



Federazione
Motociclistica
Italiana

FMI **2025**

Regolamento Sportivo **Moto d'Epoca**

Moto d'Epoca



INDICE

Titolo I	- NORME GENERALI PER LE MANIFESTAZIONI DI MOTO D'EPOCA.....	pag. 3
Titolo II	- ATTIVITÀ DI VELOCITÀ VINTAGE IN PISTA.....	pag. 10
Titolo III	- CIV CLASSIC Regolamento Sportivo.....	pag. 11
Titolo IV	- REGOLAMENTO TECNICO GENERALE E SICUREZZA MOTO D'EPOCA (RTGSE).....	pag. 21
Titolo V	- CIV CLASSIC Regolamento tecnico specifico di classe.....	pag. 52
Titolo VI	- CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN SALITA Regolamento Sportivo.....	pag. 81
Titolo VII	- CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN SALITA Regolamento Tecnico specifico di classe.....	pag. 83
Titolo VIII	- CAMPIONATO ITALIANO GR. 5 MOTOCROSS COPPA ITALIA GR. 4 MOTOCROSS.....	pag. 84
Titolo IX	- CAMPIONATO ITALIANO REGOLARITA' GRUPPO 5 E TROFEO TESTORI.....	pag.99
Titolo X	- TRIAL GRUPPO 5.....	pag. 123

Titolo I - NORME GENERALI PER LE MANIFESTAZIONI DI MOTO EPOCA

Art. 1 - Disposizioni Generali

1. Ai sensi di quanto disposto dall'art. 3 comma 2 dello Statuto Federale, rientra tra gli scopi istituzionali della Federazione Motociclistica Italiana quello di promuovere e disciplinare l'attività sportiva motociclistica, esercitando i poteri sportivi che le derivano dal Comitato Olimpico Nazionale Italiano e dalla Federazione Internazionale Motociclistica.
2. La FMI riconosce a livello statutario quale specialità motociclistica quella delle Moto d'Epoca.
3. In base a quanto disciplinato dal Regolamento Organico Federale la FMI svolge la propria attività attraverso i Comitati sportivi di specialità, istituiti dal Consiglio Federale, titolari dell'esercizio e della gestione sportiva in piena autonomia normativa, regolamentare, secondo le disposizioni stabilite dai Regolamenti sportivi, annualmente approvati dal Consiglio Federale.
4. Le definizioni e le caratteristiche della specialità moto d'epoca sono disciplinate dalla presente normativa sportiva e tecnica, annualmente deliberata dal Consiglio Federale della FMI, su proposta del Comitato Moto Epoca e pubblicata sul sito istituzionale www.federmoto.it nella sezione appositamente dedicata.
5. Il Comitato Moto Epoca si riserva di proporre al Settore Tecnico Sportivo eventuali ed ulteriori modifiche e/o integrazioni al presente Regolamento anche durante lo svolgimento della stagione sportiva in corso, provvedendo, nella ipotesi di intervenuta approvazione da parte del Consiglio Federale, alla relativa pubblicazione nella apposita sezione del sito istituzionale.
6. Per tutto quanto non esplicitamente previsto dal presente Regolamento, si rimanda alle norme dello Statuto della FMI, del Codice Etico ed a tutta la normativa approvata dal Consiglio Federale, e specificatamente al Regolamento di Giustizia, al Regolamento Organico Federale, alla Circolare Sportiva ed alla Circolare FMI. La mancata conoscenza dei citati Regolamenti non può essere invocata a nessun effetto.
7. Ai sensi di quanto prescritto dal ROF, il Consiglio Federale istituisce, per il raggiungimento dei propri scopi statutari, di cui all'art. 3 comma 2, il Comitato Moto Epoca.
8. Il Comitato Moto Epoca è coordinato da un Coordinatore, nominato con apposito provvedimento del Consiglio Federale, su proposta del Presidente del Settore Tecnico Sportivo - STS.
9. Il Coordinatore del Comitato Moto Epoca propone al Consiglio Federale la nomina di membri e responsabili delle singole attività che verranno poste in essere in ragione della finalizzazione dei programmi definiti ad inizio di ciascun quadriennio.
10. Tutti i membri del Comitato Moto Epoca sono nominati con apposito provvedimento di Consiglio Federale, che ne stabilisce il numero complessivo.
11. Il Coordinatore del Comitato Moto Epoca ed i membri del Comitato durano in carica un quadriennio, in corrispondenza del ciclo olimpico, salva diversa limitazione temporale appositamente indicata nel provvedimento di nomina assunto dal Consiglio Federale.
12. Tutti i componenti del Comitato Moto Epoca, per l'esercizio del proprio incarico federale, devono essere in regola con il requisito del tesseramento, valido per l'anno in corso.

13. La funzione di Coordinatore, nel caso di dimissioni, di impedimento definitivo, o nel caso di revoca dell'incarico da parte del Consiglio Federale, verrà gestita ad interim da parte del Presidente del Settore Tecnico Sportivo, sino alla nomina del nuovo Coordinatore da parte del Consiglio Federale, da effettuarsi entro tre mesi dalla data dell'evento che ha dato luogo all'istituto dell'interim.
14. La regolamentazione, la gestione e/o l'autorizzazione di tutte le manifestazioni sportive di ogni specialità motociclistica che adotti, in assoluto o parzialmente, i parametri di seguito riportati come punto di riferimento per divisioni in categorie o classi e per stilare classifiche o premiazioni sono di competenza del Comitato Moto Epoca:
 - Età del motociclo.
 - Riferimenti tecnici o estetici legati ad un determinato periodo storico precedente al 31.12.2003
15. È altresì di competenza del Comitato Moto Epoca la gestione e/o l'autorizzazione di quelle manifestazioni in cui siano previste o ammesse alla partecipazione moto con oltre 20 anni dalla costruzione, nel rispetto di quanto previsto dal codice della strada (Art. 60 D. Lgs. n. 285/92) e dall'Art. 63 legge 342/2000 e successive modificazioni.

Art. 2 - Definizione

1. Le manifestazioni per Moto d'Epoca sono atte a permettere agli appassionati l'utilizzo dei propri motocicli in un contesto dedicato, perseguendo scopi storico-culturali, sportivi, rievocativi. L'attività delle Moto d'Epoca è disciplinata dal "Comitato Moto Epoca" (CME) istituito dalla FMI.
Tutti i Moto Club ed affiliati che intendono partecipare a questo tipo di attività, sia essa amatoriale, storica o sportiva, sono tenuti a rispettare le norme da esso emesse ed approvate dalla FMI.

Art. 3 - Richiesta della Manifestazione

1. Le richieste di iscrizione a calendario devono pervenire annualmente al CME secondo le modalità riportate nella Circolare Richiesta Manifestazioni Sportive pubblicata sul sito.
2. L'inserimento in calendario della manifestazione sarà comunicato tramite l'invio di una lettera ufficiale contenente anche l'elenco degli oneri finanziari da versare.
Non saranno accettate richieste per altre manifestazioni della stessa specialità in concomitanza con le date assegnate ai rispettivi Trofei e/o Campionati Nazionali.

Art. 4 - Regolamento Particolare

1. Il Moto Club o la Società organizzatrice deve inviare il Regolamento Particolare per l'approvazione, secondo quanto previsto nel R.M.M. all'Art. 13.
Non è consentita alcuna modifica al R.P. approvato e solo per cause di forza maggiore il CME può autorizzare, previa richiesta scritta dell'organizzatore, modifiche al R.P. approvato. Tali modifiche devono essere sempre e comunque conformi alle norme generali della FMI.

Art. 5 - Comunicazione dell'avvenuta approvazione

1. Il S.T.S., esaminata la richiesta del Moto Club organizzatore/Società organizzatrice e constatato che la documentazione prodotta è conforme alle norme federali e soddisfa gli oneri amministrativi, rilascia copia del R.P. con il visto di approvazione, allegando il Nulla Osta/Permesso di Organizzazione necessario per la richiesta dei permessi alle Autorità locali competenti.
2. In particolare, il S.T.S. rilascia il Permesso di Organizzazione se il Moto Club richiedente ha versato la quota corrispondente agli oneri finanziari e stipulato la polizza assicurativa.
3. I MC organizzatori/Società organizzatrici, al momento dell'approvazione del R.P., riceveranno precisazioni ed eventuale modulistica per un corretto cronometraggio e compilazione delle classifiche.

Art. 6 - Manifestazione differita, sospesa, annullata

1. In caso di annullamento o rinvio di una manifestazione, si veda quanto previsto dal R.M.M. - Art. 16.

Art. 7 - Assicurazioni

1. Il Moto Club organizzatore o la Società organizzatrice di una manifestazione di Moto d'Epoca, devono stipulare obbligatoriamente una polizza di assicurazione per la responsabilità civile, come previsto dalla Normativa Vigente (legge 990/1969 e successive modifiche) e secondo quanto riportato sul sito - assicurazione gara RC obbligatoria.

Art. 8 - Omologazione delle manifestazioni

1. Il Comitato Moto Epoca, presa visione del rapporto di gara e di eventuali reclami pendenti, omologa la manifestazione. Un'apposita scheda di qualità, redatta come di seguito descritto, sarà elemento fondamentale per l'erogazione dell'importo totale o parziale del contributo federale, ove previsto.
2. Nel corso di tale verifica, qualora venga ravvisata un'anomalia rispetto al Regolamento Sportivo o la necessità di adottare un provvedimento disciplinare a carico di un tesserato partecipante alla manifestazione e non sanzionato sul campo di gara, il Comitato Moto Epoca trasmette gli atti al Giudice Sportivo Nazionale con la proposta del provvedimento da adottare, corredata degli elementi probatori a supporto. I punteggi per la classifica dei Campionati, Coppe o Trofei Nazionali, a meno di specifiche diverse, saranno assegnati nel modo seguente: 20 punti al primo, 17 al secondo, 15 al terzo, 13 al quarto, 11 al quinto, 10 al sesto, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 fino al quindicesimo.

Art. 9 - Scheda di qualità

1. Al fine di riconoscere al meglio l'operato degli organizzatori, vengono fissati degli standard di qualità su apposita scheda compilata a proprio insindacabile giudizio dal rappresentante del Comitato Moto Epoca. **Eventuali mancanze organizzative possono portare ad una modifica del contributo previsto, che sarà erogato in misura ridotta; tale riduzione sarà motivata con apposito Provvedimento.**

	Insufficiente	Sufficiente	Buono
Promozione e comunicazione evento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Segreteria gara	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Strutture di servizio (elettricità, acqua, ristorazione, bagni etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualità del tracciato (percorsi fuoristradistici) e sicurezza	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicurezza generale sul tracciato	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicurezza generale fuori del tracciato	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Organizzazione personale di servizio sul tracciato	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Assistenza personale di servizio fuori del tracciato	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informazioni ai partecipanti durante l'evento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Facilitazioni generali per concorrenti, pubblico e accompagnatori	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Facilitazioni generali per verifiche etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Art. 10 - Note generali

1. La scheda sarà redatta dal Rappresentante del CME. Si specifica che per le prove di Regolarità ai fini dell'assegnazione del contributo sarà fondamentale il rispetto della tipologia delle prove, la loro lunghezza e la lunghezza del giro.

Art. 11 - Iscrizione dei piloti alle manifestazioni

1. Le iscrizioni alla manifestazione avverranno a mezzo di apposito sistema informatico (SIGMA), secondo quanto previsto dall'Art. 17 del R.M.M.. Alla chiusura delle iscrizioni gli organizzatori devono compilare l'elenco ufficiale degli iscritti diviso per categoria con cognome e nome, numero e tipo di licenza e numero di iscrizione al Registro Storico FMI (o di Green Card se prevista). Per la partecipazione a gare internazionali all'estero, si invita a seguire le indicazioni della Circolare FMI 2025 a pag. 65 (Licenza Open).

Art. 12 - Requisiti per la partecipazione alle manifestazioni

1. Salvo diverse indicazioni vige l'obbligo dell'iscrizione del motociclo al Registro Storico FMI. Se non specificato diversamente la partecipazione alle varie specialità Moto Epoca è libera, fermo restando che per accedere ai punti dei vari Campionati, Trofei, Coppe etc. il concorrente dovrà essere in possesso di quanto previsto dalle norme di specialità ed essere Over 30 (calcolo in base all'età riportata sulla licenza), salvo se diversamente specificato nelle norme di specialità.

I piloti appartenenti a Federazioni aderenti alla FIM Europe potranno partecipare alle manifestazioni iscritte a calendario FIM Europe Open se in possesso di licenza di specialità e nulla osta della propria Federazione: in tal caso, non essendo prevista l'iscrizione al Registro Storico FMI, è richiesta la conformità del motociclo alle norme di sicurezza e storico-tecniche previste dalla manifestazione, ma il pilota parteciperà alla sola classifica di gara, ma non a quella di Campionato.

2. Ogni pilota ha l'obbligo di presentarsi personalmente alle O.P. con licenza sportiva prevista per il tipo di manifestazione e con il Tesserino del Registro Storico del motociclo (ove previsto), il certificato di iscrizione al R.S. (o la Green Card) dovrà essere esibito all'atto delle O.P. e il motociclo non potrà presentare alterazioni o modifiche rispetto alla fotografia o ai dati riportati sullo stesso, pena il ritiro del Tesserino; in caso di mancato rispetto di una delle prescrizioni appena citate, il partecipante sarà escluso dalla manifestazione.
3. E' compito del Commissario riportare il numero di iscrizione al R.S. nell'elenco degli iscritti e utilizzare i dati del Tesserino per rilevare l'età e la tipologia del motociclo, al fine di valutarne l'idoneità a partecipare alla manifestazione che si va ad effettuare. È vietata l'alterazione del Tesserino del Registro Storico, pena l'esclusione dalla manifestazione e il deferimento agli organi di giustizia sportiva. È possibile prendere parte a non più di 2 classi nella stessa giornata, **salvo ulteriori limitazioni previste dai regolamenti di specialità**. Si precisa che per tutte le attività sportive, in caso di difformità storico tecniche del motociclo, si procederà al ritiro del Tesserino Registro Storico ed alla segnalazione del problema al concorrente interessato mediante apposito verbale.
4. Identica prassi verrà seguita anche nel caso in cui non si procedesse al ritiro del Tesserino Registro Storico pur richiedendo espressamente al concorrente di procedere alle modifiche del motociclo così come risultante dal Registro. Il concorrente sarà tenuto quindi a rispettare quanto segnalato nel verbale pena l'esclusione dalla gara oggetto della contestazione e la non ammissione alle successive o a quelle a cui intendesse partecipare in seguito.
5. Resta inteso che, in caso di difformità eclatanti, il C.d.G. potrà escludere dalla partenza il concorrente e che, qualora il mancato adeguamento prima citato fosse reiterato, anche su particolari diversi, il concorrente non verrà ammesso alla gara.

Art. 13 - Caratteristiche dell'iscrizione al Registro Storico ai fini sportivi

1. La procedura per la richiesta d'iscrizione al Registro Storico ai fini sportivi e il rilascio del Certificato di Conformità Storico-Tecnica, sono riservati esclusivamente ai motoveicoli e ciclomotori non abilitati alla circolazione stradale, bensì utilizzati in discipline sportive (cross e velocità) che ne prevedono esclusivamente l'uso in appositi impianti.
2. Il certificato di Conformità Storico-Tecnica è valido ai soli fini sportivi. I motoveicoli vengono registrati in base alle fotografie allegate alla richiesta d'iscrizione, sono suddivisi per fascia d'età e tipologia secondo quanto riportato negli articoli che seguono.

Art. 14 - Fasce d'Età

Per le fasce d'età previste per l'iscrizione al Registro Storico per fini sportivi si rimanda alla Circolare Registro Storico 2025.

Art. 15 - Tipologie

Per le tipologie previste per l'iscrizione al Registro Storico per fini sportivi si rimanda alla Circolare Registro Storico 2025.

Art. 16 - Procedura d'iscrizione al Registro Storico per il rilascio del Certificato di Conformità Storico-Tecnica

1. L'iscrizione al Registro Storico Nazionale necessaria per il rilascio del Certificato di Conformità Storico-Tecnica, è presentabile esclusivamente online (<https://registrostorico.federmoto.it/registro-storico/iscrizione-registro-storico/>) e la richiesta deve essere presentata almeno 20 giorni prima della gara alla quale si intende partecipare con il motociclo.

Art. 17 - Aggiornamento dati Epoca Sport (su www.federmoto.it)

1. La procedura di aggiornamento dati (passaggio di proprietà o modifiche tecnico-estetiche) per le iscrizioni Epoca Sport può essere presentata accedendo alla propria area personale su MyFMI e seguendo le indicazioni ivi riportate.

Art. 18 - CIV Classic, Trofei, Campionati, Rievocazioni, Mostre, Attività promozionali

1. Il Comitato Moto Epoca intende promuovere manifestazioni di particolare interesse storico, culturale, sportivo, nell'ambito di una promozione del settore finalizzata a sviluppare sul territorio la conoscenza storica e sportiva, patrimonio della Federazione Motociclistica Italiana. È prevista inoltre la presenza della Commissione Registro Storico alle principali mostre. I motocicli esposti, anche all'interno del CIV Classic, potranno effettuare una sfilata per la cui partecipazione sarà sufficiente la tessera FMI. Potranno essere ammessi modelli il cui prestigio e valore tecnico prescinda dall'età.
2. E' prevista la possibilità d'inserire, in ogni appuntamento, iniziative culturali a tema.

Art. 19 - Campionati, Coppe e Trofei

1. Nell'ambito delle specialità "Epoca" vengono indetti i vari Campionati, Coppe e Trofei come riportato nelle singole specifiche. Per la stesura della classifica finale in caso di parità, se non diversamente espresso, varrà il maggior numero di vittorie conseguite nella stagione; in caso di ulteriore parità verrà privilegiata la maggiore anzianità anagrafica del pilota.
2. Per l'anno di riferimento dell'età si consideri l'età riportata sulla licenza.
3. I titoli nazionali ed internazionali non danno diritto né alla gratuità della licenza e/o Tessera nell'anno successivo né all'assegnazione di voti plurimi.

Art. 20 - Manifestazioni per Moto d'Epoca

1. Il Comitato Moto Epoca FMI (CME) coordina e controlla le tipologie di eventi di seguito riportate:
 - Manifestazioni sportive di velocità "Epoca" in pista, cross "Epoca" e Regolarità fuori strada Gruppo 5.

Art.21 - Disposizioni finali e di rinvio

1. Ai sensi di quanto disposto dall'art. 22 comma 7 lettera p) e u) dello Statuto Federale, la validità del presente Regolamento è subordinata alla approvazione dello stesso da parte del Consiglio Federale e pubblicato sul sito istituzionale.

2. Il Comitato Moto Epoca si riserva di proporre al Consiglio Federale, per quanto di competenza, modifiche e/o integrazioni al presente Regolamento, anche durante lo svolgimento della stagione sportiva in corso, dandone adeguata comunicazione sul sito istituzionale/sezione Moto Epoca attraverso la pubblicazione delle norme modificate od integrate.
3. In caso di dubbi interpretativi nati dalla applicazione della presente regolamentazione, ciascun Tesserato potrà inviare a mezzo mail apposita comunicazione scritta all'attenzione del Comitato Moto d'Epoca (mail di riferimento: epocasport@federmoto.it) richiedendo le necessarie informazioni in merito. Il Comitato Moto d'Epoca fornirà, con apposita circolare da pubblicarsi sul sito istituzionale www.federmoto.it, la corretta interpretazione da assegnarsi alla prescritta regolamentazione.
4. Per quanto non esplicitamente previsto in questo testo si rimanda a quanto prescritto dallo Statuto della FMI, dal Codice Etico e da tutta la normativa federale approvata dal Consiglio Federale, in modo particolare Regolamento di Giustizia, Regolamento Organico Federale, Regolamento Manifestazioni Motociclistiche, Circolare Sportiva e Circolare FMI.

Art.22 - Sigle e Nomenclatura

1. Di seguito le principali abbreviazioni:

C.d.G.	=	Commissario di Gara
CME	=	Comitato Moto Epoca
C.O.	=	Controllo Orario
C.T.	=	Controllo a Timbro
C.V.	=	Controllo Volante di transito
D.d.G.	=	Direttore di Gara
FICHE	=	Tesserino Iscrizione Registro Storico
O.P.	=	Operazioni Preliminari
P.A.	=	Prova Accelerazione
P.C.	=	Parco Chiuso
P.L.	=	Parco di Lavoro
P.S.	=	Prova Speciale
R.M.M.	=	Regolamento Manifestazioni Motociclistiche
R.P.	=	Regolamento Particolare
R.S.	=	Registro Storico
R.T.G.S.E.	=	Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza Epoca
S.T.S.	=	Settore Tecnico Sportivo
T.C.	=	Tabella di Controllo
T.I.	=	Tabella Informativa
T.M.	=	Tabella di Marcia
U.d.G.	=	Ufficiale di Gara
Z.C.	=	Zona Controllata
Z.P.	=	Zona di Partenza

Titolo II - ATTIVITÀ DI VELOCITÀ "EPOCA" IN PISTA

Al fine di promuovere e regolamentare l'attività legata al mondo delle Moto d'Epoca in pista, il CME delinea i seguenti livelli di attività di riferimento:

1. GRUPPO 3

Attività NON COMPETITIVA senza rilevamento dei tempi. I motocicli, regolarmente iscritti al RS oppure in possesso di GREEN-CARD e regolarmente verificati, vengono ammessi in pista in turni della durata massima di 20 (venti) minuti ciascuno. All'interno di questo livello saranno inseriti i motocicli in possesso di Green Card, un particolare riconoscimento che, pur non essendo assimilabile all'iscrizione al RS, consente di svolgere regolare attività di Gruppo 3; essa viene rilasciata in particolare ai motocicli che non presentano i requisiti tecnico/estetici necessari per essere ammessi a regolare iscrizione presso il RS.

2. GRUPPO 4

Attività basata su criteri di abilità, quali la costanza sul giro o regolarità. Al termine di ogni turno di prove sarà fornito ai singoli concorrenti un cronologico dei tempi registrati ed alla fine di ogni gara verrà emesso un riepilogo redatto sulla base delle penalità conseguite.

3. GRUPPO 5

Attività agonistica basata sulla prestazione pura (VELOCITÀ) ossia sulla capacità di percorrere una certa distanza nel tempo minore possibile o percorrere la maggior distanza possibile in un tempo prefissato (ENDURANCE). I tre livelli (o solo alcuni di essi) sono inseriti nel CIV Classic, eventi dedicati al mondo "Epoca" con il possibile inserimento di classi moderne o non strettamente d'epoca.

