

FMI 79

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.

1 - Regolamento sportivo Campionato Italiano Regolarità Gruppo 5 e Trofeo Testori**1.1 INTRODUZIONE -**

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, iscritte al Registro Storico, suddivise in quattro fasce di età: fino al 1973, fino al 1976, fino al 1981 e fino al 1983; è inoltre prevista una classe denominata T80 RS riservata a motociclette di cilindrata non superiore ad 85 cc e costruite entro il 1999 che siano iscritte al Registro Storico; è presente anche una categoria con moto moderne denominata Trofeo Testori riservata a piloti dai 14 ai 17 anni di età.

1.2 EVENTI -

Il campionato si svolge su 7 prove senza alcuno scarto. Una delle prove previste potrà essere considerata valida per il Trofeo dei Moto club, eventualmente abbinato ad una prova di Campionato, uno o più eventi potranno essere di due giorni. In tal caso detti eventi saranno considerati come prova singola per ciascuna giornata dell'evento, in accordo con il Comitato Moto Epoca. Per ciascuna prova sarà riconosciuto al Moto club organizzatore un contributo federale da 700,00 euro a 1.500,00 euro (da 700,00 a 2.000,00 euro se gara di 2 giorni); tale contributo sarà erogato in funzione del parere espresso nella "Scheda di Qualità".

Oltre a tutti gli ulteriori costi a carico del Moto club organizzatore, da corrispondere alla FMI, saranno a carico dello stesso le spese della moto ambulanza obbligatoria e del medico rianimatore, dell'addetto stampa che svolgerà anche la mansione di speaker ufficiale di gara, spese che dovranno essere corrisposte direttamente a chi fornisce il servizio, comprese spese di viaggio, vitto e alloggio, mentre le spese del servizio di cronometraggio in convenzione saranno da versare in anticipo con il bonifico degli oneri. Per il servizio di cronometraggio vige l'obbligo di utilizzare i Transponder. Inoltre, sono considerati requisiti minimi tutti quelli previsti nel Vademecum per gli Organizzatori.

1.2.1 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. Contestualmente alla richiesta di assegnazione della gara il Motoclub richiedente dovrà sottoscrivere per accettazione il documento denominato "Requisiti per l'Assegnazione delle Gare" pubblicato sul sito www.federmoto.it, il cui contenuto non sarà derogabile.

1.2.2 Assegnazione Gara - Dopo l'assegnazione della manifestazione, il Moto club 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 dei bonifici effettuati per gli oneri (compreso il servizio di cronometraggio) e per l'assicurazione gara.

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

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

1.2.4 Sopraluogo Percorso e Logistica – L'Ispettore del CME designato 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 sia la sicurezza dei piloti su tutto il percorso che la situazione logistica per il regolare svolgimento della gara; inoltre dovrà verificare che nelle prove speciali, e **specialmente in quella in Linea (Enduro Test), 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 ad ogni Controllo Orario di minimo 15 minuti per rifornimento al motociclo ed assistenza.

1.2.5 Relazione Verifica Percorso - L'Ispettore 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, e una copia agli organizzatori.

1.3 CLASSI E MOTOCICLI AMMESSI

1.3.1 Tesserino R.S. - Per poter partecipare alle gare è obbligatorio presentare il tesserino di iscrizione al Registro Storico; per i conduttori in possesso di licenza straniera ma che partecipano con motocicli immatricolati in Italia è obbligatoria l'iscrizione al registro Storico FMI. Tali conduttori devono presentarsi alle O.P. con regolare tesserino R.S. ed all'atto dell'iscrizione dovranno indicare il numero di iscrizione al Registro Storico FMI.

Le motociclette devono inderogabilmente:

- essere regolarmente immatricolate,
- essere assicurate per la responsabilità civile da circolazione,
- montare la targa originale,
- essere iscritte al Registro Storico FMI (è fatta eccezione per le motociclette che parteciperanno al Trofeo Testori).

