trofeo con l'attribuzione di un numero fisso, da richiedere al CME, che sarà conservato per tutte le gare. Si specifica che verrà fissato un numero massimo di 50 partecipanti, che partiranno in coda alle categorie di Gr. 5: nel caso in cui i piloti superassero il numero massimo stabilito, si darà la precedenza a coloro che si saranno iscritti con il numero fisso al Trofeo.
Per tutto quanto non contemplato nel presente regolamento, si farà riferimento alle NS Nazionali Gr. 5., solo per le classi E1 e E2.
La premiazione finale con la consegna del Trofeo avverrà in concomitanza con quella del Gr. 5. Si precisa che qualora un concorrente compisse 18 anni entro il 2018, potrà comunque partecipare al Trofeo Testori.

Art. 34 - Classifica a Squadre

"Squadre di Trofeo": ogni squadra sarà composta da tre conduttori delle categorie A - B - C. Saranno considerati validi i migliori tre risultati. La somma dei punti della classifica di giornata sommata ai bonus età per ciascun concorrente formerà la classifica di tappa della squadra, fermo restando che almeno due concorrenti dovranno aver acquisito punti nelle rispettive classi, pena l'esclusione dalla classifica stessa.
Per la classifica generale di Campionato saranno assegnati punti ai primi 15 classificati (20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1).
Nello spirito della squadra, avranno precedenza in classifica quelle con tre piloti classificati.
In caso di parità verranno utilizzate delle discriminanti come da ordine che segue: cilindrata più piccola, anzianità del pilota ed infine anzianità della moto rilevabile dal RS.
I nominativi dei piloti della singola squadra, tutti dello stesso MC, saranno dichiarati al momento dell'iscrizione e dovranno appartenere ad almeno due classi diverse e condurre almeno due marche di motocicli diverse.
Ogni MC può iscrivere più squadre al Trofeo; in questo caso se verrà iscritta una squadra "A" questa porterà punti solo alla squadra "A" e lo stesso per la squadra "B" che porterà punti solo alla squadra "B" nella classifica finale di campionato.
"Squadre di Vaso ": ogni squadra sarà composta da tre conduttori delle categorie D. Saranno considerati validi i migliori tre risultati.
La somma dei punti della classifica di giornata varrà la classifica di tappa della squadra, fermo restando che almeno due concorrenti dovranno aver acquisito punti nelle rispettive classi, pena l'esclusione dalla classifica stessa. Per la classifica generale di Campionato saranno assegnati punti ai primi 15 classificati (20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1).
Nello spirito della squadra, avranno precedenza in classifica quelle con tre piloti classificati.
In caso di parità verranno utilizzate delle discriminanti come da ordine che segue: cilindrata più piccola, anzianità del pilota ed infine anzianità della moto rilevabile dal RS.

I nominativi dei piloti della singola squadra, tutti dello stesso MC, saranno dichiarati al momento dell'iscrizione e dovranno appartenere ad almeno due classi diverse e condurre almeno due marche di motocicli diverse. Ogni MC può iscrivere più squadre di Vaso; in questo caso se verrà iscritta una squadra "A" questa porterà punti solo alla squadra "A" e lo stesso per la squadra "B" che porterà punti solo alla squadra "B" nella classifica finale di campionato.

Art. 35 - Trofeo delle Regioni

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

Art. 36 – Regolamento Tecnico - Norme Generali

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

- Qualora in sede di O.P. venisse riscontrato l'utilizzo di componenti (visibili esternamente) che non corrispondano all'anno del modello, il motociclo verrà inserito d'ufficio nella classe relativa al periodo di quel componente.
- Colore delle tabelle porta numero: gialle con numeri neri per tutte le classi. Inoltre sulla tabella anteriore verrà applicata una lettera maiuscola di dimensioni cm 3 x 3 che identificherà la classe di appartenenza; sono vietati i numeri auto costruiti con nastro adesivo o disegnati con pennarelli che non siano chiaramente leggibili. I cerchi possono essere indifferentemente d'acciaio o di alluminio, purché rigorosamente dell'epoca del motociclo.
- I mozzi si possono sostituire con altri costruiti nell'epoca.
- Le forcelle e gli ammortizzatori debbono essere di epoca corrispondente alla moto anche se di diametro e di marca diversa, fatte salve le eccezioni specificate in dettaglio al paragrafo di riferimento.
- I carburatori debbono essere di epoca corrispondente alla moto anche se di diametro o di marca diversi.
- Per questioni legate alla sicurezza del pilota sono ammesse le sostituzioni dei parafanghi con altri di tipo infrangibile mantenendo la storicità del motociclo (quindi su una moto del 1972 non si potranno montare parafanghi costruiti nel 1981 e oltre); si consiglia, prima di inoltrare richiesta di iscrizione al RS, di consultare la commissione tecnica onde evitare inutili perdite di tempo.
- Sempre per questioni di sicurezza sono ammessi l'uso del comando del gas con uscita parallela al manubrio e la sostituzione delle leve con altre con braccialetti mobili.
- Tutti i motocicli debbono essere dotati di un interruttore manuale (bottone di massa) **a norma, posizionato a destra o a sinistra in modo tale da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola sul manubrio,** che consenta di spegnere il motore manualmente, in mancanza del quale il motociclo non sarà ammesso al parco chiuso.