Titolo III - CIV CLASSIC - Regolamento Sportivo**Art. 1 - Introduzione**

1. La FMI organizza una serie di manifestazioni denominate CIV Classic all'interno delle quali si disputano il Campionato Italiano Velocità Vintage in Pista di Gruppo 5 e di Gruppo 4.
2. All'interno del CIV Classic possono essere inserite gare di Endurance e possono essere inseriti anche Trofei di regolarità (Gruppo 4) o di velocità (Gruppo 5).

Art. 2 - Prove e validità

1. Il Campionato Italiano Velocità Epoca in Pista si svolge su 6 prove, tutte valide per la classifica finale. Per TUTTE LE CLASSI di Gruppo 4 e Gruppo 5 inserite nell'attività del CIV Classic FMI 2025, l'assegnazione del Titolo Sportivo di Campione Italiano è subordinata al verificarsi della seguente condizione: presenza di almeno 5 piloti iscritti a tutto il Campionato in quella classe alla chiusura delle iscrizioni (06/04/2025). Pertanto se entro tale data sono iscritti a tutto il Campionato, in una classe, almeno 5 piloti, tale classe assegnerà in ogni caso il Titolo sportivo, anche se le presenze nelle varie singole gare dovessero essere inferiori alle 5 unità, ed indipendentemente dal numero totale di piloti che prenderanno punti in tale classe.
Nel caso in cui in una classe non si dovesse verificare la suddetta condizione, la stessa sarà costituita come "Trofeo" e non come Campionato.

Art. 3 - Classi

1. Le classi previste per il Gruppo 5 sono le seguenti:
 - TT SP 125
 - Super Sport
 - Superbike '96
 - Open 2T
 - TT 2 Tempi
 - 2T Italian GP
 - Trofeo Old Open Cup
 - Trofeo Lightwin
2. Le classi previste per il Gruppo 4 sono le seguenti:
 - Vintage Maxi
 - Vintage Open
 - 2 Strokes
 - SP 125
 - Trofeo Vintage Guzzi
 - Trofeo Eagle

Art. 4 - Piloti ammessi

1. Al CIV Classic sono ammessi piloti di ogni nazionalità. Le licenze ammesse sono le seguenti:
2. Gruppo 5
 - Licenza Velocità
 - Licenza Fuoristrada con estensione Velocità
 - Licenza Velocità One Event
 - Licenza Nazionale e Nulla Osta della FMN di appartenenza per i piloti stranieri
 - Licenza Velocità Elite (il pilota è considerato come Wild Card e non prende punti nella classifica di Campionato, **ad eccezione dei Trofei Old Open Cup e Lightwin, nei quali vengono assegnati punti validi per la classifica finale anche ai possessori di licenza Elite**)
3. Gruppo 4
 - Licenza Velocità
 - Licenza Fuoristrada con estensione Velocità
 - Licenza Velocità One Event
 - Licenza Nazionale e Nulla Osta della FMN di appartenenza per i piloti stranieri

Art. 5 - Età minima e massima

1. L'età minima per partecipare al CIV Classic è di 18 anni (14 compiuti solo per la classe SP 125 del Gruppo 4). Acquisiranno punti per il Campionato Italiano Velocità Vintage in Pista solo i piloti che siano nati precedentemente al 01/01/1996; per l'acquisizione dei punti nella classe SP 125 del Gruppo 4 sono sufficienti 14 anni compiuti (età minima di partecipazione); per la classe TT SP 125 e per il Trofeo Eagle sono invece sufficienti 18 anni per l'acquisizione di punti e fa fede l'età riportata sulla licenza.
2. Non potranno in nessun caso partecipare i piloti che abbiano compiuto 75 anni di età al 01/01/2025; tale limitazione è valida anche per i piloti con licenza straniera.

Art. 6 - Iscrizioni

1. Le iscrizioni vanno effettuate obbligatoriamente tramite il sistema SIGMA e possono essere riferite all'intero Campionato o alla singola gara; chi si iscrive a tutto il Campionato ha diritto al posto in griglia e non dovrà presentare l'iscrizione gara per gara. I piloti che presenteranno l'iscrizione ad una singola gara verranno accettati, nel limite dei posti disponibili in griglia, secondo l'ordine di presentazione dell'iscrizione: non verranno in nessun caso accettate iscrizioni non accompagnate dal versamento della relativa quota.
Le eventuali iscrizioni accettate sul campo di gara saranno soggette ad un'ammonda secondo quanto previsto dall'art 17.7 RMM.
Eventuali rimborsi in caso di rinuncia alla partecipazione ad una gara vanno richiesti su Sigma secondo quanto previsto dall'Art. 17.9 del RMM.
 - 1.1. Quote d'iscrizione all'intero Campionato
 1. Gruppo 5: €1.200,00 (in due rate, la prima da €800,00 e l'altra da €400,00).
 2. **2T Italian GP**, Old Open Cup e Trofeo Lightwin: €1.250,00 (in due rate, la prima da €850,00 e l'altra da €400,00).

3. Gruppo 4, Trofeo Vintage Guzzi e Trofeo Eagle: €1.000,00 (in due rate, la prima da €700,00 e l'altra da €300,00).
- 1.2. Quote d'iscrizione previste per la gara doppia di Vallelunga
 1. Gruppo 5: €420,00.
 2. **2T Italian GP**, Old Open e Lightwin: €450,00.
 3. Gruppo 4, Trofeo Vintage Guzzi e Trofeo Eagle: €350,00.
- 1.3 - Quote d'iscrizione previste per le gare singole previste dal Calendario
 1. Gruppo 5: €300,00.
 2. **2T Italian GP**, Old Open Cup e Trofeo Lightwin: €350,00.
 3. Gruppo 4, Trofeo Vintage Guzzi e Trofeo Eagle: €280,00.

Art. 7 - Tempistica

1. Le Iscrizioni a tutto il Campionato vanno presentate entro il 6 Aprile 2025, accompagnate dal versamento dell'importo previsto per la prima rata; la seconda rata dovrà essere versata entro il 29 Giugno 2025, pena la perdita dell'iscrizione e della quota già versata.
2. Le Iscrizioni alla singola gara devono essere presentate entro le ore 24 della domenica precedente l'evento a cui si riferiscono; coloro che invieranno entro tale termine l'iscrizione accompagnata dal pagamento, avranno diritto al posto in griglia (nel limite delle disponibilità e secondo l'ordine di presentazione dell'iscrizione). Tutte le iscrizioni pervenute dopo tale termine e/o non accompagnate dal versamento della tassa d'iscrizione non daranno diritto al posto in griglia né a precedenza nell'accettazione, ma sul posto si procederà ad inserire i piloti comunque presenti al momento, fino ad eventuale riempimento delle griglie (vedi anche quanto previsto dall'Art. 6 - Iscrizioni).

Art. 8 - Numeri di gara

I Piloti partecipanti al CIV Classic FMI vengono identificati da numeri di gara, stabiliti secondo il seguente criterio:

1. GRUPPO 5 Velocità

Classe	Numeri di gara
TT SP 125	Da 300 a 399
TT 2 Tempi	Da 800 a 899
Open 2 T	Da 100 a 199
Superbike '96	Da 200 a 299
SS 600	Da 700 a 799
Old Open Cup	I numeri sono "Liberi" (non sono consentiti i numeri dal 200 al 299, dal 500 al 599 e dal 700 al 799)
2T Italian GP	Da 400 a 499
Lightwin 650	Da 500 a 549
Lightwin 1100	Da 550 a 599
Lightwin Open	Da 550 a 599
2. GRUPPO 4 Regolarità

Classe	Numeri di gara
Vintage Maxi	Da 600 a 699
Vintage Open	Da 900 a 999

2 Strokes	Da 200 a 299
Sp 125	Da 100 a 199
Vintage Guzzi	I numeri sono "liberi" (non sono consentiti i numeri da 400 a 499 e da 600 a 699)

Trofeo Eagle Da 400 a 499

- Il colore delle tabelle porta numero e dei numeri di gara è libero, ma entrambi dovranno essere di colore opaco e non riflettente, in netto contrasto fra loro, dovranno rispettare le dimensioni minime e il posizionamento, come specificato negli Art. 36, 36.1 e 36.2 del RTGSE e nell'Allegato 1 del Regolamento Velocità.
- Ogni Pilota dovrà prenotare sul Sistema Informativo Federale, al momento dell'iscrizione al Campionato, il Numero di Gara richiesto, con il diritto di mantenerlo per l'intera stagione. Ogni Pilota che ha partecipato all'edizione 2024 del CIV Classic, nella stessa classe per cui chiede l'iscrizione all'edizione 2025, ha diritto di mantenere il numero già utilizzato. Questo diritto decade il 6 aprile 2025 se a questa data il Pilota predetto non ha effettuato l'iscrizione all'edizione 2025, il numero in questione potrà essere assegnato ad altri piloti. In caso di richiesta dello stesso numero da parte di più piloti, il numero viene assegnato al pilota che ha perfezionato per primo l'iscrizione.

Art. 9 - Prove Ufficiali cronometrate

- Per tutte le classi o raggruppamenti sono previsti due turni di prove cronometrate della durata di 20 minuti ciascuno; per esigenze particolari la durata dei turni può essere ridotta.
- Per essere qualificato un pilota dovrà avere almeno un rilevamento cronometrico e dovrà aver percorso un numero minimo di giri tale da garantire la conoscenza del percorso, numero che verrà valutato dal Direttore di Gara.
- La posizione in griglia sarà determinata dal miglior tempo ottenuto nelle prove cronometrate e sarà valida sia per Gara 1 che per Gara 2 nel caso si tratti di gara doppia. Nel Gruppo 5, nella Old Open Cup, nel Campionato 2T Italian GP e nella Lightwin, per l'ammissione in griglia è previsto un tempo limite pari al 120% di quello della pole position; in caso di accorpamento di più classi farà per tutte le classi la pole position della classe più lenta. Per tutto quanto non previsto in questo testo valgono le norme contenute nel Regolamento Velocità.

Art. 10 - Briefing

- È previsto un briefing obbligatorio per tutti i piloti. Il giorno, l'orario ed il luogo di tale briefing verranno indicati nel Regolamento Particolare o con apposita comunicazione della Direzione di Gara.

Art. 11 - Gara

- Le gare saranno disputate di norma sulla distanza di 10 giri (12 per i circuiti corti) per Gruppo 5, 2T Italian GP, Trofeo Lightwin ed Old Open Cup e di 8 giri (10 per i circuiti corti) per Gruppo 4, Trofeo Eagle e Trofeo Vintage Guzzi.

Art. 12 - Procedura di partenza

- La pit lane verrà aperta 10' prima della partenza. I piloti, effettuato il giro di ricognizione, si collocheranno in griglia nella posizione a loro assegnata sulla base dei risultati ottenuti nelle prove ufficiali cronometrate.

Sulla linea di partenza verranno esposti in successione i cartelli di 3' e 1' alla partenza del giro di riscaldamento, che verrà data dal Direttore di Gara con l'esposizione della bandiera verde.

Al termine del giro di riscaldamento i piloti riprenderanno ognuno il proprio posto in griglia, si accenderà il semaforo ed allo spegnimento dello stesso la gara avrà inizio. In caso di mancanza o guasto del semaforo la partenza sarà data dal DdG a mezzo bandiera nazionale.

Durante tutta la procedura i motori devono rimanere accesi. In caso di partenza anticipata, così come in tutte le infrazioni sanzionabili nelle moto moderne con il ride-through, verranno comminate le seguenti sanzioni:

- per il Gruppo 4 e Trofei assimilati verrà sommata una penalità pari a 1 al totale delle penalità ottenute;
 - per il Gruppo 5 e Trofei assimilati verranno comminati 30" in aggiunta al tempo totale realizzato.
- L'eccesso di velocità in corsia box verrà sanzionato come da RMM.
 - Qualora il comportamento fosse reiterato nell'ambito di una stessa gara, valgono le sanzioni amministrative e la possibile esclusione di cui al RMM generale.
 - Durante la procedura di partenza è vietato l'ingresso di meccanici ed assistenti in griglia di partenza. I piloti che hanno necessità di interventi sul motociclo possono ritornare nella corsia box per effettuarli (prima dell'allineamento in griglia), o spingeranno il loro motociclo verso la corsia box (se sono già allineati in griglia). In questo caso potranno prendere il via del giro di riscaldamento dalla corsia box **al termine del quale andranno ad occupare il loro posto in griglia.**

Art. 13 - Comportamento durante prove e gara

- Vale, per quanto compatibile, quanto previsto dal Regolamento Velocità.
- I piloti devono percorrere solo la pit-lane e la pista delimitata da due righe bianche, i cordoli sono ammessi. Il pilota che oltrepassa i limiti della pista anche con un solo pneumatico incorre nell'infrazione di Track Limits.
Se un pilota esce accidentalmente dalla pista, può ricongiungersi nel luogo indicato dagli Addetti al Percorso o in un luogo che non preveda un vantaggio e non crei una situazione di pericolo.
 - per superamento Track Limits o taglio di variante durante le prove ufficiali sarà cancellato il tempo sul giro in questione;
 - durante la gara, al terzo Track Limits o taglio di variante, il pilota riceverà un avvertimento (warning) con l'esposizione della bandiera bianco/nera, all'ulteriore reiterazione dell'infrazione sarà inflitta una penalità di 5" sul tempo finale di gara per ogni infrazione commessa successivamente all'esposizione della bandiera bianco/nera.
- Per tutte le classi il sorpasso in regime di bandiera gialla durante le prove porterà alla cancellazione del tempo ottenuto nel giro in cui si è verificata l'infrazione; il sorpasso con bandiera gialla in gara verrà sanzionato con una penalità di 30 secondi e con l'esclusione dalla gara se il comportamento fosse reiterato.**

Art. 14 - Fine della gara e risultati

1. La fine della gara viene indicata dall'esposizione della bandiera a scacchi da parte del Direttore di Gara, o della bandiera rossa in caso di interruzione. Nel caso in cui il pilota in testa stia per tagliare il traguardo in prossimità di un doppiato, verranno esposte insieme la bandiera a scacchi e la bandiera blu ed il pilota doppiato dovrà completare il giro fino a prendere nuovamente la bandiera a scacchi. Per poter essere classificati, i conduttori partecipanti a gare di Gruppo 5 dovranno prendere la bandiera a scacchi dopo il primo classificato avendo effettuato il 75% dei giri di gara, mentre per le gare di Gruppo 4 saranno considerati classificati tutti i conduttori che abbiano fatto registrare almeno 6 rilevamenti cronometrici per le gare su 8 giri ed almeno 7 per le gare su 10 giri; in questo caso l'eventuale tempo sul giro mancante ai fini della classifica di regolarità sarà considerato pari a 0" e la penalità considerata di conseguenza. Nel Gruppo 4 e Trofei assimilati il criterio per la stesura della classifica è quello della regolarità. Il primo giro cronometrato (escluso quello di lancio) sarà il tempo di riferimento rispetto al quale verranno conteggiate le penalità per ogni passaggio successivo. Tutti i giri effettuati dai partecipanti oltre a quelli previsti per la classifica saranno scartati a cominciare dai giri con maggiore penalità. Le penalità sono espresse in valore assoluto, indipendentemente dal fatto che il tempo sia superiore o inferiore a quello di riferimento.

Esempio:

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

2. A parità di penalità sarà privilegiata la maggiore anzianità del pilota.
3. Premiazioni Gli orari delle premiazioni saranno comunicati dalla Segreteria di Gara e verranno premiati almeno i primi 3 di ogni classe, più il Giro Veloce/Giro Perfetto; **il premio per giro perfetto o giro veloce verrà assegnato senza considerare le eventuali wild card o comunque i piloti che non prendono punti per la classifica di Campionato/Trofeo, ma tenendo conto, nel caso del giro veloce, anche di eventuali piloti ritirati**; è obbligatoria la partecipazione alle premiazioni, a meno di giustificati motivi comunicati preventivamente in Segreteria di Gara. I premiandi dovranno presentarsi in abbigliamento da gara o comunque vestiti decorosamente.

Art. 15 - Interruzione della gara

1. Per il Gruppo 5 e Trofei assimilati in caso di interruzione della gara valgono le norme di cui al Regolamento Velocità.
2. Per il Gruppo 4 e Trofei assimilati, nel caso non fosse possibile avere una seconda partenza e fossero stati percorsi almeno quattro/cinque giri da tutti i partecipanti (compreso giro di partenza e giro di riferimento ed escludendo eventuali ritirati o partecipanti doppiati due volte), verrà stilata una classifica con uno scarto per chi avesse compiuto 5 giri e nessuno per chi ne avesse fatti 4 con l'assegnazione di metà del punteggio di Campionato.

Art. 16 - Ripartenza di gara interrotta

1. In caso di interruzione della gara e nel caso fosse possibile dare una seconda partenza, la stessa avverrà secondo quanto previsto all'art. 12, mentre la distanza sarà pari alla distanza necessaria a completare la gara secondo quanto previsto in origine, se non diversamente disposto dal Direttore di Gara. Per quanto non previsto valgono le norme contenute nel Regolamento Velocità.

Art. 17 - Parco Chiuso

1. Al termine di ciascun turno di prove cronometrate ed al termine di ogni gara, se non diversamente disposto dal Commissario Tecnico, tutti i motocicli partecipanti dovranno essere portati al Parco Chiuso per eventuali verifiche e/o controlli. Il ritiro dei motocicli dal Parco Chiuso non potrà effettuarsi prima dei 30 minuti **dall'esposizione della classifica di gara**, e solo previa autorizzazione dei commissari tecnici preposti alle verifiche.

Art. 18 - Punteggi

1. **Il punteggio per la classifica di gara verrà assegnato nel modo seguente: 20 punti al primo, 17 al secondo, 15 al terzo, 13 al quarto, 11 al quinto, 10 al sesto, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 fino al quindicesimo. In aggiunta al punteggio assegnato in base alla classifica verranno assegnati 2 punti al pilota autore del Giro Perfetto nelle gare di Gruppo 4 o Trofei assimilati, o del giro veloce nel caso di gare di Gruppo 5 e Trofei assimilati, con esclusione del Campionato 2T Italian GP; i due punti supplementari per giro perfetto o giro veloce verranno assegnati senza considerare le eventuali wild card o comunque i piloti che non prendono punti per la classifica di Campionato/Trofeo. Nel caso di classi per le quali sia prevista l'iscrizione al Registro Storico, piloti stranieri che partecipino con motocicli non iscritti non prenderanno punti per il Campionato/Trofeo.**

Art. 19 - Reclami, sanzioni e accesso ai servizi di Giustizia

1. **RESPONSABILITÀ OGGETTIVA E SERVIZI DI GIUSTIZIA**
 - a) **RESPONSABILITÀ OGGETTIVA** Responsabilità Oggettiva: ogni tesserato per il solo fatto dell'iscrizione, risponde disciplinarmente di tutti i fatti commessi, durante o in occasione della manifestazione, da egli stesso, dai meccanici, dagli aiutanti e dagli accompagnatori (anche non tesserati).
 - b) **CONTRIBUTO PER L'ACCESSO AI SERVIZI DI GIUSTIZIA** Come previsto dal vigente RMM il contributo per l'accesso ai servizi di giustizia, in ogni caso non restituibile, è pari a:
 - euro 200,00 per i reclami presentati sul campo di gara sia sportivi sia che comportino una "verifica tecnica".
 - euro 200,00 per ogni ricorso ad un organo di giustizia di primo grado.
 - euro 1.000,00 per ogni giudizio instaurato innanzi ad un organo di giustizia di secondo grado.
 - c) I reclami relativi al controllo delle caratteristiche del carburante devono essere accompagnati, oltre che dal prescritto contributo, anche da una somma di 1.000,00 euro per pagamento prove di laboratorio, salvo conguaglio.

Per quanto non espressamente stabilito nel seguente Regolamento, in merito a Reclami, Sanzioni e accesso ai servizi di Giustizia, si applicano le disposizioni di cui al Regolamento Manifestazioni Motociclistiche (RMM). Un reclamo che comporta una verifica tecnica deve essere presentato non più tardi di 30 minuti dall'arrivo del pilota che ha tagliato per primo il traguardo.

Art. 20 - TROFEO MOTO GUZZI FAST ENDURANCE 2025 - Regolamento Sportivo

1. Il Regolamento si applica alle prove del TROFEO MOTO GUZZI FAST ENDURANCE 2025 e sarà pubblicato separatamente entro il mese di febbraio 2025.

Art. 21 - OLD OPEN CUP - Regolamento Sportivo

1. La FMI indice un Trofeo di Velocità, denominato OLD OPEN CUP, destinato agli appassionati di motocicli moderni che vogliono cimentarsi a livello amatoriale in gare di velocità disputate in un ambiente non esasperato.
2. Prove e validità Il numero di prove previsto è pari a 6 ed il Trofeo sarà considerato valido se verrà disputato un numero minimo di tre (3) prove; è consentito partecipare anche solo ad una di esse. Per la costituzione di una classe vale quanto riportato all'art. 2 del Regolamento Sportivo CIV Classic.
3. Categorie
Le categorie previste per il Trofeo Old Open Cup sono le seguenti:
 - Under 800 cc.
 - Over 800 cc.
4. Classifiche
Le classifiche delle suddette categorie verranno estrapolate dalla classifica finale di gara.
5. Piloti ammessi Sono ammesse Licenze Velocità, Elite, Velocità One Event e Fuoristrada con Estensione Velocità. Potranno partecipare piloti nati precedentemente il 01/01/1996. L'ammissione di eventuali piloti stranieri è subordinata alla presentazione di un curriculum sportivo dettagliato e sarà consentita a giudizio insindacabile del Comitato Moto d'Epoca. Non potranno in nessun caso partecipare i piloti che abbiano compiuto 75 anni di età al 01/01/2025; tale limitazione è valida anche per i piloti con licenza straniera.
6. Norma generale Per quanto non espressamente previsto nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme previste per il Gruppo 5 Velocità e nel RTGSE.

Art. 22 - TROFEO VINTAGE GUZZI - Regolamento Sportivo

1. La FMI indice un Trofeo di Regolarità, denominato Trofeo Vintage Guzzi, riservato a motocicli di marca Moto Guzzi iscritti al Registro Storico, che si svolgerà all'interno delle prove del CIV Classic.
2. Prove e validità Il numero di prove previsto è pari a 6 ed il Trofeo sarà considerato valido se verrà disputato un numero minimo di tre (3) prove; è consentito partecipare anche solo ad una di esse.
3. Classi
Il Trofeo si disputa su classe unica.