1.3.2 Motocicli ammessi - tassativamente i motocicli dovranno essere iscritti al registro Storico Nazionale. Potranno essere ammessi motocicli con iscrizione provvisoria 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. Non sono in alcun caso ammesse motociclette da cross e non è consentito l'uso delle targhe prova. Potranno essere previste, a titolo sperimentale, 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 A e B **motociclette anno modello fino al 1973**
Classe C **motociclette anno modello fino al 1976**
Classe D **motociclette anno modello fino al 1981**
Classe X **motociclette anno modello fino al 1983**
Classe T80 RS **motociclette costruite dal 1984 fino al 1999 con Registro Storico**

1.3.3 Classi - I partecipanti saranno suddivisi nelle seguenti classi:

Classe	Anno Modello	Cilindrata	Tempi/ specifiche
A1	Fino al 1973	Fino a 50	due
A2	Fino al 1973	Fino a 100	due
A3	Fino al 1973	Fino a 125	due
A4	Fino al 1973	Fino a 175	due
A5	Fino al 1973	Oltre 175	due
B2	Fino al 1973	Fino a 175	quattro
B3	Fino al 1973	Oltre 175	quattro
C1	Dal 1974 fino al 1976	Fino a 50	due
C2	Dal 1974 fino al 1977	Fino a 75	due
C3	Dal 1974 fino al 1976	Fino a 125	due
C4	Dal 1974 fino al 1976	Fino a 175	due
C5	Dal 1974 fino al 1976	Fino a 250	due
C6	Dal 1974 fino al 1976	Oltre 250	due/quattro
D1	Dal 1977 fino al 1981	Fino a 50	due
D2	Dal 1978 fino al 1981	Fino a 80	due
D3	Dal 1977 fino al 1981	Fino a 125	due
D4	Dal 1977 fino al 1981	Fino a 175	due
D5	Dal 1977 fino al 1981	Fino a 250	due/quattro
D6	Dal 1977 fino al 1981	Oltre 250	due/quattro
X1	Fino al 1983	Fino a 80	due
X2	Fino al 1983	Fino a 125	due
X3	Fino al 1983	Oltre 125	due
X4	Fino al 1983	Fino a 350	quattro
X5	Fino al 1983	Oltre 350	quattro
X6	Fino al 1983	Oltre 600	quattro tempi / bicilindrici
T80 RS	Dal 1984 al 1999	Fino 85 cc	due

Per le classi A - B - C - D - X, nel caso in cui in una classe non partissero almeno tre conduttori, gli stessi verranno accorpate alla classe immediatamente successiva; fanno ovviamente eccezione le classi A5 - B3 - C6 - D6 - X6, 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. La classe X non partecipa a nessuna classifica per squadre.

Il conduttore è l'unico responsabile della propria condotta di gara; la responsabilità della rispondenza delle motociclette ed il rispetto delle norme di circolazione statuite dal Codice della Strada e da qualsivoglia ulteriore riferimento normativo (assicurazione, revisione ecc.) sono demandati al conduttore, che se ne assume la piena responsabilità.

1.4 PILOTI AMMESSI -

- 1.4.1 Licenze** - Sono ammesse le licenze Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Velocità con estensione Fuoristrada. Possono partecipare anche i piloti FIM Europe, con licenza e nulla osta della loro Federazione di appartenenza e/o con licenza Internazionale. Potranno concorrere al titolo di Campione Italiano i piloti anche di nazionalità straniera purché conducano un veicolo iscritto al Registro Storico FMI.
- 1.4.2 Età minima e massima** - Il Campionato è riservato a conduttori che abbiano compiuto il 30° anno di età (eccezion fatta per i partecipanti al Trofeo Testori e alla classe X) fino al 75° anno compiuto.
- 1.4.3 Numero Massimo Partecipanti** - Il numero massimo di partecipanti è fissato in 320, privilegiando i conduttori che hanno ottenuto punti nel precedente campionato, i possessori di numero fisso ed a seguire i piloti che si saranno iscritti per primi. Sono esclusi i partecipanti al Trofeo Testori.