- È possibile sostituire il silenziatore di scarico con altro di tipo similare o riconducibile all'anno di costruzione del motociclo documentato e previa autorizzazione del CME.
- È' obbligatorio l'uso del paracolpi (salsicciotto) sul manubrio e la moto dovrà essere dotata di cavalletto o stampella fissata in modo permanente al motociclo, che sia in grado di sostenerlo; in mancanza di quanto sopra descritto le moto non saranno ammesse al parco chiuso.
- Sono vivamente consigliate le pedane pieghevoli; l'uso del paramani è consentito nel rispetto estetico/storico del motociclo.
- L'estetica deve rispettare i colori dell'epoca; saranno accettate variazioni cromatiche ove documentate con foto di riviste dell'epoca a colori o di moto ufficiali.

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

Protezioni per le trasmissioni aperte, pignone corona e catena

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

Complessi di scarico

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

Art. 37 – Regolamento Tecnico - Norme Specifiche Sospensioni

Classe A e B costruzione fino al 1973

Forcelle

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

Sono consentite:

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

Forcelle MAICO disassate con molle esterne + soffietto montate esclusivamente su moto MAICO.

Lunghezza massima consentita cm 81, misura che va rilevata da centro perno ruota a filo piastra superiore con esclusione del tappo.

Escursione massima consentita cm 18, misura che va rilevata da filo piastra inferiore a filo inizio fodero, con la moto in assetto da gara (giù dal cavalletto).

Ammortizzatori

Sono vietati ammortizzatori con serbatoio supplementare, con alettatura sul fodero, valvole aria, ghiere filettate per regolazione molla sul fodero, regolazioni esterne per taratura.

Sono consentiti: CERIANI, MARZOCCHI, KONI, BILSTEIN, GIRLING. **Saranno consentiti ammortizzatori replicati oggi se esteticamente identici a quelli dell'epoca e previa autorizzazione del CME.**

Lunghezza massima consentita cm 35,5, misura che va rilevata da centro foro inferiore a centro foro superiore.

Mantenendo inalterata la forma è possibile modificare interiormente sia le forcelle che gli ammortizzatori al fine di migliorare il funzionamento e la scorrevolezza; sono vietati i riporti superficiali e i particolari in titanio.

Classe C costruzione fino al 1976
Forcelle
Sono vietate le valvole aria sul tappo dello stelo forcella o sul fodero e qualsiasi tipo di regolazione esterna o interna.
Sono consentite:
Forcelle CERIANI diametro 32 o 35 mm in produzione, forcelle MARZOCCHI diametro 32, 34 o 35 mm. in produzione, forcelle BETOR diametro 35 mm.
Forcelle MAICO disassate con molle esterne + soffietto montate esclusivamente su moto MAICO.
Lunghezza massima consentita cm 86, misura che va rilevata da centro perno ruota a filo piastra superiore con esclusione del tappo. Escursione massima consentita cm 22,5, misura che va rilevata da filo piastra inferiore a filo inizio fodero, con la moto in assetto da gara (giù dal cavalletto).

Ammortizzatori:
Sono vietati: Con serbatoio separato del gas o olio, ghiere filettate per regolazione molla sul fodero, regolazioni esterne per taratura.
Sono consentiti: CERIANI, MARZOCCHI CON SERBATOIO CORTO E LUNGO, KONI, BILSTEIN, GIRLING, OHLINS, KONI CON ALETTATURA SUL FODERO, CERIANI CON SERBATOIO NERO.
Saranno consentiti ammortizzatori replicati oggi se esteticamente identici a quelli dell'epoca e previa autorizzazione del CME.