4. Piloti ammessi Sono ammesse solo Licenze Velocità, Velocità One Event e Fuoristrada con Estensione Velocità; per i piloti stranieri è sufficiente la propria licenza nazionale ed il nulla osta della FMN di appartenenza. Non potranno in nessun caso partecipare i piloti che abbiano compiuto 75 anni di età al 01/01/2024; tale limitazione è valida anche per i piloti con licenza straniera.
5. Norma generale Per quanto non espressamente previsto nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme previste per il Gruppo 4 Velocità e nel Regolamento Velocità e nel RTGSE.

Art. 23 - TROFEO EAGLE - Regolamento Sportivo

1. La FMI indice un Trofeo di Regolarità, denominato Trofeo Eagle (da qui in avanti definito "Trofeo"), riservato a motocicli di marca Moto Guzzi, secondo quanto previsto dalle specifiche tecniche di classe, che si svolgerà all'interno delle prove del CIV Classic FMI.
2. Prove e validità
Il numero di prove previsto è pari a 6 tutte valide per la classifica finale.
3. Classi
Il Trofeo si disputa su classe unica.
4. Piloti Ammessi
Sono ammesse solo Licenze Velocità, Velocità One Event e Fuoristrada con Estensione Velocità; per i piloti stranieri è sufficiente la propria licenza nazionale ed il nulla osta della FMN di appartenenza. Potranno partecipare piloti nati precedentemente al 01/01/2008. Non potranno in nessun caso partecipare i piloti che abbiano compiuto 75 anni di età al 01/01/2025; tale limitazione è valida anche per i piloti con licenza straniera.
5. Per quanto non espressamente previsto nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme previste per il Gruppo 4 Velocità e nel Regolamento Velocità e nel RTGSE.

Art. 24 - CAMPIONATO 2T ITALIAN GP - Regolamento Sportivo

1. Il presente Regolamento si applica alle prove del Campionato 2T Italian Gp 2025 (da qui in avanti definito "Campionato"). Ogni pilota, con la propria iscrizione ad una o più prove del Campionato, si impegna a rispettare questo e gli altri Regolamenti della FMI (Federazione Motociclistica Italiana), per quanto applicabili.
2. Prove e validità Il Campionato si svolge su 6 prove, che si svolgeranno all'interno del CIV Classic, secondo il calendario pubblicato sul sito della FMI. Il Campionato sarà comunque considerato valido se verranno disputate almeno tre prove.
3. Formula di gara Ogni manifestazione del Campionato, se non diversamente specificato, comprenderà due turni di prove cronometrate della durata di 20' ciascuno e gara.
4. La gara si svolge in abbinamento alla classe Open 2T del Campionato Italiano Gruppo 5 e secondo quanto previsto per la suddetta classe.
5. Iscrizioni Per quanto riguarda le quote d'iscrizione e le relative tempistiche fare riferimento all'Art. 6 - Iscrizioni del presente Regolamento.
6. Numeri di gara Il numero di gara dovrà essere scelto all'atto dell'iscrizione tra quelli disponibili e dovrà essere compreso tra 401 e 499.

7. Licenza Per partecipare alle gare del Campionato i piloti devono essere in possesso di: Licenza Velocità, Licenza Velocità One Event, Licenza Élite oppure di Licenza Fuoristrada con Estensione Velocità.
8. Piloti Ammessi Al Trofeo sono ammessi piloti italiani e piloti provenienti da FMN (Federazioni Motociclistiche Nazionali) aderenti alla FIM Europe di età superiore ad anni 16 ed in possesso della propria Licenza Nazionale e di Nulla Osta della FMN di appartenenza. Al Trofeo NON possono partecipare piloti che abbiano compiuto i 75 anni di età al 01.01.2025, anche se licenziati con una Federazione estera.
9. Punzonatura Alle gare del Trofeo possono partecipare esclusivamente i motocicli indicati nel Regolamento Tecnico del Trofeo. Ogni motociclo prima dell'ingresso in pista deve essere sottoposto alle operazioni di verifica da parte dei Commissari Tecnici FMI.
10. Norma Finale. Per tutto quanto non contemplato nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme del Regolamento Registro Storico e Regolamento Sportivo Moto d'Epoca per il CIV Classic Gruppo 5, del RTGSE, nonché quelle contenute nel RMM e nei suoi Annessi, nonché nel Regolamento di Giustizia della FMI validi per l'anno in corso.

Art. 25 - Trofeo LIGHTWIN - Regolamento Sportivo

1. La FMI indice un Trofeo di Velocità, denominato LIGHTWIN, destinato agli appassionati di motocicli moderni che vogliono cimentarsi a livello amatoriale in gare di velocità disputate in un ambiente non esasperato.
2. Prove e validità
Il numero di prove previsto è pari a 6 ed il Trofeo sarà considerato valido se verrà disputato un numero minimo di tre (3) prove; è consentito partecipare anche solo ad una di esse. Per la costituzione di una classe vale quanto riportato all'Art. 2 del Regolamento Sportivo del CIV Classic. Le categorie previste nella Classe LIGHTWIN, come riportato nel Regolamento Tecnico di classe, sono le seguenti:
 - Lightwin 650 (LTW 650)
 - Lightwin 1100 (LTW 1100)
 - Lightwin Open (LTW OPEN)
3. Piloti ammessi Sono ammessi solo piloti in possesso di Licenza Velocità Elite (con assegnazione dei punti per il Trofeo), Licenza Velocità, Velocità One Event e Fuoristrada con Estensione Velocità. Potranno partecipare piloti nati precedentemente al 01/01/1996. L'ammissione di eventuali piloti stranieri è subordinata alla presentazione di un curriculum sportivo e sarà consentita a insindacabile giudizio della CME. Non potranno in nessun caso partecipare i piloti che abbiano compiuto 75 anni di età al 01/01/2025; tale limitazione è valida anche per i piloti con licenza straniera.
4. Per quanto non espressamente previsto nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme previste per il Gruppo 5 Velocità e nel RTGSE.

Titolo IV - REGOLAMENTO TECNICO GENERALE E SICUREZZA MOTO D'EPOCA (RTGSE)

Art. 1 - DISPOSIZIONI GENERALI

1. Il presente Regolamento contiene la normativa tecnica generale e di sicurezza che si applica a tutte Le Classi di Manifestazioni Motociclistiche di velocità in pista e salita riservate a Moto d'Epoca e moderne inserite nel Regolamento Registro Storico e Moto d'Epoca. Quanto stabilito negli articoli a seguire è da considerarsi come parte integrante dei regolamenti di classe e di trofeo. È possibile tuttavia che, per soddisfare necessità specifiche, alcuni regolamenti di classe o di trofeo includano articoli (deroghe) che sostituiscano, modifichino o annullino quanto stabilito da uno o più articoli del RTGSE.

Art. 2 - DEFINIZIONE DI MOTOCICLO DA COMPETIZIONE

1. Si definisce motociclo un veicolo avente due, tre o quattro ruote, propulso da un motore e destinato al trasporto di una o più persone, una delle quali lo conduce (pilota). Tutte le ruote devono essere a contatto con il suolo, eccetto in casi momentanei ed in circostanze eccezionali. I motocicli a due ruote, durante il moto, tracciano sul suolo una sola linea ideale, quelli a tre ruote possono tracciare sul suolo due o tre linee ideali parallele.
2. Il termine "di produzione" viene utilizzato per identificare un motociclo completo o un suo componente (telaio, forcellone, motore etc.) prodotto in serie ed in libera vendita, per i quali siano disponibili un catalogo ricambi ed un listino prezzi del produttore. Sono considerati di produzione i motocicli prodotti per uso ludico e amatoriale, anche se non omologati per uso stradale (es. fuoristrada etc.).
3. Si definisce "derivato di serie" un motociclo completo od un suo componente (telaio, forcellone, motore etc.), originariamente prodotto ed omologato per uso stradale. I motocicli derivati di serie sono una sotto categoria dei motocicli di produzione.
4. Si definisce "prototipo" un motociclo od un suo componente (telaio, forcellone, motore etc.) che non rientri nelle categorie di cui agli articoli precedenti (di produzione o derivati di serie), nel quale almeno telaio, forcellone, serbatoio, sella e carenatura non siano quelli di un motociclo derivato di serie (anche quando modificati).
5. Il termine "originale" viene utilizzato per identificare un componente di un motociclo di produzione o derivato di serie che è mantenuto come originariamente prodotto dal costruttore, senza modifica alcuna.

Art. 3 - DEFINIZIONE DI MOTOCICLO IN ASSETTO STRADALE

1. Si precisa la definizione di motocicli in assetto stradale: tutti i motocicli in cui sono montati fanali anteriore/i e posteriore/i, dotati di tutti i dispositivi per la circolazione su strade pubbliche ed in regola con il codice della strada.

Art. 4 - MARCA E MODELLO DEL MOTOCICLO

1. Quando un motociclo viene realizzato da due costruttori, la marca del motociclo è identificata dal nome del costruttore del telaio.

Nel caso nella marca del motociclo sia presente anche il nome del costruttore del motore, il nome del costruttore del telaio deve essere anteposto a quello del costruttore del motore.

2. Nelle Classi di motocicli con telaio prototipo per la definizione del modello di motociclo fanno riferimento la marca ed il modello del motore.
3. I preparatori non vengono considerati come costruttori.

Art. 5 - CILINDRATA

1. Il numero dei cilindri di un motore è determinato dal numero delle camere di combustione.
2. Le misure di cilindrata e rapporto di compressione vengono effettuate seguendo le procedure illustrate nell'Allegato "Cilindrata e rapporto di compressione" del Regolamento Velocità.
3. In tutte le classi, sulla misura della cilindrata è ammessa una tolleranza del 5% sulla cilindrata nominale di classe. Fanno eccezione al seguente articolo le classi Old Open Cup, 2T Italian GP, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance, nelle quali non è ammessa nessuna tolleranza sulla misura della cilindrata nominale di classe.

Art. 6 - PUNZONATURA MOTOCICLO

1. La punzonatura del motociclo consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio del motociclo in una zona ben visibile ed accessibile generalmente vicino al canotto di sterzo, a discrezione del Commissario Tecnico (C.T.) preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata.
2. Alle operazioni preliminari (O.P.), ogni pilota ha diritto a far punzonare due (2) motocicli se non diversamente specificato nei regolamenti di classe. Lo stesso motociclo può essere punzonato per un massimo di due Classi differenti, nell'ambito della stessa manifestazione, a condizione che vengano rispettate le norme tecniche di entrambe le classi ed i tempi di permanenza al parco chiuso o box verifiche tecniche.
3. Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe e di Trofeo, è ammesso punzonare lo stesso motociclo a nome di un massimo di due piloti a condizione che vengano rispettate le norme tecniche ed i tempi di permanenza al parcochiuso o box verifiche tecniche (nelle gare di Endurance, lo stesso motociclo è punzonato a nome di più piloti nella stessa classe).
4. In qualsiasi momento dell'evento il motociclo può essere controllato per verificare che la punzonatura sia in buone condizioni e/o che il motociclo sia punzonato a nome del pilota che lo guida.
5. È obbligo del pilota assicurarsi che durante lo svolgimento dell'evento siano presenti sulla pit-lane e nei pit-box unicamente motocicli punzonati. Il mancato rispetto del presente articolo viene sanzionato conformemente a quanto stabilito dal Regolamento Sportivo come un'inosservanza degli obblighi dei piloti.
6. Sono ammessi in pista unicamente motocicli punzonati con i punzoni in buone condizioni, il mancato rispetto del presente articolo è equiparato ad una irregolarità tecnica.
7. Nelle Classi di motocicli con telaio prototipo, per la definizione del modello del motociclo, fanno riferimento la marca ed il modello del motore.

Art. 7 - MOTOCICLI PERICOLOSI

1. I motocicli che dovessero essere presentati alle O.P. non conformi alle norme di sicurezza, possono essere esclusi dalla partecipazione alla manifestazione a giudizio inappellabile del 1° C.T., qualora non venissero adeguati entro il termine prestabilito.
2. Il 1° C.T. ha la facoltà di rimuovere la punzonatura sul telaio di un motociclo coinvolto in un incidente. Tale motociclo deve essere sottoposto ad una nuova verifica tecnica (ed essere ripunzonato) qualora il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione.
3. In qualsiasi momento dell'evento, il 1° C.T. ha facoltà di richiamare un pilota per la verifica di un motociclo ritenuto non conforme e, qualora necessario, rimuovere la punzonatura sul telaio fino all'adeguamento del motociclo alle richieste del 1° C.T.
4. Il C.T. ha facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del motociclo ritenuti non sicuri, al fine di simulare gli effetti di contatti violenti, cadute o altre possibili sollecitazioni derivanti dall'uso sui campi di gara. In nessun caso il pilota può rivalersi sul C.T. o sulla FMI per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.
5. È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista, durante le prove, il warm-up e la gara.

Art. 8 - ZAVORRA

1. Non essendoci pesi minimi da rispettare nei regolamenti di classe e di trofeo inseriti nelle manifestazioni di Velocità in pista e salita, indicate nel presente Regolamento l'uso di una zavorra è vietato. Esclusivamente nella classe 2T Italian GP si potrà utilizzare una zavorra.
2. La zavorra deve essere costituita da uno o più pezzi in metallo solido e saldamente fissati al motociclo, preferibilmente al telaio o al motore.
3. Il fissaggio della zavorra deve essere effettuato a regola d'arte, il CT ha facoltà di respingere motocicli con zavorre il cui fissaggio non sia ritenuto sicuro.
4. Il carburante nel serbatoio può essere usato come zavorra.

Art. 9 - VARIAZIONI REGOLAMENTARI

1. Al fine di garantire la sicurezza sui campi gara e di bilanciare le prestazioni dei motocicli che competono nelle varie Classi, la F.M.I. si riserva la facoltà di introdurre, anche durante la stagione, variazioni regolamentari con il fine di ridurre o aumentare le prestazioni di una specifica tipologia o di uno specifico modello di motociclo.
2. La decisione in merito all'applicazione di tali variazioni spetta al Settore Tecnico-Sportivo (S.T.S.), una volta sentito il parere della CME e del Comitato Tecnico.

Art. 10 - OPERAZIONI PRELIMINARI

1. La verifica tecnica pre-gara (OP) dei motocicli consiste, di norma, nel controllo visivo da parte dei CT dei requisiti di sicurezza e delle caratteristiche tecniche visibili dei motocicli, prescritte nei Regolamenti Tecnici di Classe e di Trofeo. In nessun caso una mancata contestazione in OP può essere ritenuta una valida giustificazione per l'utilizzo di motocicli non conformi ai Regolamenti Tecnici.

- Alle operazioni preliminari (O.P.) il C.T. preposto ha facoltà di respingere i motocicli giudicati non conformi al presente Regolamento ed ai Regolamenti di Classe o di Trofeo. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al 1° C.T., tale decisione è inappellabile.

Art. 11 VERIFICHE TECNICHE

- I motocicli devono essere conformi al RTGSE ed al Regolamento di Classe o di Trofeo in ogni momento dell'evento, sono pertanto suscettibili di essere ispezionati dai Commissari di Gara, oltre che durante le O.P. e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova.
- In sede di verifica tecnica, il C.T. preposto ha facoltà di richiedere, ispezionare, analizzare, trattenere qualsiasi componente o dato presente sul motociclo, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste del C.T. è equiparato ad una irregolarità tecnica. Nel caso di rifiuto di smontaggio di un motore/componente protetto da sigillatura, l'esclusione si applica a tutte le gare in cui quel motore/componente è stato utilizzato.
- L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del C.T. preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato nel RTGSE e nei Regolamenti di Classe o di Trofeo sulle misure effettuate non viene applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.
- I piloti o i loro incaricati sono liberi di presentarsi per un consulto con i C.T., di preferenza al termine delle O.P., per chiarimenti sui Regolamenti e/o per accertare la conformità del proprio motociclo. Questa attività viene svolta dai C.T. compatibilmente con i loro impegni ordinari.

ART. 12 TELAIO

- Nelle classi Old Open Cup, Lightwin, 2T Italian GP e Trofeo Eagle, l'uso di gusci allo scopo di proteggere i lati del telaio è permesso a condizione che detti gusci siano amovibili e che lascino una zona libera sul canotto per l'apposizione dei punzoni. È consentito anche l'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti.
- In qualsiasi momento dell'evento il C.T. ha facoltà di richiedere la rimozione dei gusci protettivi al fine di verificare l'integrità del telaio.
- Sui motocicli derivati di serie i gusci protettivi devono accoppiarsi al telaio mantenendone la forma originale ed avere unicamente una funzione protettiva e non strutturale (ossia di rinforzo o irrigidimento del telaio).
- È consentito montare dei tamponi di protezione con una lunghezza massima di mm. 50 dal punto di fissaggio o con una sporgenza massima di mm. 50 dalla superficie della carenatura (se presente). I tamponi di protezione devono avere i bordi arrotondati e devono essere fissati utilizzando i punti di ancoraggio presenti in origine sul telaio.

Art. 13 - TELAIETTO REGGISSELLA

- Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o Trofeo, sui motocicli derivati di serie, è consentito modificare il telaietto reggisella come stabilito nei punti a seguire:

- è ammesso aggiungere staffe al telaietto reggisella e/o rimuoverne parti protuberanti non sollecitate a condizione che questo non ne intacchi l'integrità strutturale. Eventuali accessori avvitati sul telaietto reggisella possono essere rimossi;
- nelle classi Old Open Cup, Lightwin e 2T Italian GP, la sostituzione del telaietto reggisella fisso (non separabile dal telaio) può essere effettuata tagliando il telaietto reggisella originale nella zona di attacco al telaio. Saldare degli attacchi per imbullonare il telaietto reggisella sostitutivo al telaio è ammesso a condizione che la modifica sia realizzata "a regola d'arte" e che il telaietto rimanga saldamente fissato al telaio. Le operazioni precedentemente elencate possono essere effettuate a condizione che non venga intaccata l'integrità strutturale del motociclo e dei suoi componenti.

Art. 14 - FORCELLONE

- Per "forcellone" si intende l'assieme degli elementi che collega il telaio alla ruota posteriore ad eccezione del perno forcellone, e degli elementi che fanno parte della sospensione posteriore. Sono quindi inclusi nell'assieme forcellone oltre al forcellone stesso anche i registri tendicatena ed il supporto del freno posteriore.
- In tutte le Classi è ammesso modificare il forcellone, mediante saldatura, foratura o helicoil allo scopo di fissare gli elementi elencati nei punti a seguire:
 - la protezione della trasmissione finale (pinna para-catena).
 - i perni di supporto del cavalletto posteriore
 - il supporto pinza posteriore in modo che la pinza rimanga in posizione quando la ruota posteriore viene smontata.
- Se presenti, i perni di supporto per il cavalletto posteriore sul forcellone, devono essere arrotondati e le viti di fissaggio di detti perni devono essere incassate.
- Nelle classi Old Open Cup, Lightwin, 2T Italian GP e Trofeo Eagle, l'uso di gusci allo scopo di proteggere i lati del forcellone è permesso a condizione che detti gusci siano amovibili. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti è consentito.
- In qualsiasi momento dell'evento il C.T. ha facoltà di richiedere la rimozione dei gusci protettivi al fine di verificare l'integrità del forcellone.
- Sui motocicli derivati di serie i gusci protettivi devono accoppiarsi al forcellone mantenendone la forma originale ed avere unicamente una funzione protettiva e non strutturale (ossia di rinforzo o irrigidimento del forcellone).

Art. 15 - PIASTRE DI STERZO

- È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino uno spazio libero minimo di mm. 30 tra il serbatoio ed i manubri comprensivi degli eventuali accessori ad esso fissati.
- L'angolo di rotazione dello sterzo da ambedue i lati della linea mediana deve essere di almeno 15°.

Art. 16 MANUBRI E COMANDI MANUBRIO

- La larghezza dei manubri, intesa come distanza tra i bordi estremi delle manopole, non deve essere inferiore a mm. 450 (si veda Regolamento Velocità, Allegato "Dimensioni Motociclo/Sidecar").

2. Le estremità esposte dei manubri devono avere una parte terminale in materiale solido di forma sferica. Unicamente nelle classi in cui possono partecipare motocicli in assetto stradale, l'estremità esposta dei manubri può essere chiusa dalle manopole.
3. I morsetti di fissaggio dei manubri devono essere accuratamente raccordati ed essere realizzati in modo da evitare zone di rottura nei manubri durante le normali condizioni di utilizzo.
4. Riparare manubri mediante saldatura è vietato.
5. Nei motocicli delle classi Old Open Cup, Lightwin, 2T Italian GP e Trofeo Eagle, le leve di comando sui manubri devono avere una lunghezza, misurata tra il fulcro di rotazione e l'estremità esterna, inferiore a mm. 200.
6. Ciascuna leva di comando deve essere montata su di un perno di rotazione indipendente.
7. Tutte le leve di comando sui manubri devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica con un diametro minimo di mm. 16, eventualmente schiacciata fino ad uno spessore minimo di mm 14.
8. L'estremità della leva di comando sui manubri deve essere parte integrante della leva stessa o essere saldamente fissata ad essa.
9. Nei motocicli delle classi Old Open Cup, Lightwin, 2T Italian GP e Trofeo Eagle, l'uso di leve freno anteriore e frizione snodate e di dispositivi per la regolazione della posizione delle leve di comando, è ammesso.
10. Sui motocicli derivati di serie è ammesso sostituire le leve del freno anteriore e della frizione con altre conformi agli articoli precedenti.
11. In qualunque posizione dello sterzo e della sospensione anteriore, le leve di comando sul manubrio e la ruota anteriore non devono toccare alcun componente del motociclo.
12. Il comando dell'acceleratore (meccanico o elettronico) deve richiudersi automaticamente quando il pilota lo rilascia.
13. In tutte le Classi ad eccezione delle classi Gruppo 3, Gruppo 40, Vintage Maxi, Vintage Guzzi e tutte le classi Salita, è obbligatorio l'uso di un dispositivo (para-leva), che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli. Nelle classi esentate dall'obbligo l'uso di tale dispositivo è fortemente consigliato.
14. Il para-leva può essere realizzato in materiale plastico, metallico, in materiale composito o in una combinazione di tali materiali. L'uso del titanio, della fibra di carbonio e/o kevlar per questo componente è consentito anche nelle Classi ove sussista un divieto generale per l'impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.
15. Il para-leva deve avere le seguenti caratteristiche costruttive:
 - a) rigidezza e resistenza tali da garantire la funzione protettiva in caso di contatto tra due motocicli;
 - b) non presentare bordi taglienti o appuntiti anche successivamente ad una rottura a causa di eventuale caduta o contatto violento;
 - c) non intralciare l'azionamento della leva freno da parte del pilota e non impedire a quest'ultimo di lasciare l'impugnatura del manubrio in caso di necessità.
16. È consigliato l'uso di para-leva inclusi nelle liste dei Dispositivi di Sicurezza Approvati dalla FIM.
17. Durante le O.P. il C.T. ha facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui para-leva non inclusi nelle suddette liste, al fine di verificarne la conformità ai requisiti di cui sopra. I motocicli con para-leva giudicati non conformi verranno rifiutati, in caso di controversia la decisione finale sul para-leva spetta al 1° C.T.