1.5 ISCRIZIONI

- 1.5.1 Modalità Iscrizione** - Le iscrizioni alle singole gare devono essere fatte tramite il sito WEB: sigma.federmoto.it almeno 10 giorni prima della manifestazione. **Dovrà essere indicato tassativamente il numero di iscrizione al Registro Storico del motociclo; detto numero dovrà essere riportato nella scheda conduttore che verrà consegnata in sede di O.P. al pilota, che dovrà apporre firma nell'apposito spazio.** Il Moto Club organizzatore potrà accettare a sua discrezione eventuali iscrizioni tardive il giorno antecedente la gara in sede di O.P., per queste iscrizioni e per quelle giunte in ritardo o incomplete andrà richiesto il pagamento di una sovrattassa, che in ogni caso non potrà essere superiore ad un quarto della tassa stessa
Gli organizzatori dovranno comunicare l'eventuale non accettazione dell'iscrizione, nel caso in cui non venga indicato il numero di iscrizione al Registro Storico del motociclo o qualsiasi altro dato richiesto.
- 1.5.2 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.

1.6 NUMERI GARA

- 1.6.1 Numeri Fissi** - 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'attribuzione di un numero fisso gratuito, che sarà assegnato d'ufficio a tutti i piloti che nel 2018 abbiano preso punti, salvo diverse indicazioni degli interessati; tutti comunque dovranno procedere tramite il sito WEB: sigma.federmoto.it, **previa comunicazione con apposito modulo scaricabile dal sito Federmoto al rappresentante di settore o altro incaricato del CME, che provvederà ad assegnare o confermare il numero fisso che poi dovrà essere utilizzato per le iscrizioni alle gare del Campionato.** Tutti gli altri piloti, a cui non è stato assegnato numero fisso e che vogliono partecipare al Campionato, dovranno allo stesso modo procedere tramite il sito WEB: **previa comunicazione con apposito modulo scaricabile dal sito Federmoto al rappresentante di settore o altro incaricato del CME, che provvederà ad assegnare il numero fisso che poi dovrà essere utilizzato per le iscrizioni alle gare del Campionato.** Il numero fisso sarà conservato per tutte le gare.

1.6.2 Nomina Rappresentante dei Piloti

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.

1.7 OPERAZIONI PRELIMINARI – (O.P.)

- 1.7.1 Verifiche Amministrative** - Prima dell'inizio delle O.P. dovrà essere tenuta una riunione con il D.d.G., il rappresentante del Moto Club, il responsabile del Servizio Cronometraggio, il Commissario Delegato, il Commissario Tecnico, il rappresentante dei piloti, il Responsabile del campionato e l'Ispettore di percorso del CME, 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 dell'Ispettore di percorso. Le Operazioni Preliminari si effettueranno il sabato pomeriggio o nella giornata antecedente il giorno di gara nella prova di due giorni, in regime di parco chiuso custodito a cura degli organizzatori (salvo casi particolari specificati nel R.P.) **Alle Verifiche Amministrative il conduttore dovrà presentarsi munito di licenza e tesserino di iscrizione al RSN, documenti del motociclo e tagliando di assicurazione o documentazione relativa.** 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 o nella giornata antecedente il giorno di gara nella prova di due giorni, con licenza e tesserino di iscrizione al RSN del pilota interessato così da ricevere apposito tagliando e il Trasponder per procedere alla punzonatura e accedere al parco chiuso, mentre la domenica mattina o il primo giorno di gara nella prova di due giorni, per il pilota in questione sarà possibile effettuare le sole verifiche amministrative, entro gli orari indicati sull'R.P.
- 1.7.2 Verifiche Storico Tecniche** - In sede di verifiche tecniche presso il Parco Chiuso verrà ritirata la tessera di iscrizione al R.S. (FICHE) per consentire un attento controllo della corrispondenza delle caratteristiche del motociclo presentato. Il tesserino R.S. (FICHE) verrà riconsegnato 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 per accedere al Parco Chiuso 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. Uno o più componenti del CME, insieme al Commissario Tecnico, al momento dell'ingresso dei motocicli al Parco Chiuso controlleranno la corrispondenza tra motociclo e tesserino R.S.; questa operazione potrà essere effettuata anche successivamente al momento di ingresso del motociclo; **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, fermo restando che in caso di inaccettabili difformità riscontrate all'ingresso dei motocicli al Parco Chiuso il concorrente potrà comunque essere escluso dalla gara.**

Nel caso in cui ci siano difformità a livello estetico tra motociclo e tesserino del R.S., all'arrivo del pilota interessato, seguendo le modalità indicate nell' art. 1.7.4 e come da N.S., si procederà al ritiro del tesserino R.S. ed alla segnalazione del problema al concorrente mediante apposito verbale, che verrà consegnato prima del ritiro della moto al 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, sempre mediante apposito verbale, di procedere alle modifiche del mezzo, che andrà ripristinato come da tesserino R.S.