Lunghezza massima consentita cm 37,5, misura che va rilevata da centro foro inferiore a centro foro superiore. Mantenendo inalterata la forma è possibile modificare interiormente sia le forcelle che gli ammortizzatori. Al fine di migliorare il funzionamento e la scorrevolezza sono vietati i riporti superficiali e i particolari in titanio.

Classe D e S OPEN costruzione fino al 1981
Sono consentiti tutti i tipi di forcella e ammortizzatore purché costruiti entro l'anno 1981 **per le classi D e S.** La lunghezza delle forcelle e degli ammortizzatori è libera; **tali elementi dovranno comunque essere documentati e autorizzati dal CME.**

Classe X costruzione fino al 1983
Sono consentiti tutti i tipi di forcella e ammortizzatore purché costruiti entro l'anno 1983. La lunghezza delle forcelle e degli ammortizzatori è libera; tali elementi dovranno comunque essere documentati e autorizzati dal CME.

Motore
Mantenendo inalterata la forma estetica esteriore è possibile praticare ogni tipo di elaborazione interna a cilindri – cambi – frizioni – carburatori, che debbono essere inequivocabilmente dell'anno a cui la moto appartiene. Sono consentite le lamelle se montate di serie; eventuali installazioni ex novo dovranno essere documentate e autorizzate dal CME.

Materiali speciali
Sono vietati i materiali speciali quali il Titanio per i perni ruota e perno forcellone.
Vista la difficile reperibilità di alcuni elementi tipo: pistoni – gabbiette a rulli – cuscinetti – paraoli – bielle – ingranaggi del cambio e loro organi di movimento, è concessa la ricostruzione con materiali e lavorazioni odierne rispettando le caratteristiche dimensionali dell'epoca.

La cilindrata può essere superata nella misura massima del 5% senza per questo uscire dalla classe originale di appartenenza.

Carburatori Classi A - B - C
Sono ammessi carburatori dell'epoca in commercio in Italia nel periodo di appartenenza, **documentati in modo attendibile e comunque valutati sempre dal CME**.
Il diametro è libero. Sono consentiti BING - AMAL - DELL'ORTO (è vietato il mod. VhBh nelle classi A e B) – **MIKUNI; tali elementi dovranno comunque essere documentati e autorizzati dal CME.**

Classe D – S e X
I carburatori in queste classi sono liberi, purché dell'epoca del motociclo; **tali elementi dovranno comunque essere documentati e autorizzati dal CME.**
Cassetta del filtro
La cassetta del filtro può essere ricostruita in alluminio variando la volumetria senza però uscire dalla zona tubi posteriore del telaio; è ammesso il filtro in spugna ed è possibile praticare dei fori supplementari di aerazione.

Telaio
Non sono ammesse modifiche di alcun genere nella geometria del telaio, che deve rispettare quella dell'epoca, e questo vale per tutte le classi.
Sono ammesse per questioni di sicurezza:
- la modifica del pedale freno posteriore da passaggio sotto pedana a passaggio sopra pedana.
- l'aggiunta del cavalletto centrale.
- le pedane pieghevoli.
- il pedale del cambio snodato.
- i mozzi con perno sfilabile o scomponibili.

Inoltre è possibile montare mozzi di marche diverse purché in produzione negli anni di appartenenza del motociclo, **documentati in modo attendibile e comunque valutati sempre dal CME**.
I cerchi possono essere in acciaio o alluminio, comunque prodotti nell'anno di appartenenza del motociclo; non sono ammessi cerchi di colore diverso dalla produzione di serie.

Marmitta e silenziatore
La marmitta deve essere dell'epoca o rifatta oggi rispettando il disegno originale documentato da riviste del periodo di appartenenza **e dovrà essere sempre verniciata di nero o nei colori dell'epoca, salvo casi documentati in modo attendibile e comunque valutati sempre dal CME.**
Il silenziatore potrà essere modificato senza alterare l'aspetto esteriore o sostituito anche con tipo differente dalla serie purché esistente all'epoca, sia di produzione che in uso presso i reparti corse, **e dovrà essere sempre verniciato di nero salvo casi documentati in modo attendibile e comunque valutati sempre dal CME.** Potrà essere di tipo meccanico o con materiale fonoassorbente e potrà essere fasciato con materiale antiscottatura. **Non sono ammessi silenziatori moderni con forme riconducibili a quelli odierni; è vietato l'uso della fibra di carbonio.**

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

Prospetto Riassuntivo Penalizzazioni

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

Prospetto Riassuntivo Ammende

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

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