18. I para-leva che presentino evidenti segni di abrasione o principi di rottura devono essere sostituiti.
19. L'art. 16, dal punto 13 al punto 18 non può essere oggetto di reclamo.

Art. 17 - PEDANE E COMANDI PEDANE

1. Le pedane possono essere fisse o ripiegabili, nel secondo caso devono essere equipaggiate con un dispositivo che le riporti automaticamente alla posizione normale.
2. Le estremità delle pedane devono essere dotate di un terminale di forma sferica in materiale plastico o in lega di alluminio. Tale terminale deve essere parte integrante della pedana o essere saldamente fissato ad essa.
3. L'estremità della pedana deve essere realizzata in modo da avere la più ampia superficie di contatto allo scopo di ridurre il rischio di lesioni a danno del pilota in caso di incidente.
4. Riparare le pedane ed i supporti pedana mediante saldatura è vietato.
5. Ciascun pedale di comando deve essere montato su di un perno di rotazione indipendente.
6. Il pedale del freno, se articolato sull'asse del poggiapiedi, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggiapiedi è piegato o deformato.
7. Sui motocicli è consigliato aggiungere delle protezioni (para-tacchi) montate sulle pedane. Le protezioni para-tacchi possono essere costruite utilizzando materiale metallico, plastico o composito, con uno spessore sufficiente a garantirne la funzione protettiva. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti è consentito nei motocicli delle classi Old Open Cup, Lightwin, 2T Italian GP e Trofeo Eagle.
8. Nelle Classi di motocicli derivati di serie, è consentito modificare le pedane ed i comandi pedane.

Art. 18 - PEDIVELLA DI AVVIAMENTO

1. I motocicli dotati di pedivella di avviamento dovranno assicurarla in posizione di riposo con un elastico o filo di ferro onde evitare l'apertura accidentale della stessa.

Art. 19 - SPORGENZE

1. Tutte le viti che sporgono all'esterno (asta freno posteriore, tendicatena, etc.) dovranno essere coperte con protezioni in tubo di gomma.

ART. 20 - SOSPENSIONI

Art 20.1 - FORCELLA ANTERIORE

1. La posizione degli steli forcella rispetto alle piastre di sterzo è libera.
2. Sulla forcella anteriore, salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o di trofeo:
 - a) Sostituire, modificare o rimuovere gli anelli para-polvere, è ammesso.
 - b) Sostituire o modificare gli anelli di tenuta è ammesso a condizione che la forcella rimanga perfettamente sigillata.

- c) I tappi forcella possono essere modificati o sostituiti allo scopo di permettere registrazioni delle tarature dall'esterno.
- d) Le parti interne della forcella come molle, valvole, pistoni e lamelle, sono liberi.

Art. 20.2 - AMMORTIZZATORE DI STERZO

1. In tutte le classi, salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe e di Trofeo, l'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio sono liberi ossia, possono essere aggiunti modificati o sostituiti con altro materiale purché conforme a quanto stabilito nell'articolo a seguire.
2. In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.
3. I sistemi elettronici di controllo dell'ammortizzatore di sterzo (ammortizzatori di sterzo elettronici), sono ammessi solo nei motocicli delle classi Old Open Cup, Lightwin, 2T Italian GP e Trofeo Eagle; ma devono essere progettati in modo che lo sterzo rimanga libero di muoversi anche in caso di avaria elettrica e devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore:
 - a) In ogni loro parte elettronica, elettro-meccanica e meccanica ad eccezione di quelle non funzionali (es. involucri, gusci e protezioni).
 - b) Nei sistemi di controllo e nelle strategie di sicurezza.
4. È ammesso modificare unicamente i parametri di calibrazione dell'ammortizzatore di sterzo, nei limiti consentiti dal programma di taratura eventualmente fornito dal costruttore del sistema.

Art. 20.3 SOSPENSIONE POSTERIORE

1. Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o di Trofeo:
 - a) Le parti interne dell'elemento ammortizzante posteriore (ammortizzatore/i) come molle, valvole, pistoni e lamelle, sono libere.
 - b) La molla principale ed i sistemi di regolazione del precarico molla e della regolazione della lunghezza dell'ammortizzatore sono liberi.
 - c) Sostituire o modificare gli anelli di para-polvere e quelli di tenuta è ammesso a condizione che l'ammortizzatore rimanga perfettamente sigillato.
 - d) La posizione degli eventuali registri della sospensione posteriore sul telaio o sul leveraggio della sospensione è libera.

Art. 20.4 - ELETTRONICA SOSPENSIONI

1. I dispositivi elettronici per il controllo delle sospensioni sono ammessi solo nelle classi Old Open Cup, Lightwin, 2T Italian GP e Trofeo Eagle. Per essere utilizzati nelle competizioni, i dispositivi elettronici per il controllo delle sospensioni devono:
 - a) Essere progettati in modo da non compromettere il funzionamento delle sospensioni anche in caso di avaria elettrica o elettronica.
 - b) Rimanere come originariamente prodotti dal costruttore, in ogni loro parte elettronica e meccanica ad eccezione degli elementi di taratura (molle, olio, lamelle, pistoni e spilli).
2. L'uso di fluidi le cui proprietà fisiche varino in funzione dei campi elettromagnetici cui sono sottoposti, è vietato.

ART. 21 IMPIANTO FRENANTE

Art. 21.1 GENERALITÀ IMPIANTO FRENANTE

1. Tutti i motocicli devono avere almeno un freno funzionante per asse ruota.

Art. 21.2 PINZE FRENO

1. Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, in tutte le Classi è consentito:
 - a) Modificare il supporto della pinza freno posteriore per renderlo solidale al forcellone.
 - b) Sostituire i perni originali di fissaggio delle pastiglie alla pinza freno con altri che permettano la sostituzione rapida delle pastiglie, a condizione che tale sostituzione non richieda la modifica del corpo della pinza freno.
 - c) Sostituire i pistoni in lega leggera con altri in lega di ferro prodotti dal fabbricante delle pinze e/o interporre lamierini metallici tra le pastiglie freno ed i pistoni della pinza, al fine di ridurre il trasferimento di calore al fluido dei freni. L'uso di lamierini con superfici radianti che fuoriescano dal corpo della pinza è ammesso solo nelle classi Old Open Cup, Lightwin, 2T Italian GP e Trofeo Eagle.
 - d) Sostituire, modificare o rimuovere gli anelli para-polvere.
 - e) Sostituire gli anelli di tenuta dei pistoncini. Le modifiche di cui ai punti precedenti devono essere effettuate a regola d'arte e non devono interferire in alcun modo con il corretto funzionamento dell'impianto frenante.
 - f) Nelle classi Old Open Cup, Lightwin, 2T Italian GP e Trofeo Eagle, è consentito montare delle molle tra il pistoncino ed il corpo della pinza (come dispositivi anti-knockback).
2. In tutte le classi è raccomandato ma non obbligatorio assicurare le viti o i bulloni di attacco delle pinze freno ai piedini della forcella mediante un filo da legatura che ne impedisca lo svitamento accidentale.

Art. 21.3 POMPE FRENO

1. Sostituire e/o riposizionare i contenitori del liquido dei freni, sia anteriore che posteriore, è ammesso a condizione che i fissaggi siano effettuati "a regola d'arte".
2. Le tubazioni contenenti liquido freno in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna ed avere terminali in lega di ferro crimpati o filettati. È consigliato l'uso di terminali, banjo e bulloni di fissaggio realizzati in lega di ferro o, ove ammesso, in titanio.
3. Sui motocicli derivati di serie è ammesso sostituire tubazioni ed i raccordi freno originali con altri, purché conformi all'articolo precedente.
4. L'eventuale biforcazione della tubazione idrauliche del freno verso le due pinze freno anteriori, può avvenire al di sopra o al di sotto della piastra di sterzo inferiore della forcella.
5. Connettere le pinze freno anteriori tra di loro, mediante una tubazione (ponticello o cavallotto) che passi sopra la ruota e sia solidale alla parte inferiore della forcella è consentito.

Art. 21.4 ELETTRONICA FRENI

1. Il sistema antibloccaggio (ABS) deve essere progettato in modo che l'impianto frenante rimanga operativo anche in caso di avaria elettrica. La FMI si riserva la facoltà di richiedere ai costruttori di sistemi ABS aftermarket (non omologati per uso stradale), la certificazione di idoneità del montaggio sul motociclo e di sicurezza per l'uso in pista.

2. Nel caso venga utilizzato il sistema ABS deve essere mantenuto originale, ossia come originariamente progettato e prodotto dal costruttore, conformemente a quanto stabilito nei punti a seguire.
 - a) Tutte le parti elettroniche, idrauliche e meccaniche devono essere mantenute originali anche nel loro montaggio sul motociclo e nelle connessioni elettriche. Fanno eccezione le pompe freno, le leve di comando, i tubi ed i serbatoi contenenti il liquido freni.
 - b) Non è ammessa alcuna modifica a sistemi di controllo e strategie di sicurezza.
3. È ammesso modificare unicamente i parametri di calibrazione dell'ABS, nei limiti consentiti dal programma di taratura eventualmente fornito dal costruttore del sistema.
4. Nessun modulo aggiuntivo può essere utilizzato per alterare le strategie di funzionamento del sistema ABS.
5. Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, è consentito escludere i componenti del sistema ABS dall'impianto frenante e rimuovere (integralmente o parzialmente) dal motociclo i relativi componenti (centraline, attuatori, sensori e ruote foniche).

Art. 21.5 PRESE D'ARIA FRENI A TAMBURO

1. Si precisa che nei freni a tamburo le eventuali prese d'aria dovranno essere schermate al fine di evitare l'ingresso di corpi estranei.

ART. 22 - CERCHI RUOTA

1. Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, ogni modifica al cerchio ruota ed alle razze di una ruota integrale (fusa, forgiata o rivettata) o tradizionale (a raggi) così come prodotta dal costruttore, è vietata.
2. Il canale del cerchio ruota non deve essere deformato o danneggiato. Il C.T. ha facoltà di rifiutare motocicli con cerchi reputati non sicuri.
3. È ammesso trattare superficialmente il canale del cerchio al fine di aumentare l'attrito tra cerchio ruota e pneumatico (trattamento anti-slip).
4. La valvola (o la camera d'aria), i raggi ruota (per i cerchi tradizionali), i gommini del parastrappi (se presenti) ed i pesi di bilanciamento, sono liberi.
5. I distanziali (interni ed esterni) dei cerchi ruota possono essere modificati o sostituiti con altri che rimangano in posizione durante il cambio gomme.
6. Il rinvio del tachimetro/contactilometri può essere rimosso o sostituito con un distanziale.
7. È ammesso, oltre che raccomandato, piantare alle estremità dei perni ruota dei tamponi di protezione con i bordi arrotondati e con una sporgenza massima dalle estremità dei perni ruota di mm. 30.
8. L'uso di cerchi ruota in materiale composito come carbonio e/o kevlar, inclusi quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro, è vietato.

ART. 23 - PNEUMATICI - DATI IDENTIFICATIVI

1. Ad eccezione degli pneumatici slick e di quelli marcati "Not For Highway Use" (NHS), il Fabbricante deve identificare lo pneumatico con un marchio che riporti le informazioni elencate nei punti a seguire.

- a) Il nome del fabbricante.
 - b) Il marchio "e" e/o "DOT" (usato per pneumatici omologati).
 - c) L'anno di fabbricazione dello pneumatico (in codice).
 - d) La dimensione dello pneumatico.
 - e) Il codice di velocità (idoneo alla tipologia di motociclo).
 - f) L'indice di carico (idoneo alla tipologia di motociclo).
 - g) Ogni altra caratteristica necessaria per l'uso corretto dello pneumatico.
2. La larghezza degli pneumatici deve essere scelta tenendo conto della larghezza del canale del cerchio ruota rispettando quanto indicato nell'Allegato Accoppiamento Cerchio/Pneumatico ETRTO del Regolamento Velocità.
 3. Sui motocicli derivati di serie è ammesso montare pneumatici delle stesse dimensioni di quelli originali (omologati per uso stradale) anche quando non conformi all'articolo precedente.

Art. 23.1 - BATTISTRADA

1. La superficie dello pneumatico può essere liscia nel caso degli "slick", o profilata, nel caso degli pneumatici "intagliati".

Art. 23.2 - PNEUMATICI INTAGLIATI

1. Il profilo del battistrada degli pneumatici intagliati viene ottenuto per stampo al momento della produzione.
2. Intagli supplementari o altre modifiche alla superficie dello pneumatico sono vietati.
3. Alle O.P. gli pneumatici che abbiano una profondità del battistrada inferiore a mm. 1,5 vengono considerati come pneumatici non intagliati, quindi ad essi sono applicate eventuali restrizioni riguardanti l'uso degli slick.

Art. 23.3 - PNEUMATICI SLICK

1. La superficie dello pneumatico slick deve avere una serie di 3 o più fori di controllo dell'usura nella parte centrale e laterale del battistrada, disposti ad intervalli di massimo 120°.
2. Gli pneumatici slick sono ammessi solo per i motocicli delle Classi Epoca Gruppo 3 - 4 - 5 dove concesso dai regolamenti di classe, solo per i motocicli con Registro Storico di Prima Categoria, ovvero di tipo GP, GRAN PREMIO e Competizione Derivati e nelle classi 2T Italian GP e Lightwin.

Art. 23.4 - PNEUMATICI RAIN

1. Si definisce pneumatico "rain" uno pneumatico che abbia le seguenti caratteristiche:
 - a) Un battistrada profilato (ottenuto per stampo o intaglio manuale) in cui il rapporto percentuale tra la superficie degli intagli e quella della gomma a terra nella zona di contatto con il terreno (land to sea ratio) sia di almeno il 20% e di un minimo del 7% su ogni terza parte della sezione.
 - b) Le scanalature con una profondità minima di mm 3 sul 90% della loro lunghezza.
2. Gli pneumatici rain possono essere usati unicamente se la gara o la prova sono state dichiarate "bagnate" dal D.d.G.
3. Intagli supplementari o altre modifiche alla superficie dello pneumatico sono vietati.

Art. 23.5 - USURA DEGLI PNEUMATICI

1. Gli slick devono essere sostituiti quando la superficie dello pneumatico è consumata al punto da rendere non più visibile almeno 1 dei fori di controllo presenti sullo pneumatico.
2. Gli pneumatici intagliati devono essere sostituiti quando la profondità del battistrada sia inferiore al valore minimo fissato dal costruttore.

Art. 23.6 - MONTAGGIO DEGLI PNEUMATICI

1. Nel montaggio dello pneumatico sul cerchio ruota è obbligatorio rispettare il senso di marcia indicato dal costruttore.
2. Tutti gli pneumatici vengono misurati montati sul cerchio ruota ad una pressione di Bar 1, sulla porzione dello pneumatico opposta a quella appoggiata al suolo.

Art. 23.7 - TERMOCOPERTE E GENERATORI

1. In tutte le classi, ad eccezione del Trofeo Moto Guzzi Fast Endurance, l'uso di termocoperte, è ammesso.
2. L'uso di **termocoperte** e generatori sulla griglia di partenza è vietato in tutte le classi.

ART. 24 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

1. Nelle classi Old Open Cup, 2T Italian GP, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance, il carburante deve essere contenuto in un unico serbatoio. In tutte le altre classi il carburante può essere contenuto anche in serbatoi supplementari (se presente sulla tipologia di motociclo all'epoca di costruzione).
2. Nelle classi Old Open Cup, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance, gli attacchi del serbatoio devono essere realizzati in modo da resistere ad eventuali contatti violenti, cadute od altre sollecitazioni estreme derivanti dall'uso sui campi di gara. In tutte le altre classi sono autorizzati anche attacchi di tipo rapido.
3. Nelle classi Old Open Cup, 2T Italian GP, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance, il serbatoio deve essere saldamente fissato al telaio mediante viti. Fanno eccezione al presente articolo, i motocicli appartenenti a tutte le altre classi per i quali questa modalità di fissaggio è raccomandata ma non obbligatoria.
4. In tutte le classi il tappo del serbatoio è libero a condizione che, una volta chiuso, garantisca tenuta perfetta.
5. Nelle classi Old Open Cup e Lightwin il tappo del serbatoio non deve sporgere dal profilo del serbatoio (o dell'eventuale copertura del serbatoio) in modo tale da non poter essere strappato via o aperto in caso di incidente. Fanno eccezione al presente articolo, i motocicli appartenenti a tutte le altre classi per i quali questa modalità di fissaggio è raccomandata ma non obbligatoria.
6. In tutte le classi gli sfiati del serbatoio sono liberi ma devono essere collegati attraverso una valvola di non ritorno ad un vaso di recupero. Tale vaso dovrà essere svuotato prima di ogni ingresso in pista. La valvola di non ritorno deve essere montata in modo da impedire il passaggio di carburante verso il vaso di recupero. La capacità minima del vaso di recupero è di 250 cc. Utilizzare la cassa filtro come vaso di recupero è consentito.
7. Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "ExplosafeR").

Fanno eccezione al presente articolo, i motocicli appartenenti alla classe Gruppo 3 e i motocicli delle classi Gruppo 4 in assetto stradale per i quali l'uso di tale materiale è raccomandato ma non obbligatorio.

8. Sui tutti i motocicli, è ammesso montare paratie interne al serbatoio al fine di rallentare o limitare il movimento del carburante.
9. L'uso di materiali di riempimento allo scopo di ridurre la capacità di un serbatoio, è vietato.
10. Montare una paratia allo scopo di isolare il serbatoio dal calore proveniente dal motore è consentito a condizione che tale paratia sia realizzata in materiale ignifugo e sia saldamente assicurata al motociclo (motore, serbatoio o telaio).
11. L'uso di pellicole termo-riflettenti incollate sul fondo del serbatoio è ammesso in tutte le Classi.

Art. 24.1 - SERBATOI IN MATERIALE COMPOSITO

1. Salvo quando esplicitamente autorizzati nel Regolamento di Classe o di Trofeo, i serbatoi in materiale composito (es. fibra di vetro, carbonio e/o kevlar) sono vietati nelle classi Old Open Cup, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance.

Art. 24.2 - PROTEZIONI SERBATOIO

1. L'uso di gusci allo scopo di proteggere, parzialmente o totalmente il serbatoio è permesso a condizione che detti gusci siano amovibili. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti è ammesso nelle classi Old Open Cup, Lightwin, 2T Italian GP e Trofeo Eagle.
2. In qualsiasi momento dell'evento, il C.T. ha facoltà di richiedere lo smontaggio dei gusci protettivi, al fine di verificare l'integrità del serbatoio.
3. Sui motocicli derivati di serie, salvo quanto autorizzato nei punti a seguire, i gusci protettivi devono accoppiarsi al serbatoio mantenendone la forma originale.
 - a) È ammesso applicare sulla parte posteriore del serbatoio un distanziale amovibile, realizzato in spugna o materiale composito, allo scopo di limitare lo spostamento in avanti del pilota.
 - b) È ammesso applicare sulle parti laterali del serbatoio delle pellicole o gusci amovibili con superfici ruvide (antisdrucchiolo) allo scopo di aumentare l'attrito con le gambe del pilota.
 - c) Il distanziale e l'antisdrucchiolo possono essere parte integrante dei gusci protettivi. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti è ammesso, anche nelle Classi ove sussista un divieto generale per l'impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.

Art. 24.3 - CIRCUITO CARBURANTE

1. Con circuito del carburante si intendono i condotti ed i dispositivi compresi tra il serbatoio ed il flauto/i iniettori o il carburatore/i ad esclusione di eventuali pompe e regolatori di pressione del carburante.
2. Il circuito carburante deve essere posizionato sul motociclo in modo da essere protetto in caso di caduta.
3. Su tutti i motocicli inclusi quelli derivati di serie, vale quanto indicato nei punti a seguire.
 - a) Il circuito del carburante è libero purché conforme all'articolo precedente.
 - b) L'uso di filtri benzina è ammesso
 - c) L'uso di connettori rapidi con sistema di chiusura automatica (drybreak), è ammesso oltre che raccomandato.

Art. 25 - CARBURANTE

1. In tutte le Classi, gli unici carburanti ammessi sono quelli conformi alle specifiche illustrate nell'Allegato "Carburanti" del Regolamento Velocità.
2. Le verifiche sui carburanti vengono effettuate seguendo la procedura illustrata nell'Allegato "Carburanti" dell'Regolamento Velocità.

Art. 25.1 - CARBURANTE MOTORI 2T

1. In tutte le Classi, gli unici carburanti ammessi sono quelli conformi alle specifiche illustrate nell'Allegato "Carburanti" dell'Regolamento Velocità.
2. Unicamente per i motocicli con motore 2 tempi, è ammesso miscelare il carburante con un olio al solo fine di lubrificare il motore.
3. L'olio da miscela non deve contenere additivi o sostanze che alterino le proprietà del carburante elencate nell'allegato "Carburanti" del Regolamento Velocità.
4. Le verifiche sui carburanti vengono effettuate seguendo la procedura illustrata nell'Allegato "Carburanti" del Regolamento Velocità.

Art. 25.2 - RIFORNIMENTO

1. Il rifornimento di carburante deve essere effettuato con recipienti non pressurizzati.
2. È raccomandato l'uso di appositi contenitori con valvola di chiusura automatica e sistema atto ad evitare la dispersione dei vapori durante il rifornimento.

ART. 26 SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

1. Con sistema di alimentazione si intende:
 - a) Corpi farfallati e flauto iniettori o carburatori.
 - b) Strumenti di carburazione (iniettori, getti e gli spilli).
 - c) Pompa e regolatore di pressione benzina.
 - d) Cornetti di aspirazione e se presenti i dispositivi a lunghezza variabile nel tratto di aspirazione.
2. Nulla oltre al carburante (come descritto negli articoli precedenti), all'olio di miscela (per soli i motori 2T), all'aria atmosferica ed agli eventuali gas provenienti dagli sfiati motore può essere immesso in camera di combustione.
3. Sui motocicli derivati di serie, anche in presenza di un vincolo di originalità del corpo farfallato/carburatore, è consentito montare una vite di registro meccanica che permetta la regolazione dall'esterno del regime minimo del motore. Tale registro deve essere posizionato in modo da non potere essere manipolato dal pilota quando è alla guida del motociclo.