Il concorrente sarà tenuto a rispettare quanto segnalato nel verbale pena la non ammissione alle gare successive.

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.

1.7.3 Punzonatura – I motocicli devono essere punzonati a mezzo di vernici o pennarelli indelebili nelle seguenti parti:

- canotto 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.

1.7.4 Parco Chiuso - Gli organizzatori dovranno fornire un luogo coperto o un gazebo, il personale di supporto e gli strumenti (vernice/pennarelli indelebili) necessari per le punzonature.

Il Parco Chiuso, che deve essere aperto non dopo le ore 15 del giorno precedente alla manifestazione, deve essere allestito 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 devono 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 possono, per nessun motivo, venire parzialmente o totalmente coperti.

Al termine della gara, dopo la consegna della tabella di marcia al C.O. di arrivo, i motocicli dovranno transitare in parco chiuso per il controllo delle punzonature e dei timbri di transito sul cartellino apposito; superato questo potranno consegnare il transponder e ritirare la licenza e successivamente potranno ritirare il tesserino di iscrizione al Registro Storico, salvo ci siano dei reclami presentati prima dell'orario di arrivo del reclamato o contestazioni del CME; in questi casi la moto andrà depositata nel parco chiuso in apposito spazio destinato per i controlli, in caso contrario i piloti con le loro motociclette potranno lasciare il parco chiuso immediatamente.

1.8 STRUTTURA DELLA GARA

1.8.1 Percorso di gara - La manifestazione si svolgerà su un percorso entro fuoristrada, normalmente aperto al traffico, di lunghezza minima di 100 Km e massima di 160 Km (comprese le prove speciali); sono fatte salve le cause di forza maggiore. 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"; anche in questo caso sono fatte salve le cause di forza maggiore; in caso di non corrispondenza con tali tempistiche 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, sempre salvo causa 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 dell'Ispettore di percorso del CME (vedi punto 1.2.4). Inoltre, verrà nominato un rappresentante dell'evento; l'organizzatore dovrà rapportarsi obbligatoriamente ed esclusivamente a detti rappresentanti e al Responsabile del Campionato.

La mattina della gara, ove fosse necessario e in caso di mutate condizioni climatiche, l'Ispettore di percorso del CME effettuerà un giro completo del tracciato per verificare la fattibilità dello stesso; in seguito lo stesso Ispettore e il Responsabile del Campionato andranno a suggerire eventuali modifiche al percorso, comunicandole 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 (Paddock). Sarà cura degli organizzatori, una volta sentito il parere del rappresentante del Comitato Moto d'Epoca, apportare le modifiche del caso quando necessarie.

In particolare, dovrà essere posta la massima attenzione al monitoraggio ed alla copertura del percorso durante lo svolgimento della gara; pertanto sarà necessaria la presenza sul giro di un adeguato numero di persone, il tutto strumentale e necessario alla sicurezza dei partecipanti.

I percorsi devono essere indicati a cura degli organizzatori tramite segnalazioni chiare e ben visibili del tipo indicato nel documento denominato "Requisiti per l'Assegnazione delle Gare".

Fac-simile dei segnali usati devono essere esposti presso il luogo in cui si svolgono le O.P. Il percorso può essere modificato anche durante lo svolgimento della gara, su decisione del D.d.G., qualora si verificano situazioni di pericolo ovvero in tutti i casi 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.

1.8.2 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.

1.8.3 Cronometristi - L'organizzatore dovrà 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.

1.8.4 Tabella di Controllo - Poco prima della/e partenza/e, o 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 devono 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.

1.8.5 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.

1.8.6 Controlli Orari - I C.O. devono essere situati nelle località indicate nella T.I. e se possibile collocati in prossimità dell'inizio delle P.S., in ogni caso dovranno essere ubicati in modo da garantire spazio sufficiente per le necessarie operazioni da parte degli organizzatori, dei conduttori e degli assistenti.