Art. 26.1 - RIDE BY WIRE

1. Il sistema di controllo elettronico delle valvole a farfalla (ride by wire) deve essere progettato in modo che le valvole a farfalla si chiudano in caso di avaria elettrica. La FMI si riserva la facoltà di richiedere ai costruttori di ride by wire after-market (non omologati per uso stradale), la certificazione di idoneità del montaggio sul motociclo e di sicurezza per l'uso in pista.
2. Il sistema ride by wire deve essere mantenuto originale, ossia come originariamente progettato e prodotto dal costruttore, conformemente a quanto stabilito nei punti a seguire.

- a) Tutte le parti elettroniche, elettro-meccaniche e meccaniche devono essere mantenute originali, anche nel montaggio sul motociclo e nelle connessioni elettriche. Fanno eccezione le parti non funzionali (es. involucri, gusci e protezioni).
 - b) Non è ammessa alcuna modifica a sistemi di controllo e strategie di sicurezza.
3. È ammesso modificare unicamente i parametri di calibrazione del sistema ride by wire (mappe farfalla), nei limiti consentiti dal programma di taratura eventualmente fornito dal costruttore del sistema.
 4. Nessun modulo aggiuntivo può essere utilizzato per alterare le strategie di funzionamento del sistema ride by wire ad eccezione dell'eventuale quick-shifter al solo fine di implementare l'assistenza alla scalata (blip).

Art. 26.2 SOVRALIMENTAZIONE

1. In tutte le Classi la sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato, è vietata. Mettere in comunicazione la cassa filtro con il serbatoio è consentito.
2. L'iniezione di carburante, anche quando avviene direttamente nella camera di combustione (iniezione diretta), non è considerata sovralimentazione.

Art. 26.3 - SCATOLA FILTRO ARIA E FILTRO ARIA

1. Nelle classi Old Open Cup, 2T Italian GP, Lightwin, Trofeo Eagle, e Moto Guzzi Fast Endurance tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare attraverso un elemento filtrante (filtro/i) che impedisca l'ingresso di corpi estranei all'interno del motore. La superficie massima degli eventuali fori di passaggio aria attraverso l'elemento filtrante deve essere di mm. 2.
2. Sui motocicli derivati di serie, in presenza di un vincolo di originalità della scatola filtro (o air-box), il montaggio dei componenti della scatola filtro deve essere conforme a quanto specificato di seguito:
 - a) Gli elementi di tenuta (guarnizioni, o-ring etc.) dei componenti della scatola filtro possono essere sostituiti con altri, di spessore e materiale adeguati a garantire una tenuta perfetta.
 - b) È vietato aumentare il volume interno della scatola filtro utilizzando elementi di tenuta con spessore superiore agli originali.
 - c) Gli elementi di fissaggio (viti, bulloni, dadi etc.) dei componenti della scatola filtro devono essere serrati in modo da rispettare quanto specificato nel punto a seguire.
 - d) La scatola filtro deve essere mantenuta "stagna", ossia l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare unicamente attraverso i condotti originariamente predisposti a tale funzione.

ART. 27 - MOTORE**Art. 27.1 RECUPERO DEGLI SFIATI MOTORE**

1. I motocicli con motore 4T equipaggiati di cassa filtro, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:
 - a) I tubi di spurgo o di sfianto della cassa filtro devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
 - b) Gli sfiati motore devono terminare e scaricare nella cassa filtro, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.

2. Sui motocicli 2T o 4T privi di cassa filtro, tutti i tubi di sfianto del motore devono terminare in uno o più serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati al motociclo. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 250 cc per i motocicli 2T e di 500 cc per i motocicli 4T.
3. La cassa filtro e/o i serbatoi di raccolta degli sfianti motore devono essere ispezionati ed eventualmente vuotati completamente prima dell'inizio di ogni prova o gara.

Art. 27.2 COPERCHI LATERALI MOTORE

1. I coperchi laterali del motore contenenti olio, devono essere fissati ai carter motore mediante bulloni o viti in acciaio, l'uso di bulloni in alluminio o titanio per questa applicazione è vietato.
2. Sui motocicli derivati di serie i coperchi laterali del carter motore possono essere modificati o sostituiti, a condizione che il materiale utilizzato abbia un peso specifico uguale o maggiore dell'originale. In ogni caso il peso complessivo e la resistenza all'impatto dei coperchi laterali non devono essere inferiore all'originale.

Art. 27.3 PROTEZIONI LATERALI MOTORE

1. Nelle classi Old Open Cup e Lightwin, anche in presenza di tamponi para-telaio e carenatura integrale, tutti i coperchi laterali dei carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possano entrare in contatto con il terreno, devono essere protetti da un coperchio supplementare avente funzione protettiva. È consigliato montare coperchi supplementari che coprano almeno un terzo della superficie dei coperchi laterali. In tutte le altre classi, l'uso di tali dispositivi è fortemente raccomandato ma non obbligatorio.
2. Le protezioni dei coperchi laterali possono essere realizzate in materiale metallico, plastico o in fibra di vetro di carbonio e/o kevlar purché di spessore sufficiente a garantire un'adeguata resistenza all'abrasione ed agli urti, allo scopo di evitare spargimenti di olio in pista. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar come materiale costruttivo per le protezioni dei coperchi laterali è ammesso anche nelle Classi ove sussista un divieto generale per l'impiego di tale materiale come materiale costruttivo per il motociclo.
3. Le protezioni devono essere fissate al motore mediante almeno 3 viti o bulloni in lega di ferro, l'uso di adesivi è ammesso solo al fine di migliorare l'aderenza della protezione al coperchio motore, ma non può essere considerato come metodo di fissaggio alternativo a quello mediante viti.
4. La qualità progettuale ed applicativa delle protezioni ed il loro fissaggio al motore è oggetto di verifica. Le protezioni che presentano evidenti segni di abrasioni devono essere sostituite.
5. Montare piastre e barre aggiuntive allo scopo di proteggere il motore è consentito.

Art. 27.4 NON CONFORMITÀ PROTEZIONI LATERALI MOTORE

1. Alle O.P. verranno respinti i motocicli con protezioni laterali non conformi.
2. È compito del pilota assicurarsi che le protezioni laterali motore siano conformi agli articoli precedenti, prima di ogni ingresso in pista. L'uso in pista di motori con protezioni laterali non conformi o assenti è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti.
3. L'articolo 27.3 non può essere oggetto di reclamo. Il rifiuto a conformarsi alle richieste del C.T. riguardo la conformità delle protezioni laterali motore è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

ART. 28 TRASMISSIONE

1. Per trasmissione si intende l'insieme degli organi che hanno lo scopo di trasferire il moto dell'albero motore alle ruote.
2. Per i motocicli con cambi manuali, la trasmissione include la trasmissione primaria, la frizione, il cambio e la trasmissione finale.
3. Per i motocicli con cambio automatico variazione continua (CVT) a puleggia, di norma la trasmissione include il variatore, la cinghia (o catena) di trasmissione, la frizione e la trasmissione finale.
4. Salvo quando diversamente specificato nel Regolamento di Classe o di Trofeo, su tutti i motocicli è ammesso montare dispositivi Antisaltellamento sulle frizioni e di dispositivi di controllo trazione.
5. **In tutte le classi Epoca Gruppo 3, 4 e 5 è vietato l'utilizzo di dispositivi di assistenza alla cambiata (Quick-Shifter) se non montati di serie all'origine dal Costruttore.**

Art. 28.1 TRASMISSIONE PRIMARIA

1. In tutti i motocicli, se la trasmissione primaria è aperta, deve essere munita di una protezione di sicurezza atta ad evitare eventuali lesioni al pilota e/o al passeggero in caso di contatto.

Art. 28.2 FRIZIONE

1. Salvo quando diversamente specificato nei regolamenti di classe o di trofeo, la campana frizione può essere rinforzata mediante "cerchiatura".

Art. 28.3 CAMBIO

1. Per cambio si intende l'insieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, alberi primario e secondario ed i relativi ingranaggi di trasmissione.

Art. 28.4 TRASMISSIONE FINALE

1. Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, sui motocicli con trasmissione finale a catena, pignone, corona e catena sono liberi per tipologia, materiali e dimensioni.
2. Per il montaggio del pignone, della corona e del porta-corona (se presente), è ammessa unicamente bulloneria (viti, perni dadi) in acciaio, con una Classe di resistenza minima pari ad 8.8 o in titanio di grado 5. La bulloneria in alluminio non è ammessa per quest'applicazione.

Art. 28.5 PINNA PARA-CATENA

1. Sui motocicli con trasmissione finale a catena, nel caso non sia parte integrante del forcellone, è obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra la catena e la corona.
2. La pinna para-catena può essere costruita utilizzando materiale metallico, plastico o composito, purché abbia uno spessore sufficiente a garantirne la funzione protettiva.

3. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti è ammesso nelle classi Old Open Cup, 2T Italian GP e nelle classi epoca in cui è autorizzato dalla CME.
4. Nel caso non sia parte integrante del forcellone, la pinna para-catena deve essere saldamente fissata ad esso, mediante saldatura, rivetti o mediante l'uso di viti. Sono anche ammessi fissaggi mediante incollaggio e/o fascette in nylon o in metallo.
5. La qualità applicativa e protettiva della pinna è soggetta a verifica da parte del Commissario Tecnico Verificatore.

ART. 29 RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

Art. 29.1 RADIATORE ACQUA

1. L'uso di griglie protettive per proteggere il radiatore dell'acqua, è ammesso oltre che raccomandato.
2. In tutte le Classi, il tappo di carico del radiatore dell'acqua è libero purché garantisca una tenuta perfetta del circuito di raffreddamento e venga assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale.

Art. 29.2 CIRCUITO ACQUA

1. L'unico liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito dell'acqua è l'acqua pura.
2. La pompa dell'acqua e la relativa trasmissione, se esterne, devono essere protette da coperchi atti ad evitare contatti accidentali del pilota con organi in movimento.

Art. 29.3 RADIATORE OLIO

1. L'uso di griglie protettive per proteggere il radiatore dell'olio è ammesso oltre che raccomandato.

Art. 29.4 CIRCUITO OLIO

1. Tutti i componenti esterni del circuito dell'olio, i tappi d'immissione e scarico, i filtri, gli scambiatori (acqua-olio o radiatori), ed i tubi contenenti olio in pressione, devono essere serrati con coppie adeguate. È obbligatorio l'utilizzo di guarnizioni ed assicurare tutti i componenti con un filo da legatura in modo da garantire una perfetta tenuta del circuito.
2. I tubi flessibili esterni al motore contenenti olio in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna e crimpati sulle parti terminali. È consigliato, nella parte di circuito olio esterna al motore, l'uso di terminali, viti o bulloni in acciaio con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o in titanio di grado 5.
3. È consentito sostituire i tubi ed i raccordi originali che compongono la parte esterna del circuito dell'olio, con altri anche di forma e materiale diverso purché conformi all'articolo precedente.

ART. 30 - IMPIANTO ELETTRICO

Art. 30.1 - GENERALITÀ IMPIANTO ELETTRICO

1. Per impianto elettrico si intende l'insieme di tutti i dispositivi, strumenti, cablaggi elettrici e/o elettronici necessari al funzionamento del motociclo, alla gestione del motore, alla visualizzazione, trasmissione ed acquisizione dei dati.

Art. 30.2 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI

1. Il cablaggio principale del motociclo è l'insieme delle connessioni (cavi e connettori) necessarie a mettere in comunicazione i componenti del sistema di controllo motore.
2. I comandi elettrici sono gli interruttori ed i pulsanti connessi alla centralina di controllo motore o ad altri dispositivi (logger, luce posteriore etc.) con lo scopo di variarne lo stato o le funzioni. Sono inclusi tra comandi elettrici le pulsantiere sui manubri, gli interruttori sul quadro strumenti e il blocchetto di accensione.
3. Sul semi-manubrio destro o sinistro o sul lato destro o sinistro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante (kill-switch), che consenta di spegnere il motore. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.
4. Sui motocicli di derivati di serie è ammesso:
 - a) Riposizionare, sostituire o rimuovere i blocchetti originali degli interruttori elettrici, incluso il blocchetto della chiave di avviamento.
 - b) Riposizionare i vari componenti dell'impianto elettrico, purché il loro fissaggio sia stabile e sicuro.

Art. 30.3 ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE

1. Per sistema di accensione e controllo motore si intende l'insieme dei dispositivi che gestisce e regola il funzionamento del motore (iniezione, accensione, ammissione etc.).
2. Sono inclusi nel sistema di controllo motore oltre alla centralina di controllo motore (ECU), gli attuatori di accensione (bobine e candele), i sensori motore, i comandi elettrici e se presente il sistema elettronico per il controllo dell'ammissione (ride by wire).

Art. 30.4 INFRASTRUTTURE ELETTRICHE

1. Sono considerate infrastrutture elettriche i componenti elettrici o elettronici non inclusi nel sistema di "accensione e controllo motore" (sensore, centralina o sistema) montati in origine sul motociclo.
2. Salvo quando diversamente stabilito nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, la batteria può essere spostata o sostituita.
3. Se presente la batteria deve essere protetta in modo tale che il pilota e l'eventuale passeggero non possano entrare direttamente in contatto con essa o con il suo contenuto (in caso di rottura o in caso di perdita).

Art. 30.5 EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO

1. È considerato equipaggiamento aggiuntivo qualsiasi componente elettrico o elettronico (sensore, centralina o sistema) non montato in origine sul motociclo dal costruttore. Nei motocicli di produzione e derivati dalla serie, eventuali componenti elettrici o elettronici venduti dal costruttore del motociclo come optional non sono considerati originali, quindi sono considerati equipaggiamento aggiuntivo.
2. Salvo quando diversamente specificato nel Regolamento di Classe o di Trofeo, su tutti i motocicli è ammesso montare i componenti citati nell'articolo precedente.
3. Su tutti i motocicli con motore 4T, è ammesso oltre che raccomandato installare in prossimità della strumentazione un indicatore luminoso di colore rosso, che si accenda o lampeggi nel caso in cui si verifichi una perdita di pressione del circuito di lubrificazione.
4. In tutte le classi Epoca è vietato l'utilizzo di sonde lambda **salvo se montate in origine sul motociclo.**

Art. 30.6 - TELEMETRIA

1. L'uso di apparecchiature elettroniche di qualsiasi genere, allo scopo di trasmettere informazioni (dati o voce) da o per un motociclo mentre esso è in movimento e/o ha il motore avviato (telemetria), è vietato.
2. Fanno eccezione all'articolo precedente i dispositivi per la visualizzazione del tempo sul giro a bordo del motociclo e gli eventuali dispositivi di trasmissione e/o ricezione dati (es. apparecchiature cronometriche, dispositivi video, etc.) forniti dall'organizzatore ed autorizzati dal D.d.G.

Art. 30.7 - APPARECCHIATURE CRONOMETRICHE

1. Qualora richiesto, le apparecchiature elettroniche fornite dall'organizzatore per il servizio di cronometraggio, devono obbligatoriamente essere montate sul motociclo.
2. È compito del pilota o di un suo incaricato per lui, assicurarsi che le apparecchiature di cronometraggio siano correttamente montate e se previsto alimentate, prima dell'ingresso in pista durante i turni di prove, il warm-up e la gara.
Il mancato rispetto del presente articolo è considerato un'inosseranza degli obblighi dei piloti e viene sanzionato come specificato nel Regolamento Sportivo.
3. Salvo quando diversamente stabilito dal Regolamento di Classe o di Trofeo l'uso di dispositivi per il rilevamento e la visualizzazione del tempo sul giro, è ammesso. Tali dispositivi non devono interferire con le apparecchiature elettroniche fornite dall'organizzatore per il servizio di cronometraggio.
4. In tutte le classi di Gruppo 4, in gara, è vietato l'uso di qualunque apparecchio di cronometraggio ed ogni comportamento generante situazioni di pericolo (rallentare, sostare, zigzagare), pena la squalifica dalla gara.
È altresì vietato qualsiasi tipo di comunicazione al pilota durante la gara, es. tabella tempi, radio, etc. I motocicli che utilizzano dispositivi di cronometraggio inglobati nel cruscotto, prima della partenza della gara, dovranno obbligatoriamente recarsi dal Commissario Tecnico per sigillare e punzonare lo strumento di cronometraggio.

Art. 30.8 - DISPOSITIVI VIDEO

1. Il montaggio di dispositivi (di registrazione e/o trasmissione) video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato. L'organizzatore della manifestazione, o il promotore del campionato, possono richiedere al D.d.G. l'autorizzazione per alcuni piloti al montaggio e all'uso di tali dispositivi a scopo commerciale e/o promozionale. Il D.d.G. ha facoltà di rifiutare il montaggio e l'uso di suddetti dispositivi.
2. Il D.d.G. deve trasmettere per mezzo della Segreteria di Gara, al 1°C.T. elenco degli eventuali piloti autorizzati al montaggio dei dispositivi, affinché i C.T. possano procedere alle verifiche specificate negli articoli successivi.
3. I piloti che abbiano ottenuto dal D.d.G. l'autorizzazione al montaggio ed uso dei dispositivi video, devono portare in visione al C.T. preposto i motocicli con i dispositivi nel loro montaggio definitivo, affinché ne sia verificata la sicurezza. Il C.T. ha facoltà di rifiutare montaggi reputati non sicuri.
4. Qualunque sia il tipo di fissaggio principale, i dispositivi video devono essere assicurati in almeno un punto mediante un filo di sicurezza.

5. Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video non autorizzati dal D.d.G. e/o non verificati dal C.T. è sanzionabile con: l'applicazione dell'ammenda prevista dal Regolamento Sportivo per l'inosseranza degli obblighi dei piloti, o come irregolarità tecnica per i casi reiterati o giudicati più gravi da un punto di vista della sicurezza del montaggio. La decisione ultima sul tipo di sanzione da applicare spetta al Commissario di Gara Delegato sentito il parere del 1°C.T.
6. I dispositivi di registrazione o trasmissione video (inclusi eventuali supporti di memoria), devono rimanere montati sul motociclo per tutto il tempo di permanenza dello stesso in parco chiuso.
7. Il D.d.G. ha facoltà di requisire i supporti di memoria e/o cancellare le immagini registrate.

Art. 30.9 - LUCE POSTERIORE

1. Sui motocicli è obbligatorio montare una luce con le seguenti caratteristiche:
 - a) Avere un fascio luminoso di colore rosso con una potenza di 10-15 Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8 Watt, per le lampade a led.
 - b) Quando il motociclo è in pista il fascio luminoso deve essere continuo (non intermittente), il fascio luminoso intermittente è ammesso (ma non obbligatorio) unicamente quando è attivato il dispositivo elettronico per limitare la velocità del motociclo nella corsia box (pit-limiter).
 - c) Essere saldamente montata sotto o sopra il codino, nella parte posteriore, vicino alla mezzeria del motociclo ed essere orientata in modo da essere ben visibile per chi si trovi dietro il motociclo in un angolo di 15° a destra e sinistra rispetto al piano longitudinale del motociclo.
 - d) Deve essere connessa all'impianto elettrico del motociclo ed attivabile mediante un interruttore posizionato preferibilmente sul manubrio o semi-manubrio in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella al motociclo. Ad insindacabile giudizio del 1°C.T. possono essere ammesse luci posteriori alimentate da una batteria interna con interruttore attivabile dal pilota quando è in sella al motociclo.
 - e) Avere un involucro stagno che impedisca all'acqua di penetrare compromettendone il funzionamento.
2. Durante le O.P. il C.T. ha facoltà di disporre prove (anche distruttive) sulle luci posteriori, al fine di verificarne la conformità. I motocicli con luci posteriori giudicate non conformi verranno rifiutati, in caso di controversia la decisione finale sulla luce posteriore spetta al 1°C.T.
3. La luce posteriore deve rimanere montata e mantenuta operativa (pronta all'uso) durante tutta la durata dell'evento. I C.T. hanno facoltà di verificare la presenza della luce posteriore ed il suo corretto funzionamento durante l'intera durata dell'evento (anche in condizione di pista asciutta).
4. La luce deve essere accesa unicamente quando:
 - a) Il D.d.G. dichiara la prova o la gara "bagnata".
 - b) In caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del D.d.G.
5. L'obbligo di accendere la luce posteriore, in caso di ridotta visibilità, viene segnalato ai piloti mediante l'esposizione dell'apposito cartello. La mancata accensione della luce posteriore, nei casi previsti, viene sanzionata come "inosseranza degli obblighi dei piloti".

6. Sui motocicli derivati di serie, il fanale posteriore originale può essere utilizzato come luce posteriore in caso di pioggia o scarsa visibilità.
7. L'articolo 30.9 (per intero) non si applica alle Classi Gruppo 3 e Salita per le quali non è obbligatorio montare una luce posteriore.

Art. 30.10 - NON CONFORMITÀ LUCE POSTERIORE

1. Alle O.P. verranno respinti i motocicli con luci posteriori non conformi.
2. È compito del pilota assicurarsi che la luce posteriore sia conforme agli articoli precedenti, prima di ogni ingresso in pista. L'utilizzo in pista di motocicli con luci posteriori non conformi o assenti è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti.
3. Gli articoli 30.9 e 30.10 non possono essere oggetto di reclamo. Il rifiuto a conformarsi alle richieste del C.T. riguardo la conformità delle luci posteriori è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

ART. 31 CARROZZERIA DEI MOTOCICLI

1. La carrozzeria dei motocicli deve conformarsi ai requisiti specificati negli articoli a seguire e schematizzati nell'Allegato "Dimensioni Motociclo/Sidecar".
2. Nessuna parte del motociclo deve superare il piano verticale tangente la parte posteriore dello pneumatico posteriore.
3. Nessuna parte del motociclo deve superare il piano verticale tangente la parte anteriore dello pneumatico anteriore.
4. Guardando il motociclo da entrambi i lati, devono essere perfettamente visibili i componenti elencati nei punti a seguire.
 - a) Almeno 180° del cerchio ruota posteriore.
 - b) L'intero cerchio ruota anteriore, tranne le parti coperte dal parafango, dalla forcella, dai freni o da prese d'aria amovibili.
 - c) Il pilota nella normale posizione di guida, ad eccezione degli avambracci.
5. L'uso di materiali trasparenti per aggirare i punti precedenti è vietato.
6. Eventuali coperture dei freni o del cerchio non sono considerate come parti della carrozzeria che ostruiscono la vista del cerchio, quindi non devono essere considerati nella verifica dei punti precedenti.
7. I profili aerodinamici possono essere montati sui motocicli a condizione che siano parte integrante della carenatura o della sella e che non superino la larghezza della carenatura o l'altezza del manubrio e che abbiano tutti i bordi arrotondati con un raggio minimo di mm. 2,5.
8. Nel rispetto della storicità dei motocicli, l'articolo 31 per intero non si applica a tutte le classi Epoca.