I C.O. devono essere così strutturati:

- 200 metri prima del posto di controllo saranno poste due bandiere bianche in posizione di facile avvistamento da parte dei conduttori;
- 10 metri prima del posto di controllo saranno poste due bandiere gialle, ugualmente visibili;
- tra i 20 ed i 50 metri dopo la linea del C.O. saranno poste due bandiere verdi, in corrispondenza delle quali sarà possibile ad i piloti fare rifornimento.
- le bandiere, di dimensioni minime di cm. 75 x 60, devono essere poste sui due lati del percorso; le stesse potranno essere sostituite da cartelli di uguale colore e di pari dimensioni.
- 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.

Nel caso di percorsi su uno o più giri, in cui, a discrezione degli organizzatori, vengano previsti almeno più di un C.O., la distanza tra gli stessi viene stabilita, di massima, tra i 12 ed i 30 Km.

Nel caso di C.O. singolo lo stesso deve inderogabilmente essere nelle immediate adiacenze della partenza e dell'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 C.O. stesso in cui saranno registrati in ordine cronologico i numeri di gara dei conduttori transitati, indicando il tempo di transito in ore e minuti. In caso di contestazione farà fede l'elenco del C.O.

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 (minimo cm. 100 x cm. 200).

1.8.7 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. devono 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. Le bandiere, di dimensioni minime di cm. 75 x 60, devono essere poste sui due lati del percorso; le stesse potranno essere sostituite da cartelli di uguale colore e di pari dimensioni. 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.

1.8.8 Rilevamento 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 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.

1.8.9 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.

1.8.10 Prove Speciali - Le caratteristiche delle Prove Speciali devono 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 solo per la seconda giornata, 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 e la stessa dovrà essere divisa per settori numerati che saranno assegnati ognuno ad un responsabile di settore.

CROSS - prova fettucciata in cui 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.:

- Penalizzazione fino a un max. di 5 minuti (max. 300 secondi);
- Esclusione.

Il fatto che la fettuccia sia strappata e/o il paletto sradicato non giustifica alcun taglio di percorso.

1.8.11 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 previa autorizzazione e punzonatura del Commissario Tecnico, 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 ecc.) il conduttore sarà escluso dalla classifica e deferito alla Giustizia Sportiva.

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 previa autorizzazione e punzonatura del Commissario tecnico).

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.

1.8.12 Rifornimenti di Carburante - I rifornimenti di carburante possono essere effettuati ad ogni C.O. a cura del conduttore 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.

1.8.13 - 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.

1.9 CLASSIFICHE DI CAMPIONATO E CLASSIFICHE DI GARA

1.9.1 Punteggi - 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.

1.9.2 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 ed 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.

1.9.3 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, ad esclusione della classe D - X e al Trofeo 80 RS secondo il seguente criterio:

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 oltre 62 in su	+ 4	punti

1.9.4 Classifica a Squadre

"SQUADRE DI TROFEO": ogni squadra sarà composta da tre conduttori, che dovranno comunque essere iscritti in classi tra di loro diverse, delle categorie A - B - C. Saranno considerati validi tutti i 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: chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie di giornata; la 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, che dovranno comunque essere iscritti in classi tra di loro diverse, delle categorie D. Saranno considerati validi tutti i 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: chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie di giornata; 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.

1.10 TROFEO IMERIO TESTORI

1.10.1 Scopo del Campionato - 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 al fuoristrada competitivo 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.

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

Partire nella stessa gara con un pluricampione del mondo o d'Europa esercita sicuramente un fascino particolare per un ragazzo che inizia a correre.

1.10.2 Licenze - Licenze valide: Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Velocità con estensione Fuoristrada (è esclusa la Miniyoung). Età 14 - 17. Prove valide: 7 senza scarto.

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

1.10.3 Motocicli - La partecipazione a queste gare può avvenire sia con moto moderne, sia con moto d'epoca, secondo il regolamento Gruppo 5.

1.10.4 Età minima e massima - 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. Si precisa che qualora un concorrente compisse 18 anni entro il 2019, potrà comunque partecipare al Trofeo Testori.

1.10.5 Classi - La classifica prevede due classi: E1 - 50 cc. / E2 - 125 cc.

1.10.6 Numeri fissi - Per consentire 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, gratuito 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.

1.10.7 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. 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.

1.10.8 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).

1.10.9 Premiazioni di fine Campionato - La premiazione finale del Campionato avverrà in concomitanza con quella del Gr. 5.

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

1.11 TROFEO DEI MOTOCLUB

1.11.1 Il Trofeo dei Moto club - Si svolgerà in prova unica a sé stante o in concomitanza con una gara di Campionato nazionale individuale Gruppo 5 Regolarità.

Ogni squadra sarà composta da tre conduttori, che devono essere dello stesso Moto Club che dovranno comunque essere iscritti in classi tra di loro diverse, delle categorie A - B - C - D - X. Saranno considerati validi tutti i tre risultati.

La somma dei punti della classifica di giornata varrà la classifica finale per la squadra di Motoclub, fermo restando che almeno due concorrenti dovranno aver acquisito punti nelle rispettive classi, pena l'esclusione dalla classifica stessa. Per questa prova i bonus di Campionato sono nulli e vale solo il punteggio di classifica.

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). 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 potranno condurre motocicli della stessa marca.

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: chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie di giornata; cilindrata più piccola, anzianità del pilota ed infine anzianità della moto rilevabile dal RS.

2. REGOLAMENTO TECNICO

2.1 INTRODUZIONE E NORME GENERALI

2.1.1 Introduzione - Qui di seguito vengono elencati le norme generali da rispettare per ogni classe e alcuni suggerimenti da adottare a tutela della sicurezza. Questo regolamento e le norme generali vogliono dare delle indicazioni di carattere tecnico che devono essere rispettate in maniera obbligatoria.

2.1.2 Norme Generali

- 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.
- Le forcelle e gli ammortizzatori devono 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 devono essere di epoca corrispondente alla moto anche se di diametro o di marca diversi. Sono vietati i carburatori moderni e con valvola piatta.
- 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 devono essere dotati di un interruttore manuale (botone 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 obbligatorio l'uso del paracolpi (salsicciotto) sul manubrio e la moto dovrà essere dotata di cavalletto o stampella fissata in modo permanente al motociclo, che sia in grado di sostenerlo; in mancanza di quanto sopra descritto le moto non saranno ammesse al parco chiuso.
- Sono vivamente consigliate le pedane pieghevoli; l'uso dei paramani è consentito nel rispetto estetico/storico del motociclo, si sconsiglia l'uso di colori in contrasto con l'estetica del mezzo.

2.2 PRESCRIZIONI PER LE CLASSI

2.2.1 CARATTERISTICHE DEI MOTOCICLI - I motocicli potranno partecipare alle rispettive classi rispettando le seguenti prescrizioni:

- **Classi A-B-C:** raffreddamento ad aria - freni a tamburo - due ammortizzatori.
- **Classi D:** raffreddamento aria, 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 documentate in maniera attendibile.

- **Classe X:** raffreddamento ad aria o a liquido, freni a tamburo ovvero a disco, due ammortizzatori e mono ammortizzatori con cinematismo se presenti di serie.
- **Classe T80 RS:** cilindrata non superiore a 85 cc dal 1984 al 1999, per partecipare in questa classe le moto devono essere iscritte al Registro Storico FMI.

2.3 MATERIALI VIETATI E AMMESSI – VARIE E GENERALI

- 2.3.1 Materiali vietati** - Sono vietati i materiali speciali quali il Titanio per i perni ruota e perno forcellone.
- 2.3.2 Materiali ammessi** - 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.
- 2.3.3 Deroghe** -
- 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.
- 2.3.4 Motore (vale per tutte le classi)**
Mantenendo inalterata la forma estetica esteriore è possibile praticare ogni tipo di elaborazione interna a cilindri – cambi – frizioni – carburatori, che devono 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.
- 2.3.5 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.
- 2.4 RUOTE E PNEUMATICI**
- 2.4.1 Cerchi e mozzi** -
- I cerchi possono essere indifferentemente d'acciaio o di alluminio.
 - Non sono ammessi cerchi di colore diverso dalla produzione di serie.
 - E' 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
- 2.4.2 Pneumatici** - sulle motociclette vanno montati pneumatici regolarmente omologati per l'utilizzo stradale e in regola con il codice della strada

2.5 SOSPENSIONI

2.5.1 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 le cartucce interne di produzione moderna.