Art. 32 CARENATURA

1. In tutte le Classi, il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente o colorato (sono ammessi anche plexi fumé).
2. I bordi del plexi, così come tutti i bordi esposti della carenatura, devono essere arrotondati.
3. La larghezza massima della carenatura nelle classi Old Open Cup, 2T Italian GP, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance, deve essere di mm 600.

4. La parte anteriore della carenatura deve includere una superficie possibilmente centrale con inclinazione massima di 30° rispetto alla verticale, sufficientemente estesa per esporre la tabella porta-numero.
5. Sui motocicli derivati di serie sono consentite alterazioni minime del profilo anteriore per soddisfare questo requisito.
6. Gli attacchi della carenatura possono essere sostituiti con attacchi di tipo rapido.
7. È ammesso l'uso di profili aerodinamici solo sui motocicli derivati di serie se montati in origine sul motociclo. I profili aerodinamici montati in origine sul motociclo possono essere sostituiti con duplicati estetici conformi all'originale.

Art. 33 - VASCA DI CONTENIMENTO

1. I motocicli equipaggiati con motori 4T devono montare una vasca posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore.
2. Detta vasca, nelle classi Old Open Cup, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance deve avere una capienza minima come indicato di seguito e comunque non inferiore alla metà del volume totale dei lubrificanti e dei liquidi contenuti nel motore e negli impianti di raffreddamento e lubrificazione:
 - a) Motocicli con cilindrata fino a 250 cc lt. 2,5.
 - b) Motocicli con cilindrata superiore a 250 cc lt. 6,0.
3. Nelle classi Old Open Cup, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance:
 - a) L'altezza minima della vasca di contenimento rispetto al suo punto più basso deve essere di mm 50.
 - b) Sul fondo della vasca è raccomandato disporre del materiale assorbente non infiammabile al fine di ridurre la fuoriuscita di olio e ritardare la propagazione di eventuali fiamme.
4. In tutte le altre classi la vasca dovrà avere una forma ed un'altezza atta a contenere eventuali fuoriuscite di liquidi dal motore.
5. Nelle classi Old Open Cup, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance, le chiusure posteriore ed anteriore della vasca di contenimento devono essere verticali o leggermente inclinate verso l'interno della vasca, in modo da impedire che i liquidi fuoriescano quando il motociclo accelera o frena.
6. Nelle classi Old Open Cup, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance, nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato almeno un foro con diametro minimo di mm. 25. Tale foro deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il D.d.G. dichiarerà la gara o la prova bagnata.
7. Sui motocicli derivati di serie, sulla parte inferiore della carenatura (qualora presente) sono ammesse modifiche minime in modo che la stessa possa assolvere le funzioni della vasca di contenimento.
8. Nelle Classi di motocicli derivati di serie, sui motocicli privi in origine di carenatura inferiore (Naked), è ammesso montare una vasca di contenimento che careni la parte inferiore del motociclo a condizione che l'altezza di tale vasca non superi il piano passante per gli assi ruota anteriore e posteriore.
9. In tutte le classi epoca, dove non è possibile installare la vasca è consentito sostituire la vasca con una paratia con i bordi rialzati, sul fondo della quale è obbligatorio disporre materiale assorbente non infiammabile al fine di ridurre la fuoriuscita di olio e ritardare la propagazione di eventuali fiamme.

10. I motocicli con vasca di contenimento giudicata non conforme verranno rifiutati. In caso di controversia la decisione finale sulla vasca di contenimento spetta al 1° C.T.

Art. 34 - PARAFANGHI

1. Il parafango anteriore, nelle classi Old Open Cup, Lightwin, e 2T Italian GP, non deve superare i seguenti piani:
 - a) Nella parte posteriore il piano costruito inclinando a 45° verso l'alto il piano orizzontale passante per l'asse ruota.
 - b) Nella parte anteriore il piano orizzontale passante per l'asse della ruota.
 - c) Per maggior dettaglio si veda l'esempio in figura 2 dell'Allegato "Dimensioni Motociclo/Sidecar" del Regolamento Velocità.
2. L'uso del parafango anteriore, se non diversamente specificato nel Regolamento di Classe o di Trofeo, è obbligatorio unicamente nel caso il D.d.G. dichiari la prova o la gara bagnata, per i motocicli provvisti di carenatura; è sempre obbligatorio il montaggio per i motocicli delle classi Old Open Cup, Lightwin, Trofeo Eagle, Moto Guzzi Fast Endurance, e per motocicli in versione naked, quindi senza carenatura.
3. Salvo quando diversamente stabilito nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, sui motocicli derivati di serie:
 - a) La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata.
 - b) Il parafango posteriore e la protezione del ramo superiore della catena possono essere modificati, sostituiti o rimossi.

Art. 35 - SELLA

1. Sui motocicli delle classi Old Open Cup, 2T Italian GP, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance, la larghezza massima della sella, inclusi il codino ed ogni elemento ad esso connesso, è di mm 450. Nella misura della larghezza l'impianto di scarico non deve essere considerato.
2. Nelle classi Old Open Cup, 2T Italian GP, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance, il codino deve avere un'altezza inferiore a mm. 150 rispetto al piano sella. Nella misura non si devono tenere in considerazione la spugna montata sulla sella ed eventuali telecamere montate sul codino.
3. Salvo quanto diversamente stabilito nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, sui motocicli derivati di serie:
 - a) La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.
 - b) Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso e sostituito con un sistema di fissaggio che ne prevenga l'apertura accidentale.

Art. 36 - NUMERI DI GARA

1. I caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere chiaramente leggibili, di colore omogeneo ed avere un fondo possibilmente opaco, tale da non riflettere la luce solare.
2. Le dimensioni minime dei caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere:
 - a) Numero frontale: altezza mm 140, larghezza mm 80, spessore mm 25.
 - b) Numero laterale: altezza mm 120, larghezza mm 70, spessore mm 20.

3. La distanza minima tra i numeri deve essere di mm 15.
4. Per i numeri devono essere utilizzati font ben leggibili (es. Arial, Times New Roman, Futura Heavy, Univers Bold, Oliver, Franklin Gothic, etc.).
5. È ammesso l'utilizzo di massimo 3 cifre, fermo restando il rispetto delle dimensioni minime.

Art. 36.1 - TABELLE PORTA-NUMERO

1. La tabella porta-numero deve avere preferibilmente forma ellittica (anche circolare) o rettangolare (anche quadrata). Nel caso di tabelle di forma rettangolare i lati del rettangolo possono essere raccordati.
2. Le dimensioni della tabella porta-numero devono essere tali da garantire un minimo di mm. 25 tra il numero di gara ed il bordo della tabella. Si veda Allegato "Tabelle Porta Numero e Numeri" dell'Regolamento Velocità per maggiori dettagli.
3. La tabella porta-numero deve essere di colore omogeneo ed avere un fondo possibilmente opaco, tale da non riflettere la luce solare.
4. Se non esplicitamente autorizzato nel Regolamento di Classe o di Trofeo, sulle tabelle porta-numero non devono essere apposti loghi di sponsor.

Art. 36.2 - COLORE NUMERI E TABELLE PORTA-NUMERO

1. Le tabelle porta-numero ed i numeri di gara devono essere dei colori specificati nei Regolamenti di Classe.

Art. 36.3 - POSIZIONAMENTO DELLE TABELLE PORTA-NUMERO

1. Le tabelle porta-numero devono essere esposte nella parte anteriore e sui due lati del motociclo in modo da essere chiaramente visibili dagli spettatori e dagli Addetti al percorso presenti su entrambi i lati della pista e devono essere posizionate sul motociclo rispettando gli articoli a seguire.
2. La tabella porta-numero anteriore deve essere esposta al centro nella parte anteriore della carenatura, possibilmente su di una superficie con inclinazione massima di 30° rispetto alla verticale.
3. Qualora il disegno specifico della carenatura non rendesse possibile il posizionamento del numero anteriore in posizione centrale, previa autorizzazione da parte del C.T., la tabella porta-numero anteriore può essere esposta su di un lato nella parte anteriore della carenatura.
4. In mancanza di carenatura, la tabella porta-numero anteriore si deve esporre, possibilmente in posizione centrale, fissandola alla forcella in modo da rispettare le norme che ne regolano le dimensioni e l'inclinazione.
5. Le tabelle porta-numero laterali devono essere esposte sulla parte centrale o su quella inferiore della carenatura o sul codino. Le gambe del pilota, in sella al motociclo, non devono coprire (neanche parzialmente) i numeri e le tabelle porta-numero laterali.
6. Nelle classi Epoca e nella classe 2T Italian GP, le tabelle porta-numero laterali si possono esporre sul codino (o nella parte posteriore della sella) con una inclinazione prossima alla perpendicolare al terreno ed in posizione sufficientemente arretrata tale da non essere mai coperta dal corpo del pilota.
7. I cronometristi non possono essere ritenuti responsabili per il mancato rilevamento dei tempi sul giro di motocicli con numeri o tabelle porta numero non conformi ai precedenti articoli.

Art. 36.4 - NON CONFORMITÀ TABELLE PORTA-NUMERO E NUMERI DI GARA

1. Alle O.P. verranno respinti i motocicli con tabelle porta-numero e numeri di gara non conformi, non leggibili o contenenti loghi suscettibili di creare confusione nella lettura.
2. È compito del pilota assicurarsi che le tabelle porta-numero ed i numeri di gara siano conformi e leggibili, prima dell'ingresso in pista durante i turni di prove, il warm-up e la gara. L'utilizzo in pista di motocicli con numeri di gara non conformi o assenti è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti.
3. I commi 1, 2, 3 non possono essere oggetto di reclamo.
4. Il rifiuto a conformarsi alle richieste del C.T. riguardo la conformità e la leggibilità dei numeri di gara è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

ART. 37 IMPIANTO DI SCARICO

1. Per impianto di scarico si intende l'assieme dei tubi di scarico, dei silenziatori e dei relativi elementi di fissaggio.
2. In tutte le Classi ad eccezione degli scooter e dei sidecar, i gas di scarico devono essere espulsi all'indietro in modo tale da non sollevare polvere, non imbrattare i freni o gli pneumatici, né costituire in alcun modo disturbo per l'eventuale passeggero o per i piloti che seguono.
3. Nelle classi Old Open Cup, 2T Italian GP, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance, l'estremità dei tubi di scarico di un motociclo non deve sporgere oltre la tangente verticale allo pneumatico posteriore, come illustrato nell'Allegato "Dimensioni Motociclo/Sidecar" dell'Regolamento Velocità.
4. Nelle classi Old Open Cup, 2T Italian GP, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance, tutte le estremità dello scarico devono essere arrotondate allo scopo di evitare la presenza di bordi taglienti. In tutte le altre classi è fortemente consigliato.
5. Gli impianti di scarico a lunghezza variabile, i dispositivi d'immissione aria nel condotto di scarico (PAIR) ed i dispositivi di ricircolo dei gas esausti in ammissione (EGR) sono vietati.
6. Sui motocicli derivati di serie, i dispositivi di cui all'articolo precedente, se presenti in origine, devono essere rimossi. I tubi di ricircolo dei gas di scarico devono essere chiusi ed i raccordi esterni sui coperchi della testa possono essere sostituiti da piastre. Questo articolo non si applica ai motocicli in assetto stradale delle classi Gruppo 4.
7. Nelle classi Old Open Cup, 2T Italian GP, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance, ad esclusione delle parti in contatto con la carenatura e delle parti che possono entrare in contatto con i piedi (o altre parti del corpo) del pilota, avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato.

Art. 37.1 - PROVA FONOMETRICA

1. Il livello fonometrico allo scarico dei motocicli deve essere contenuto nei limiti previsti per le singole Classi.
2. Le disposizioni generali, la procedura di misurazione, sono riportate nell'Allegato "Controlli Fonometrici Gare di Velocità" del Regolamento Velocità.

ART. 38 MATERIALI COSTRUTTIVI

1. Si definisce una lega dell'elemento X o più semplicemente materiale X (es. acciaio per le leghe ferro-carbonio), una lega in cui X è l'elemento più abbondante in termini di concentrazione, misurata come percentuale sul peso.
2. Nelle classi Old Open Cup, 2T Italian GP, Lightwin, Trofeo Eagle e Moto Guzzi Fast Endurance, nessuna parte del motociclo, incluso il motore, può essere realizzata con un materiale metallico con modulo di elasticità specifico superiore a 50 GPa/(g/cm³).
3. L'uso di metalli a matrice composita (MMC) e metalli rinforzati con fibre (FRM) è vietato.
4. L'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del forcellone, del perno forcellone e dei manubri è vietato.
5. L'uso dei materiali compositi come materiale costruttivo per piastre di sterzo, braccialetti manubrio, manubri o semi-manubri, supporti pedana e pedane poggia piedi è vietato.
6. Le piste frenanti dei dischi freno devono essere costruite con una lega di ferro che abbia un tenore di materiali ceramici (es. Al₂O₃, SiC, B₄C, Ti₅Si₃, SiO₂, Si₃N₄) inferiore al 2% ed un tenore massimo di carbonio pari al 2.1%.
7. Come materiale costruttivo dei cerchi ruota sono ammesse unicamente leghe metalliche con tenore di Berillio inferiore al 5%, tenore di Scandio inferiore al 2% e Litio inferiore al 1%. L'uso di cerchi ruota costruiti con materiale composito (anche se usato come rinforzo) è vietato. L'uso di cerchi in magnesio è consentito in tutte le classi ad esclusione del Trofeo Moto Guzzi Fast Endurance.
8. L'uso del titanio e delle leghe di alluminio per la costruzione dei perni ruota è vietato.
9. La struttura principale dell'albero motore e degli alberi a camme deve essere realizzata in lega di ferro (acciaio). Se non diversamente specificato nel Regolamento di Classe o di Trofeo, sull'albero motore, sono ammessi inserti di materiale differente, con il solo fine di bilanciare l'albero stesso.
10. L'uso di materiali compositi per la costruzione o il rinforzo di pistoni, teste e blocco cilindri, è vietato.
11. Salvo quando diversamente specificato nei regolamenti di classe, per il fissaggio delle parti strutturali è ammessa unicamente bulloneria in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o in titanio di grado 5. La bulloneria in alluminio può essere utilizzata unicamente per il fissaggio di parti non strutturali.
12. Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di legatura, le modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.
13. In caso di controversia, la decisione finale sull'adeguatezza della bulloneria spetta al C.T. preposto.

ART. 39 COMPONENTI VIETATI, FACOLTATIVI E LIBERI**Art. 39.1 COMPONENTI VIETATI**

1. È obbligatorio rimuovere dal motociclo i componenti indicati nei punti a seguire:
 - a) Specchi retrovisori, ad eccezione dei sidecar.
 - b) Pedane passeggero e piastre pedane passeggero se non integrate con quelle del pilota.
 - c) Cavalletto centrale e stampella laterale.
 - d) Porta-targa e targa.
 - e) Borsa degli attrezzi.
 - f) Gancio per il casco e maniglie per il passeggero.

- g) Attacchi per borse e bauletti.
 - h) Fanale/i anteriore/i (salvo quando utilizzati come fanale/i durante eventi in notturna).
 - i) Fanale posteriore, (salvo quando utilizzato come luce in caso di gara bagnata o eventi in notturna).
 - j) Indicatori di direzione ed avvisatore acustico.
 - k) Catalizzatore.
2. Il seguente articolo non si applica per i motocicli in assetto stradale di Gruppo 3 e Gruppo 4. I motocicli dovranno comunque avere il cavalletto centrale e la stampella laterale legati al telaio con fil di ferro o fascette in plastica di dimensioni adeguate; il fanale anteriore, gli indicatori di direzione anteriori e posteriori, la targa ed il portatarga andranno obbligatoriamente nastrati.
È obbligatorio inoltre togliere gli specchi retrovisori.

Art. 39.2 - COMPONENTI FACOLTATIVI

1. È ammesso rimuovere dal motociclo i componenti indicati nei punti a seguire.
- a) Contagiri e tachimetro.
 - b) Contachilometri, rinvio e relativo cavo di trasmissione.
 - c) Ventole del radiatore.
 - d) Serrature.
 - e) Sonda lambda.
 - f) Parafango posteriore

Art. 39.3 - COMPONENTI NON VINCOLATI

1. Salvo quando diversamente specificato negli articoli precedenti o nei Regolamenti di Classe o di Trofeo, i seguenti componenti sono liberi:
- a) Comando dell'acceleratore e relativi cavi.
 - b) Manubri, semi-manubri e relativi supporti.
 - c) Tubi freno.
 - d) Liquidi idraulici (freni, frizione, trasmissione, etc.)
 - e) Pastiglie freno.
 - f) Filtri (olio, carburante etc.).
 - g) Lubrificanti (olii, grassi, etc.).
 - h) Mastici/silicone, frena filetti, helicoil e timesert.
 - i) Cuscinetti di qualunque tipo (a sfere, a rulli, conici, bronzine).
 - j) Molle, piattelli e dischi frizione (condotti e conduttori).
 - k) Guarnizioni, paraoli, parapolvere.
 - l) Disegno, colore e grafiche della carrozzeria.
 - m) Candele, cavi alta tensione (se presenti) e cappucci candela (quando non integrati con la bobina).

ART. 40 - CAPI PROTETTIVI DEL PILOTA

1. Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dei capi protettivi è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia i C.T. preposti possono effettuare delle verifiche durante il corso della manifestazione.
Nel caso in cui i capi protettivi non dovessero risultare idonei, i C.T. hanno facoltà di trattenerli restituendoli a fine gara.

Art. 41 - CASCO

1. Durante le prove e le gare, quando sono su di un motociclo con il motore acceso, il pilota e l'eventuale passeggero devono indossare obbligatoriamente un casco protettivo, dotato di visiera, integrale, da velocità ed omologato secondo uno degli standard elencati nell'Allegato **Abbigliamento di Protezione del Regolamento Velocità**. I caschi modulari sono vietati.
2. Il casco deve essere in perfette condizioni, di misura adatta, indossato correttamente e sempre allacciato con l'apposito cinturino sottogola. Nessuna modifica strutturale può essere apportata al casco così com'è stato omologato.
3. Il casco deve riportare al suo interno un'etichetta che ne certifichi l'omologazione secondo uno degli standard elencati nell'Allegato **Abbigliamento di Protezione del Regolamento Velocità**.
4. I caschi che abbiano subito danni in seguito ad un incidente devono essere portati dai piloti in visione al C.T. prima di essere riutilizzati.

Art. 42 - PROTEZIONI PER GLI OCCHI

1. Le visiere dei caschi devono essere realizzate con materiale infrangibile, non devono essere parte integrante del casco e devono preferibilmente prevedere un dispositivo che ne impedisca l'apertura involontaria.
2. L'uso di visiere a strappo è ammesso.
3. Ad eccezione degli occhiali da vista, l'uso di visiere, occhiali o visiere a strappo che causino distorsioni del campo visivo è vietato.

Art. 43 - INDUMENTI E CALZATURE

1. Durante le prove e le gare, il pilota e l'eventuale passeggero, devono entrambi indossare una tuta in pelle in un pezzo unico, avente uno spessore minimo di mm 1,2 in ogni zona della tuta. Per le manifestazioni agonistiche (Gruppo 5, Trofeo Guzzi Fast Endurance, Old Open Cup, Campionato 2T Italian GP e) le tute devono essere di tipo intero e non divisibili. Per i soli Gruppo 3 e Gruppo 4 (Trofeo Vintage Guzzi e Trofeo Eagle compresi) sono ammesse tute in due pezzi, fermo restando che dovrà esservi cerniera di congiungimento e lingua di protezione in pelle.
2. Le seguenti zone della tuta devono essere rinforzate almeno da un doppio strato di pelle, da un'imbottitura di schiuma poliuretana di spessore minimo di mm. 8 o un guscio di materiale plastico e/o metallico resistente alle abrasioni: spalle, gomiti, dorso, ginocchia ed entrambi i lati del tronco e delle anche.
3. Se la tuta è sfoderata è obbligatorio indossare sotto-tuta completo. È consigliato utilizzare sotto-tute realizzate in tessuto "nomex", in seta o anche in cotone. Non sono ammesse sotto-tute e/o indumenti intimi in materiali sintetici che col calore possano fondere ledendo la cute del pilota.
4. Il pilota e l'eventuale passeggero devono indossare degli stivali protettivi ed adeguati alla disciplina, con un'altezza minima di mm. 200 in modo da assicurare, assieme alla tuta, una completa protezione della cute delle gambe.
5. Il pilota e l'eventuale passeggero, devono indossare guanti protettivi in pelle che abbiano lunghezza sufficiente ad assicurare, assieme alla tuta, una completa protezione della cute delle braccia.

Art. 44 - PARA-SCHIENA

1. L'uso di un para-schiena, omologato secondo le norme EN1661-2:2010 e successive, è obbligatorio in tutte le classi (vedi Allegato **Abbigliamento di Protezione del Regolamento Velocità**).

Art. 45 - PROTEZIONE PETTORALE

1. È obbligatorio l'uso di una protezione pettorale omologata in tutte le Classi (vedi Allegato **Abbigliamento di Protezione del Regolamento Velocità**).

Art. 46 - AIR-BAG

1. **E' obbligatorio l'utilizzo di un airbag; il modello utilizzato deve essere compreso tra quelli elencati nel documento ABCIV-25;**
2. **gli airbag devono essere integrati internamente alla tuta da gara o indossati sotto di essa, Seguendo le indicazioni del produttore. Possono essere indossati sopra la tuta esclusivamente se l'airbag è resistente all'abrasione (deve superare il test AA richiesto dalla norma EN17092-parte 3);**
3. **Il sistema airbag deve essere compatibile con l'uso di protezioni toraciche e dorsali EN 1621, se non incluse nell'airbag stesso; in tal caso le protezioni passive devono essere certificate secondo la norma EN1621-2 per il paraschiama e EN1621-3 per il torace e devono obbligatoriamente essere utilizzate in aggiunta al sistema airbag."**

Art. 47 - MATERIALI EQUIVALENTI ALLA PELLE

1. Per gli indumenti, le calzature ed i guanti, è ammesso utilizzare materiali alternativi alla pelle con uno spessore minimo di mm 1,5 a condizione che non fondano con il calore e che abbiano proprietà uguali o superiori alla pelle per quanto riguarda:
 - a. Qualità ignifuga.
 - b. Resistenza all'abrasione.
 - c. Coefficiente di attrito su ogni tipo di asfalto.
 - d. Assorbimento della traspirazione.
 - e. Test medico (atossico e anallergico).
2. Le caratteristiche di questi indumenti devono essere documentate e garantite dal fabbricante o dall'importatore.