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 + soffiutto 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 simili 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 riportati 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 le cartucce interne di produzione moderna.

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 + soffiutto 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: 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 simili 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 - costruzione fino al 1981**Forcelle ed ammortizzatori**

Sono vietate le cartucce interne di produzione moderna.

Sono consentiti tutti i tipi di forcella e ammortizzatore purché costruiti entro l'anno 1981 per la classe D. La lunghezza delle forcelle e degli ammortizzatori è libera; tali elementi dovranno comunque essere documentati e autorizzati dal CME.

Saranno consentiti ammortizzatori replicati oggi se esteticamente simili a quelli dell'epoca e previa autorizzazione del CME.

Classe X - costruzione fino al 1983**Forcelle ed ammortizzatori (compreso mono ammortizzatore)**

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.

Saranno consentiti ammortizzatori replicati oggi se esteticamente simili a quelli dell'epoca e previa autorizzazione del CME.

2.6 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.

2.7 ALIMENTAZIONE E ACCENSIONI**2.7.1 Carburatori**

- **Classi A - B - C**

- Sono ammessi carburatori in commercio 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.

- **Classi D - X**

- I carburatori in queste classi sono liberi, purché dell'epoca del motociclo; tali elementi dovranno comunque essere documentati e autorizzati dal CME. Sono vietati i carburatori moderni e quelli a valvola piatta.

2.7.2 Accensione - 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.

2.8 SISTEMI DI SCARICO

2.8.1 Marmitta - La marmitta deve essere dell'epoca o rifatta oggi rispettando il disegno originale documentato da riviste del periodo di appartenenza.

2.8.2 Silenziatore - 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. Potrà essere di tipo meccanico o con materiale fonoassorbente e potrà essere fasciato con materiale antiscottatura. È possibile sostituire il silenziatore di scarico con altro di tipo simile o riconducibile all'anno di costruzione del motociclo, documentato e previa autorizzazione del CME. Non sono ammessi silenziatori moderni con forme riconducibili a quelli odierni; è vietato l'uso della fibra di carbonio.

2.9. CILINDRATA

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

2.10 ESTETICA - LIVREA

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, sempre previa autorizzazione del CME.

2.11 PROSPETTO PENALIZZAZIONI – AMMENZE – ESCLUSIONI

2.11.1 Penalizzazioni

Percorrere, in senso contrario a quello di gara, le zone di C.O.	60 secondi
Fuoriuscita dal percorso e transito in senso contrario	60 secondi fino ad un massimo di 300 secondi
Meccanici e accompagnatori del pilota di riferimento sorpresi in motociclo sul percorso	60 secondi fino ad un massimo di 300 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 per ogni minuto di anticipo
Ingresso in ritardo al C.O.	60 secondi per ogni minuto di ritardo
Mancato avviamento del motociclo alla partenza entro il tempo prestabilito	10 secondi
Avviamento del motociclo prima del segnale di start	60 secondi
Procedere a motore acceso dopo il C.O. di arrivo	60 secondi
Conduttore che si presenta in ritardo alla linea di partenza per ogni minuto di ritardo fino ad un massimo di 3 minuti	60 secondi fino ad un massimo di 180 secondi

2.11.2 Prospetto Riassuntivo Ammende

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

2.11.3 Esclusione dalla gara o dall'Ordine di Arrivo

- Alterazione e/o falsificazione della Tabella di Marcia
- Meccanici e accompagnatori del pilota di riferimento sorpresi in motociclo sul percorso
- 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 ecc.) il conduttore verrà escluso dalla Classifica e deferito al Giudice Unico
- Attività vietate nel parco chiuso
- Ricorso a forza motrice esterna
- Rifiuto di smontaggio di parti del motociclo da sottoporre alla verifica tecnica
- Dichiarazione del Medico di Gara
- Rifornimento di carburante fuori dalle zone consentite
- Manomissione del motociclo o sostituzione di parti punzonate