Art. 48 - NON CONFORMITÀ DEI CAPI PROTETTIVI DEL PILOTA

1. È compito del pilota assicurarsi che i capi protettivi siano conformi agli articoli precedenti nell'arco di tutta la manifestazione. Il mancato utilizzo in pista dei capi protettivi o l'utilizzo di capi protettivi non conformi è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti.
2. L'intero articolo 48 non può essere oggetto di reclamo. Il rifiuto a conformarsi alle richieste del C.T. riguardo la conformità dei capi protettivi del pilota è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

3. L'uso di tute, guanti e stivali omologati secondo gli standard elencati nel Regolamento Velocità è FORTEMENTE CONSIGLIATO.

ART. 49 - TUTELA AMBIENTALE

1. Anche su superfici asfaltate, è raccomandato l'utilizzo di tappetini nelle zone del paddock ove sono ricoverati i motocicli e/o dove vengono eseguiti i lavori di manutenzione sui motocicli stessi. I tappetini devono essere di dimensioni e materiali tali da evitare spargimenti sul terreno di liquidi, solventi, olii, vernici o di qualsiasi altro prodotto dannoso per l'ambiente.

ART. 50 - NORMA FINALE

1. Disposizioni Tecniche e Sportive Generali valide per il Gruppo 3, Gruppi 4 Regolarità e Gruppo 5 di Velocità Il STS (Settore Tecnico Sportivo) è l'unico organo competente a deliberare in merito ai motocicli ammessi alle competizioni di moto d'Epoca. Tutti i motocicli devono essere conformi alla fiche di iscrizione al RSN.
2. Se si rendesse necessario apportare al motociclo modifiche che ne alterino la veste estetica o le caratteristiche tecniche si dovrà provvedere all'immediato aggiornamento della stessa.
3. Il CME si riserva di intervenire su accorpamenti e classi in base alle eventuali esigenze che dovessero presentarsi durante la stagione agonistica. Tutte le classi devono fare riferimento alle norme tecniche generali e RTGSE Epoca.
4. Per tutto quanto non contemplato nel presente Regolamento e nelle specifiche tecniche di classe valgono, in quanto applicabili, le norme contenute nel RMM e nei suoi Annessi, nonché nel Regolamento di Giustizia della FMI validi per l'anno in corso.

Titolo V - CIV Classic**Regolamento tecnico di classe****A) SUPER SPORT****Art. 1 Premessa**

1. I motocicli dovranno presentarsi negli assetti e nelle livree quanto più possibile aderenti all'originale e comunque storicamente coerenti con il contesto tecnico dei primi anni del Campionato Mondiale Super Sport, da cui questa classe trae ispirazione.

Art. 2 - Specifiche Generali di Classe

1. Sono ammessi a questa classe i motocicli derivati della serie spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 o più valvole per cilindro, mono o bialbero, con raffreddamento ad aria o ad acqua, con cilindrata fino a 600 cc, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1999.
2. Sono ammessi a questa classe i motocicli derivati della serie spinti da motore a 4 tempi, a 1 o 2 cilindri a 2 o 4 valvole per cilindro, con raffreddamento ad aria o ad acqua, con cilindrata fino a 750 cc, costruiti o commercializzati dal 01/01/1993 al 31/12/1998.
3. Sono ammessi a questa classe i motocicli derivati della serie spinti da motore a 4 tempi, a 2 cilindri e 2 valvole per cilindro, con raffreddamento ad aria o ad acqua, con cilindrata fino a 900 cc, costruiti o commercializzati dal 01/01/1993 al 31/12/1998.
4. Sono ammessi a questa classe i motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri con cilindrata superiore a 501 cc fino a 1100 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, a 2 o più valvole per cilindro e dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983. I motocicli Moto Guzzi serie V piccola dovranno risultare costruiti o commercializzati entro il 31/12/1985.

Art. 3 - Motore

1. Non è consentito modificare, rispetto al motore originale, il valore della corsa del pistone, la forma di testa e cilindro, la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il numero originale dei rapporti del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole.

Art. 4 - Alimentazione

1. Non è consentito modificare, rispetto al motociclo originale, il sistema di alimentazione. Il sistema di alimentazione (carburatore o corpo farfallato) deve rimanere l'originale o di diversa marca purché sempre dello stesso tipo.
2. È ammesso l'uso di carburatori a valvola piatta ove montati all'origine. Per tutti i motori la misura massima del diametro del diffusore deve essere pari alla misura originale del modello stradale, come da scheda di omologazione, o maggiorato di massimo 2 (DUE) millimetri. Esempio: diffusore originale diametro = 34mm, misura massima ammessa = 36mm.

Art. 5 - Accensione

1. L'accensione deve essere l'originale o compatibile con quella montata dal costruttore. 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, etc.) se non montati sul motociclo di serie o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

Art. 6 - Trasmissione

1. Il sistema di trasmissione tra motore e ruota deve rimanere del tipo originale. Il numero delle marce deve rimanere come in origine. È vietato il montaggio di qualsiasi dispositivo ANTISALTELLAMENTO sulla frizione e di qualsiasi dispositivo di controllo di trazione; tali dispositivi sono ammessi solo se montati all'origine dal costruttore.
2. È vietato l'utilizzo di dispositivi di assistenza alla cambiata (Quick-Shifter) se non montati di serie all'origine dal Costruttore.

Art. 7 - Telaio e Ciclistica

1. Il telaio e il forcellone dovranno essere originali del modello di riferimento, non è consentita alcuna modifica alla geometria degli stessi. Non sono ammesse capriate di rinforzo. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.
2. Per i motocicli ammessi nell'Art. 2.4, il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo se non presenti sul modello di serie previsto dal costruttore. Sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi al telaio nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.
3. Forcella: dovrà essere originale o dello stesso tipo, compatibile per forma oltre che del periodo.
4. Ammortizzatori: dovranno essere originali o dello stesso tipo, compatibili per forma oltre che del periodo. Sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno, purché solidale con il corpo principale.
5. Ruote: i cerchi ruota devono essere gli originali del modello o altri della stessa misura se storicamente documentati

Art. 8 - Freni

1. Dovranno essere originali o dello stesso tipo; pinze, dischi e pompe possono essere maggiorati ma sempre dello stesso tipo e storicamente compatibili. Per ragioni di sicurezza è consentito l'uso di pompe del tipo radiale esclusivamente durante l'impiego in gara; i motocicli dovranno essere iscritti al registro storico con le pompe freno originali o di tipo simile.

Art. 9 - Sistema di scarico

1. L'impianto di scarico dovrà essere compatibile per tipologia ed estetica con l'originale o con i tipi in uso nella categoria nel periodo.

I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, in particolare i silenziatori devono essere atti a non superare i 108 dB/A. È ammesso l'utilizzo del carbonio per il solo corpo silenziatore. È vietato l'utilizzo di silenziatori in titanio.

Art. 10 - Serbatoio

1. Il serbatoio, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

Art. 11 - Pneumatici

1. È consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain. Sezione massima dello pneumatico posteriore 190.
2. Per i motocicli ammessi nell'Art. 2.4, È consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain. Sezione massima dello pneumatico posteriore 150.

Art. 12 - Carrozzeria

1. Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo. Per tutti i motocicli è fatto divieto di montare particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

B) SBK '96 (Superbike)

Art.1 Premessa

1. I motocicli dovranno presentarsi negli assetti e nelle livree quanto più possibile aderenti all'originale e comunque storicamente coerenti con il contesto tecnico dei primi anni del Campionato Mondiale Superbike, da cui questa classe trae ispirazione.

Art. 2- Specifiche Generali di Classe

1. Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 o più valvole per cilindro, mono o bialbero derivati dalla serie, con raffreddamento ad aria o ad acqua, secondo la seguente tipologia:
 - a) Motocicli spinti da motore a 3 o 4 cilindri fino a 750cc
 - b) Motocicli spinti da motore a 2 cilindri fino a 1000cc Tutti dovranno essere stati costruiti, commercializzati od omologati entro il 31/12/1996. Questa classe al fine di contenere i costi di esercizio è dedicata all'utilizzo di motocicli sportivi stradali. Sono ammessi i modelli sportivi stradali omologati entro il 31/12/1996, Moto Guzzi tutti i modelli fino al 1998.

Art. 3 - Motore

1. Non è consentito modificare, rispetto al motore originale, il valore della corsa del pistone, la forma di testa e cilindro, la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole.

Art. 4 - Alimentazione

1. Non è consentito modificare, rispetto al motociclo originale il sistema di alimentazione. Il sistema di alimentazione (carburatore o corpo farfallato) deve rimanere l'originale o di diversa marca purché sempre dello stesso tipo.
2. È ammesso l'uso di carburatori a valvola piatta ove montati all'origine. Per tutti i motori la misura del diametro del diffusore deve essere pari alla misura originale del modello stradale. I motocicli di marca Moto Guzzi e DUCATI, ad esclusione del modello 851, possono montare carburatori fino a 42 mm.

Art. 5 - Accensione

1. L'accensione deve essere l'originale o compatibile con quella montata dal costruttore. 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, etc.) se non montati sul motociclo di serie o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

Art. 6 - Trasmissione

1. Il sistema di trasmissione tra motore e ruota deve rimanere del tipo originale. Il numero delle marce deve rimanere come in origine. È vietato il montaggio di qualsiasi dispositivo ANTISALTELLAMENTO sulla frizione e di qualsiasi dispositivo di controllo di trazione; tali dispositivi sono ammessi solo se montati all'origine dal costruttore.
2. È vietato l'utilizzo di dispositivi di assistenza alla cambiata (Quick-Shifter) se non montati di serie all'origine dal Costruttore.

Art. 7- Telaio e Ciclistica

1. Il telaio e il forcellone dovranno essere originali del modello di riferimento, non è consentita alcuna modifica alla geometria degli stessi. Non sono ammesse capriate di rinforzo. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone. A causa dell'elevato peso e delle alte prestazioni raggiungibili si consente l'utilizzo del manubrio tipo americano a barra diritta, purché di larghezza massima 70 cm e di altezza alle estremità di massima 5 cm rispetto al piano della piastra superiore della forcella.

2. Forcella: dovrà essere originale o dello stesso tipo, compatibile per forma oltre che del periodo.
3. Ammortizzatori: dovranno essere originali o dello stesso tipo, compatibili per forma oltre che del periodo.
4. Ruote: i cerchi ruota devono essere gli originali del modello o altri della stessa misura se storicamente documentati.

Art. 8- Freni

1. Dovranno essere originali o dello stesso tipo, pinze, dischi e pompe possono essere maggiorati ma sempre dello stesso tipo e storicamente compatibili. Per ragioni di sicurezza è consentito l'uso di pompe del tipo radiale esclusivamente durante l'impiego in gara; i motocicli dovranno essere iscritti al registro storico con le pompe freno originali o di tipo simile.

Art. 9 - Sistema di scarico

1. L'impianto di scarico dovrà essere compatibile per tipologia ed estetica con l'originale o con i tipi in uso nella categoria nel periodo. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, in particolare i silenziatori devono essere atti a non superare i 108 dB/a.
È ammesso l'utilizzo del carbonio per il solo corpo silenziatore. È vietato l'utilizzo di silenziatori in titanio.

Art. 10 - Serbatoio

1. Il serbatoio, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

Art. 11 - Pneumatici

1. È consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain. Sezione massima dello pneumatico posteriore 190.

Art. 12 - Carrozzeria

1. Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo. Per tutti i motocicli è fatto divieto di montare particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

C) OPEN 2T

Art. 1 - Specifiche Generali di Classe

1. Sono ammessi a questa classe i motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 4 cilindri, con cilindrata da 251 a 500 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1988.
2. Sono ammessi a questa classe i motocicli della tipologia GP, Competizione, Competizione Derivate spinti da motore a 2 tempi, ad 1 o 2 cilindri, con cilindrata da 126 a 250 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati fino al 31/12/1998.
3. Sono ammessi a questa classe i motocicli della tipologia GP, Competizione, Competizione Derivate spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 4 cilindri, con cilindrata da 351 a 500 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati fino al 31/12/1983.

Art. 2 - Motore

1. Non è consentito modificare, rispetto al motore originale o al motore di serie da cui è derivato, la forma di testa e cilindro, la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, salvo modifiche storicamente documentate. Non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie.

Art. 3 - Alimentazione

1. Sono consentiti dispositivi di alimentazione del tipo originale o di normale utilizzo storicamente documentato, di dimensioni libere, esclusi carburatori a valvola piatta e similari, salvo se montati all'origine.

Art. 4 - Accensione

1. Il sistema di accensione è libero. Le accensioni elettroniche dovranno avere la variazione di anticipo direttamente proporzionale al regime di rotazione. Il pick-up dovrà rilevare unicamente i giri del motore.
2. 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, etc.) se non montati sul motociclo di serie o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

Art. 5 - Trasmissione

1. Il sistema di trasmissione tra motore e ruota deve rimanere del tipo originale. Il numero delle marce deve rimanere come in origine.

2. È vietato il montaggio di qualsiasi dispositivo ANTISALTELLAMENTO sulla frizione e di qualsiasi dispositivo di controllo di trazione; tali dispositivi sono ammessi solo se montati all'origine dal costruttore.
3. È vietato l'utilizzo di dispositivi di assistenza alla cambiata (Quick-Shifter) se non montati di serie all'origine dal Costruttore.

Art. 6 - Telaio e Ciclistica

1. Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati.
2. Non sono ammesse capriate di rinforzo se non presenti sul modello di serie. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone. Forcella: dovranno essere nei tipi originali o storicamente compatibili con forma oltre che per periodo.
3. Ammortizzatori: sono autorizzati ammortizzatori nei tipi originali o storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tipo e periodo.
4. Ruote: sono autorizzate a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, nelle misure previste dal costruttore. In questa classe, per i motocicli con cerchi da 16" o 18", in deroga alla conformità del motociclo al R.S., per motivi di sicurezza potranno essere utilizzati cerchi da 17", purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

Art. 7 - Freni

1. Dovranno essere a tamburo o a disco. Pompe e pinze originali o del periodo storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. Sono vietati i dischi freno a margherita. In deroga al RS sono ammesse leve freno con regolazione. Per ragioni di sicurezza è consentito l'uso di pompe del tipo radiale esclusivamente durante l'impiego in gara; i motocicli dovranno essere iscritti al registro storico con le pompe freno originali o di tipo simile.

Art. 8 - Sistema di scarico

1. Forma, geometria e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale o altro storicamente documentato. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, in particolare i silenziatori devono essere atti a non superare i 108 dB/A.
2. È autorizzato l'uso di silenziatori in carbonio solo per i motocicli che li montavano di serie nel periodo di riferimento. È vietato l'uso di silenziatori in titanio.

Art. 9 - Serbatoio

1. Il serbatoio, eccezion fatta per i motocicli in assetto stradale, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

Art. 10 - Pneumatici

1. È consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain. Sezione massima dello pneumatico posteriore 165 mm.
2. L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è consentito esclusivamente ai motocicli tipo GP, GRAN PREMIO o Competizione Derivati. Sezione massima dello pneumatico posteriore 165 mm.

Art. 11 - Carrozzeria

1. Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo. Per tutti i motocicli è fatto divieto di montare particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

D) TT 2 TEMPI

Art. 1 - Specifiche Generali di Classe

1. Sono ammessi a questa classe i motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 2 cilindri, con cilindrata fino a 250 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998.
2. Sono ammessi a questa classe i motocicli della tipologia GP, Competizione, Competizione Derivate spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 4 cilindri, con cilindrata fino a 350 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati fino al 31/12/1983.
3. Sono ammessi a questa classe i motocicli della tipologia GP, Competizione, Competizione Derivate spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 2 cilindri, con cilindrata fino a 125 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1998. In questa classe, per i motocicli con cerchi da 16" o 18", in deroga alla conformità del motociclo al R.S., per motivi di sicurezza potranno essere utilizzati cerchi da 17", purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

Art. 2 - Motore

1. Non è consentito modificare, rispetto al motore originale o al motore di serie da cui è derivato, la forma di testa e cilindro, la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, salvo modifiche storicamente documentate. Non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie. È consentito modificare la rapportatura degli ingranaggi dei singoli rapporti, rispetto al cambio originale. È consentito sostituire il radiatore originale con uno after market, previa autorizzazione della Commissione Moto d'Epoca. In questo caso l'aspetto estetico del motociclo deve rimanere simile a quello originale. È obbligatorio chiedere ed ottenere l'aggiornamento da parte del Registro Storico.

Art. 3 - Alimentazione

1. Sono consentiti dispositivi di alimentazione del tipo originale o di normale utilizzo storicamente documentato, di dimensioni libere, esclusi carburatori a valvola piatta e similari, salvo se montati all'origine.

Art. 4 - Accensione

1. Il sistema di accensione è libero. Le accensioni elettroniche dovranno avere la variazione di anticipo direttamente proporzionale al regime di rotazione. Il pick-up dovrà rilevare unicamente i giri del motore.
2. 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, etc.) se non montati sul motociclo di serie o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

Art. 5 - Trasmissione

1. Il sistema di trasmissione tra motore e ruota deve rimanere del tipo originale. Il numero delle marce deve rimanere come in origine. È vietato il montaggio di qualsiasi dispositivo ANTISALTELLAMENTO sulla frizione e di qualsiasi dispositivo di controllo di trazione; tali dispositivi sono ammessi solo se montati all'origine dal costruttore.
2. È vietato l'utilizzo di dispositivi di assistenza alla cambiata (Quick-Shifter) se non montati di serie all'origine dal Costruttore.

Art. 6 - Telaio e Ciclistica

1. Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo se non presenti sul modello di serie. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.
2. Forcella: dovranno essere nei tipi originali o storicamente compatibili per forma oltre che del periodo.
3. Ammortizzatori: sono autorizzati ammortizzatori nei tipi e misure originali o storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tipo e periodo.
4. Ruote: a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, nei diametri previsti dal costruttore.
5. In questa classe, per i motocicli con cerchi da 16" o 18", in deroga alla conformità del motociclo al R.S., per motivi di sicurezza potranno essere utilizzati cerchi da 17", purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

Art. 7 - Freni

1. Dovranno essere a tamburo o a disco. Pompe e pinze originali o del periodo storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. Sono vietati i dischi freno a margherita. In deroga al RS sono ammesse leve freno con regolazione.

Per ragioni di sicurezza è consentito l'uso di pompe del tipo radiale esclusivamente durante l'impiego in gara; i motocicli dovranno essere iscritti al registro storico con le pompe freno originali o di tipo simile.

2. Per ragioni di sicurezza è consentito l'uso di pompe del tipo radiale esclusivamente durante l'impiego in gara; i motocicli dovranno essere iscritti al Registro Storico con le pompe freno originali o di tipo simile.

Art. 8 - Sistema di scarico

1. Forma, geometria e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale o altro storicamente documentato. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, in particolare i silenziatori devono essere atti a non superare i 108 dB/A.
2. È autorizzato l'uso di silenziatori in carbonio solo per i motocicli che li montavano di serie nel periodo di riferimento.
3. È vietato l'uso di silenziatori in titanio.

Art. 9 - Serbatoio

1. Il serbatoio, eccezion fatta per i motocicli in assetto stradale, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

Art. 10 - Pneumatici

1. È consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain nelle misure previste dal costruttore. L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è consentito esclusivamente ai motocicli tipo GP, GRAN PREMIO o Competizione Derivati. Sezione massima dello pneumatico posteriore 165 mm.

Art.11 - Carrozzeria

1. Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo. Per tutti i motocicli è fatto divieto di montare particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

E) VINTAGE MAXI**Art. 1 - Specifiche Generali di Classe**

1. Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 2 o a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 o più valvole per cilindro, con cilindrata da 251 a 750 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

Art. 2 - Motore

1. Non è consentito modificare, rispetto al motore originale o al motore di serie da cui è derivato, la forma di testa e cilindro, la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole, salvo modifiche storicamente documentate. Non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie.

Art. 3 - Alimentazione

1. Sono consentiti dispositivi di alimentazione del tipo originale o di normale utilizzo storicamente documentato, di dimensioni libere, esclusi carburatori a valvola piatta e similari, salvo se montati all'origine.

Art. 4 - Accensione

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

Art. 5 - Trasmissione

1. Il sistema di trasmissione tra motore e ruota deve rimanere del tipo originale. Il numero delle marce deve rimanere come in origine.
È vietato il montaggio di qualsiasi dispositivo ANTISALTELLAMENTO sulla frizione e di qualsiasi dispositivo di controllo di trazione; tali dispositivi sono ammessi solo se montati all'origine dal costruttore.
2. È vietato l'utilizzo di dispositivi di assistenza alla cambiata (Quick-Shifter) se non montati di serie all'origine dal Costruttore.

Art. 6 - Telaio e Ciclistica

1. Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo. Sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.
2. Forcella: dovranno essere originali o storicamente compatibili con steli diametro massimo 38 mm.

3. Ammortizzatori: sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno, purché solidale con il corpo principale.
4. Ruote: a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, di diametro minimo 18".

Art. 7 - Freni

1. Dovranno essere a tamburo o a disco, nei tipi originali o storicamente compatibili per tecnica ed estetica.

Art. 8 - Sistema di scarico

1. Forma, geometria e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale o altro storicamente documentato. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, in particolare i silenziatori devono essere atti a non superare i 108 dB/A. È vietato l'uso di silenziatori in carbonio.

Art. 9 - Serbatoio

1. Il serbatoio, eccezion fatta per i motocicli in assetto stradale, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

Art. 10 - Pneumatici

1. È consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain. L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è consentito esclusivamente ai motocicli tipo GP, GRAN PREMIO o Competizione Derivati. Pneumatici con sezione massima al posteriore 130 mm per motocicli fino a 500cc e 150 mm oltre 500 cc.

Art. 11 - Carrozzeria

1. Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo. Per tutti i motocicli è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

F) VINTAGE OPEN**Art. 1 - Specifiche Generali di Classe**

1. Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 o più valvole per cilindro con cilindrata a partire da 126 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1999.
2. Sono ammessi a questa classe i motocicli spinti da motore a 4 tempi, da 1 a 4 cilindri, 2 o più valvole per cilindro, con cilindrata a partire da 751 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1983.

Art. 2 - Motore

1. Non è consentito modificare, rispetto al motore originale o al motore di serie da cui è derivato, la forma di testa e cilindro, la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, il sistema e la tipologia dei componenti della distribuzione, il numero delle valvole, salvo modifiche storicamente documentate.

Art. 3 - Alimentazione

1. Son consentiti dispositivi di alimentazione del tipo originale o di normale utilizzo storicamente documentato, di dimensioni libere, esclusi carburatori a valvola piatta e similari, salvo se montati all'origine.

Art. 4 - Accensione

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

Art. 5 - Trasmissione

1. Il sistema di trasmissione tra motore e ruota deve rimanere del tipo originale. Il numero delle marce deve rimanere come in origine. È vietato il montaggio di qualsiasi dispositivo ANTISALTELLAMENTO sulla frizione e di qualsiasi dispositivo di controllo di trazione; tali dispositivi sono ammessi solo se montati all'origine dal costruttore.
2. È vietato l'utilizzo di dispositivi di assistenza alla cambiata (Quick-Shifter) se non montati di serie all'origine dal Costruttore.

Art. 6 - Telaio e Ciclistica

1. Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo. Sono ammessi telai speciali solo se storicamente documentati. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.
2. Forcella: dovranno essere originali o storicamente compatibili per forma oltre che del periodo.
3. Ammortizzatori: sono autorizzati anche ammortizzatori con serbatoio esterno, purché conformi al modello di origine per tipo e periodo.
4. Ruote: a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, nelle misure previste dal costruttore. In questa classe, per i motocicli con cerchi da 16" o 18", in deroga alla conformità del motociclo al R.S., per motivi di sicurezza potranno essere utilizzati cerchi da 17", purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

Art. 7 - Freni

1. Dovranno essere a tamburo o a disco, nei tipi originali o storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. In deroga al RS sono ammesse leve freno con regolazione.

Art. 8 - Sistema di scarico

1. Forma, geometria e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale o altro storicamente documentato. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, in particolare i silenziatori devono essere atti a non superare i 108 dB/A.
È autorizzato l'uso di silenziatori in carbonio solo per i motocicli che li montavano di serie nel periodo di riferimento.
È vietato l'uso di silenziatori in titanio.

Art. 9 - Serbatoio

1. Il serbatoio, eccezion fatta per i motocicli in assetto stradale, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

Art. 10 - Pneumatici

1. È consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain nelle misure previste dal costruttore. L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è consentito esclusivamente ai motocicli tipo GP, GRAN PREMIO o Competizione Derivati.

Art. 11 - Carrozzeria

1. Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo.
Per tutti i motocicli è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

G) 2 STROKES**Art. 1 - Specifiche Generali di Classe**

1. Sono ammessi a questa classe i motocicli derivati dalla serie spinti da motore a 2 tempi, da 1 a 4 cilindri, con cilindrata da 126 cc a 500 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti dal 01/01/1984 al 31/12/1999.
2. Sono altresì ammessi motocicli della tipologia GP, Competizione, Competizione Derivate, con motore a 2 tempi, da 1 a 4 cilindri fino a 750 cc, costruiti o commercializzati entro il 31/12/1999.

Art. 2 - Motore

1. Non è consentito modificare, rispetto al motore originale o al motore di serie da cui è derivato, la forma di testa e cilindro, la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, salvo modifiche storicamente documentate. Non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie.

Art. 3 - Alimentazione

1. Dispositivi di alimentazione del tipo originale o di normale utilizzo storicamente documentato, di dimensioni libere, esclusi carburatori a valvola piatta e similari, salvo se montati all'origine.

Art. 4 - Accensione

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

Art. 5 - Trasmissione

1. Il sistema di trasmissione tra motore e ruota deve rimanere del tipo originale. Il numero delle marce deve rimanere come in origine. È vietato il montaggio di qualsiasi dispositivo ANTISALTELLAMENTO sulla frizione e di qualsiasi dispositivo di controllo di trazione; tali dispositivi sono ammessi solo se montati all'origine dal costruttore.
2. È vietato l'utilizzo di dispositivi di assistenza alla cambiata (Quick-Shifter) se non montati di serie all'origine dal Costruttore.

Art. 6 - Telaio e Ciclistica

1. Il telaio e il forcellone dovranno essere costruiti in acciaio o alluminio, come previsto dal costruttore o perfettamente replicati, sono ammessi telai speciali se storicamente documentati. Non sono ammesse capriate di rinforzo se non presenti sul modello di serie. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.
2. Forcella: dovranno essere nei tipi e misure originali o storicamente compatibili per forma oltre che del periodo.
3. Ammortizzatori: sono autorizzati ammortizzatori nei tipi e misure originali o storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tipo e periodo.
4. Ruote: possono essere a raggi con cerchi in acciaio o alluminio, oppure a razze in alluminio o magnesio, nelle misure previste dal costruttore. In questa classe, per i motocicli con cerchi da 16" o 18", in deroga alla conformità del motociclo al R.S., per motivi di sicurezza potranno essere utilizzati cerchi da 17", purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

Art. 7 - Freni

1. Dovranno essere a tamburo o a disco. Pompe e pinze originali o del periodo storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. Sono vietati i dischi freno a margherita. In deroga al RS sono ammesse leve freno con regolazione.

Art. 8 - Sistema di scarico

1. Forma, geometria e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale o altro storicamente documentato. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, in particolare i silenziatori devono essere atti a non superare i 108 dB/A a. È autorizzato l'uso di silenziatori in carbonio solo per i motocicli che li montavano di serie nel periodo di riferimento. È vietato l'uso di silenziatori in titanio.

Art. 9 - Serbatoio

1. Il serbatoio, eccezion fatta per i motocicli in assetto stradale, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

Art. 10 - Pneumatici

1. È consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain nelle misure previste dal costruttore. L'utilizzo di pneumatici tipo SLICK è consentito esclusivamente ai motocicli tipo GP, GRAN PREMIO o Competizione Derivati. Sezione massima dello pneumatico posteriore 165 mm.

Art. 11 - Carrozzeria

1. Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo. Per tutti i motocicli è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

H) SP 125 (Sport-Production)**Art. 1 - Specifiche Generali di Classe**

1. Sono ammessi a questa classe i motocicli di derivazione stradale spinti da motore a 2 o 4 tempi con cilindrata fino a 125 cc, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/1999. I piloti under 30 solo in questa classe sono ammessi alla acquisizione di regolare punteggio.

Art. 2 - Motore

1. Non è consentito modificare, rispetto al motore originale o al motore di serie da cui è derivato, la forma di testa e cilindro, la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il numero dei rapporti originale del cambio, il sistema di raffreddamento, la preparazione del motore è libera purché vengano mantenute tutte le caratteristiche generali sopra citate. Non sono ammesse le lamelle all'aspirazione, salvo se presenti di serie.

Art. 3 - Alimentazione

1. Sono consentiti dispositivi di alimentazione del tipo originale o di normale utilizzo storicamente documentato, di dimensioni libere, esclusi carburatori a valvola piatta e similari, salvo se montati all'origine.

Art. 4 - Accensione

1. Il sistema di accensione è libero. Le accensioni elettroniche dovranno avere la variazione di anticipo direttamente proporzionale al regime di rotazione. Il pick-up dovrà rilevare unicamente i giri del motore.

2. 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, etc.) se non montati sul motociclo di serie o di accensioni con mappatura variabile durante la gara.

Art. 5 - Trasmissione

1. Il sistema di trasmissione tra motore e ruota deve rimanere del tipo originale. Il numero delle marce deve rimanere come in origine. È vietato il montaggio di qualsiasi dispositivo ANTISALTELLAMENTO sulla frizione e di qualsiasi dispositivo di controllo di trazione; tali dispositivi sono ammessi solo se montati all'origine dal costruttore.

Art. 6 - Telaio e Ciclistica

1. Il telaio e il forcellone dovranno essere mantenuti di serie, come previsto dal costruttore. Non sono ammesse capriate di rinforzo se non presenti sul modello di serie. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.
2. Forcella: dovranno essere nei tipi e misure originali o storicamente compatibili con steli diametro conforme alle originali.
3. Ammortizzatori: sono autorizzati ammortizzatori nei tipi e misure originali o storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tipo e periodo.
4. Ruote: di serie, nelle misure previste dal costruttore, o quelle inserite nel kit fornito dal costruttore del motociclo. In questa classe, per i motocicli con cerchi da 16", in deroga alla conformità del motociclo al R.S., per motivi di sicurezza, potranno essere utilizzati cerchi da 17", provenienti da motocicli di derivazione stradale, purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.

Art. 7 - Freni

1. Dovranno essere di serie. Pompe e pinze originali o del periodo storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica. In deroga al RS sono ammesse leve freno con regolazione.

Art. 8 - Sistema di scarico

1. Forma, geometria e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale o altro storicamente documentato. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, in particolare i silenziatori devono essere atti a non superare i 108 dB/A.
2. È autorizzato l'uso di silenziatori in carbonio solo per i motocicli che li montavano di serie nel periodo di riferimento.

Art. 9 - Serbatoio

1. Il serbatoio, eccezion fatta per i motocicli in assetto stradale, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

Art.10 - Pneumatici

1. È consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain nelle misure previste dal costruttore. Sezione massima dello pneumatico nelle misure previste dal costruttore.

Art. 11 - Carrozzeria

1. Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili con il periodo di riferimento del motociclo.
2. Per tutti i motocicli è fatto divieto di montare bulloneria in ergal colorato o titanio, o particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

I) Trofeo VINTAGE GUZZI**Art. 1 - Specifiche generali di classe**

1. Sono ammessi a partecipare i motocicli, di serie o derivati, costruiti dalla MOTO GUZZI spinti da motore a 4 tempi, da 2 a 4 cilindri, con cilindrata minima 340 cc, rispondenti alle Norme Generali del Gruppo 4 ed in particolare alle norme delle classi VINTAGE MAXI - VINTAGE OPEN - TT - ENDURANCE - tutti costruiti o commercializzati entro il 31/12/1994.

Art. 2 - Norma generale

1. Per quanto non espressamente previsto nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili le norme previste per il Gruppo 4 Regolarità e nel RTGSE.

L) TROFEO EAGLE**Art. 1 – Motocicli Ammessi**

1. Fermo restando quanto stabilito nel R.M.M. e nel RTGSE della Federazione Motociclistica Italiana in vigore (testi pubblicati nel sito federale, www.federmoto.it), i motocicli che partecipano al Trofeo Moto Guzzi Eagle, devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico. Al Trofeo si partecipa esclusivamente con motocicli di tutta la gamma Moto Guzzi V7 750, Moto Guzzi V9 (prima serie) e tutta la gamma 750 cc Moto Guzzi (es. Moto Guzzi Brevia 750 cc e Nevada 750). Sono ammessi anche motocicli in assetto stradale.

2. Atteso che l'obiettivo principale, oltre ovviamente alla sicurezza, è quello di contenere il più possibile i costi di partecipazione e di uniformare le prestazioni al fine di valorizzare le capacità dei singoli partecipanti, sono quindi da intendersi ammesse al Trofeo Moto Guzzi Eagle esclusivamente motocicli di serie e/o strettamente derivate dalla serie/special di serie.
I motocicli che utilizzano dispositivi di cronometraggio inglobati nel cruscotto, prima della partenza della gara dovranno obbligatoriamente recarsi dal Commissario Tecnico per sigillare e punzonare lo strumento in questione.

Art. 2 – Norma Generale

1. Per quanto non espressamente previsto nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili le norme previste per il Gruppo 4 Regolarità e nel RTGSE.

Art. 3 – Motore

1. Il motore deve rimanere lo stesso previsto per l'omologazione su strada del motociclo compreso il numero di identificazione impresso sul motore, con elaborazione libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.
2. La cilindrata dovrà rimanere quella di serie.

Art.4 – Alimentazione

1. Il tipo di alimentazione deve rimanere originale con diametro dei carburatori o corpo farfallati libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.

Art. 5 – Accensione

1. L'accensione è libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.

Art. 6 – Trasmissione

1. Il sistema di trasmissione deve rimanere del tipo originale, ma la rapportatura del cardano è libera.

Art. 7 – Telaio e ciclistica

1. Il telaio deve rimanere di serie previsto per l'omologazione su strada del motociclo compreso il numero di identificazione impresso sul telaio.
2. Il forcellone deve rimanere di serie come prodotto dal costruttore del motociclo.
3. Sospensioni: la forcella deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore del motociclo. Gli ammortizzatori originali possono essere sostituiti.
4. Ruote: i cerchi ruota devono rimanere originali o sostituiti con quelli di un'altra versione della gamma del motociclo utilizzato (es. serie V7: è possibile sostituire i cerchi ruota della versione Racer con i cerchi della versione Stone).

Art. 8 – Freni

1. L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.

Art. 9 – Sistema di Scarico

1. L'impianto di scarico è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE. Il massimo limite fonometrico ammesso è di 108 dB/A.

Art. 10 – Serbatoio

1. Il serbatoio deve rimanere quello originale utilizzato dal Costruttore per il motociclo utilizzato.
2. Il serbatoio deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe®").
3. Il tappo del serbatoio è libero.

Art.11 – Pneumatici

1. È consentito, per tutti i motocicli, il sol utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain.

Art. 12 – Carrozzeria

1. Sono ammesse variazioni alle sovrastrutture, al manubrio, alle carenature, ai parafranghi ed ai dispositivi di illuminazione.

M) OLD OPEN CUP**Art. 1 - Specifiche Generali di Classe**

1. Motocicli spinti da motore a 2/3/4 cilindri con caratteristiche tecniche di qualsiasi tipo, con cilindrata compresa tra 590 e 1200 cc. individuati secondo la seguente tabella:
 - Motocicli di serie e loro derivati.
 - Special di serie
 - Special Artigianali, anche in esemplare unico.
2. Limite storico temporale della classe unica di trofeo 31/12/2008. Tutti i motocicli dovranno essere stati costruiti, commercializzati od omologati entro il limite temporale indicato. I motocicli di tipo Special Artigianali dovranno avere uno degli elementi fondamentali, motore o telaio, storicamente riferibile al limite temporale indicato. Non è ammessa la partecipazione di motocicli in assetto stradale.

Art. 2 Classi

1. Sono previste due classi:
 - Under 800 (cilindrata fino ad 800 cc.);
 - Over 800 (cilindrata oltre 800 cc.).

Art. 3 - Motore

1. Il motore deve rimanere lo stesso previsto per l'omologazione su strada del motociclo compreso il numero di identificazione impresso sul motore. Cilindrata, numero dei cilindri, numero valvole, distribuzione ed elaborazione motore sono libere, nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.

Art. 4 - Alimentazione

1. Tipo di alimentazione e diametro dei carburatori o corpi farfallati: libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.

Art. 5 - Accensione

1. L'accensione è libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.

Art. 6 - Trasmissione

1. Il sistema di trasmissione tra motore e ruota deve rimanere del tipo originale.

La trasmissione finale (pignone, corona e catena o cardano) è libera per tipologia, materiali e dimensioni nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.

Art. 7 - Telaio e Ciclistica

1. Il telaio deve rimanere di serie, come previsto per l'omologazione su strada del motociclo compreso il numero di identificazione impresso sul telaio (escluso i prototipi). Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.
2. Sospensioni: le sospensioni (anteriore e posteriore) sono libere, nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE. Ruote: i cerchi ruota sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE. È vietato l'utilizzo di cerchi ruota in materiale composito (carbonio, kevlar, ecc.) o rinforzati con fibre composite.

Art. 8 - Freni

1. L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.

Art. 9 - Sistema di scarico

1. L'impianto di scarico è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE. Il massimo limite fonometrico ammesso è di 108 dB/A.

Art. 10 - Serbatoio

1. Il serbatoio, va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

Art. 11 - Pneumatici

1. È consentito, per tutti i motocicli, il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain. Si specifica che gli pneumatici andranno montati secondo il verso di rotolamento previsto dal costruttore e che in nessun caso è consentito intervenire sulla scolpitura originale.
2. È consentito l'utilizzo di un solo treno di pneumatici per evento (prove cronometrate e gara). Esclusivamente in caso di prove e/o gara dichiarata "bagnata" dal Direttore di Gara, sarà consentita la punzonatura di un unico treno di pneumatici rain. Sugli pneumatici devono essere applicati gli stickers forniti dall'organizzazione all'atto dell'iscrizione. Il controllo sulla presenza e sulla regolarità degli stickers potrà essere eseguito in qualsiasi momento da personale preposto ed a discrezione del CT.
3. L'eventuale sostituzione di uno pneumatico a causa di difetti di produzione o di danni dovuti a cadute o altro sarà consentita ad insindacabile giudizio del Commissario Tecnico. Coloro i quali dovessero presentarsi all'ingresso pista e/o essere trovati al parco chiuso senza stickers e/o aver necessità di sostituire uno o entrambi gli pneumatici a causa di eccessivo consumo, potranno farlo e prendere regolarmente parte alla gara ma non concorreranno all'assegnazione di punti per il Trofeo né ai premi gara.
4. Lo scambio di pneumatici e/o di stickers tra concorrenti porterà invece all'esclusione dalla manifestazione ed all'applicazione di un'ammenda pari ad €200,00 per entrambi i piloti interessati, che saranno passibili anche di provvedimenti disciplinari.

Art. 12 - Carrozzeria

1. Sono ammesse variazioni alle sovrastrutture, al manubrio, alle carene, ai parafanghi ed ai dispositivi di illuminazione.

Art. 13 - Norma generale

1. Per quanto non espressamente previsto nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili le norme previste per il Gruppo 5 Velocità e nel RTGSE.

N) LIGHTWIN**Art. 1 - Specifiche Generali di Classe**

1. Sono ammessi alla Classe Lightwin motocicli derivati di serie o prototipi con telaio artigianale e motori 4 Tempi e 2 cilindri, costruiti o commercializzati a partire dal 01/01/2002. Non è ammessa la partecipazione di motocicli in assetto stradale.
2. Sono ammessi anche motocicli aventi le stesse caratteristiche e costruiti in data precedente che non posseggano i requisiti per ottenere l'iscrizione al Registro Storico.

Art. 2 - Categorie

1. La Classe Lightwin viene suddivisa nelle seguenti categorie:
 - a) LIGHTWIN 650 (LTW650) - sono ammessi a questa categoria motori 4 tempi e 2 cilindri con cilindrata fino a 650 cc con 3 o 4 valvole per cilindro fino e fino a 803 cc con 2 valvole per cilindro che utilizzano motori dei seguenti modelli: Suzuki SV650, Gladius 650, Kawasaki ER6-N e Z 650, Ducati SS 900, 796 e modelli precedenti che utilizzino motori 2 valvole per cilindro raffreddati ad aria con carter stretti, Scrambler 800, Paton S1 650 (Motore Kawasaki 650), Moto Morini 650 (Motore Kawasaki 650).
 - b) LIGHTWIN 1100 (LTW1100) - sono ammessi a questa categoria motori da 904 cc a 1100 cc con 2 valvole per cilindro che utilizzano motori dei seguenti modelli: Ducati , ST2, 1000 DS o 1100 DS e modelli precedenti che utilizzano motori a 2 valvole per cilindro; Moto Guzzi Griso e V11 che utilizzano motori a 2 valvole con trasmissione a cardano.
 - c) LIGHTWIN OPEN (LTW OPEN) - sono ammessi a questa categoria motocicli bicilindrici 4 valvole raffreddati ad acqua con trasmissione a catena fino a 1000cc che utilizzano motori dei seguenti modelli: Aprilia RSV1000, Bimota SB8 (motore Suzuki 4v 1000cc), Ducati 748, 749, 848, 916, 996, 998, 999, ST3, Honda VTR1000, Suzuki TL 1000, SV1000, KTM 990. Motocicli bicilindrici 4 valvole, raffreddati ad aria con trasmissione a cardano fino a 1400 cc che utilizzano i motori dei seguenti modelli: Moto Guzzi tutti i modelli. **Sono ammessi anche altri modelli di motocicli (o prototipi che ne utilizzano i motori) la cui data di inizio di produzione sia antecedente il 2009, ferma restando la cilindrata massima di 1000cc.**

Art. 3 - Motore

1. Tutti i motori devono avere carter, cilindri, teste derivati da quelli di serie e non sono ammessi componenti prototipo. Il numero delle valvole deve rimanere lo stesso previsto per il modello di serie a cui si riferisce.
2. Possono essere sostituiti i coperchi carter lato frizione, lato alternatore e pompa dell'acqua con altri di tipo artigianale.
3. Nella categoria LTW1100 i carter motore possono essere sostituiti con altri sempre derivati di serie Ducati; ad esempio, carter coppa bassa.

4. L'elaborazione dei motori ammessi alla classe è libera, la cilindrata massima dovrà rispettare quanto previsto nei seguenti punti:
- Nella categoria LIGHTWIN 650 per i motori a 4 valvole la cilindrata massima consentita è di **750 cc**; per i motori a 2 valvole la cilindrata massima consentita è di 904cc.
 - Nella categoria LIGHTWIN 1100 la cilindrata è libera.
 - Nella categoria LIGHTWIN OPEN la cilindrata massima consentita è di 1000 cc. per i motori raffreddati ad acqua e 1400 cc. per i motori raffreddati ad aria.

Art. 4 - Alimentazione

- Il sistema di alimentazione è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE. Il diametro dei carburatori o dei corpi farfallati è libero. Non è obbligatorio l'uso dell'air box.

Art. 5 - Accensione

- L'accensione è libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.

Art. 6 - Trasmissione

- Il numero delle marce e la rapportatura del cambio sono liberi.
- Il sistema di trasmissione finale (pignone, corona e catena o rapportatura della coppia conica per i motori a cardano) è libera per tipologia, materiali e dimensioni nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.

Art. 7 - Telaio e Ciclistica

- Il telaio è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.
- Sospensioni: le sospensioni (anteriore e posteriore) sono libere nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.
- Ruote: i cerchi ruota sono liberi nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE. È vietato l'utilizzo di cerchi ruota in materiale composito (carbonio, kevlar, ecc.) o rinforzati con fibre composite.

Art. 8 - Freni

- L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.

Art. 9 - Sistema di scarico

- L'impianto di scarico è libero, nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE. Il massimo limite fonometrico ammesso è di 108 dB/A.

Art. 10 - Serbatoio

- Il serbatoio è libero nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE. Il serbatoio deve essere riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

- È vietato l'uso di serbatoi costruiti in materiale composito (es. fibra di vetro, carbonio e/o kevlar).

Art. 11 - Pneumatici

- È consentito l'utilizzo di pneumatici Slick, scolpiti sport stradale o racing per le competizioni con battistrada in vendita per le competizioni anche di tipo Rain, nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGSE.

Art. 12 - Carrozzeria

- La carrozzeria è libera nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.

Art. 13 - Bracciali di riconoscimento

- Ogni pilota dovrà obbligatoriamente indossare un "Bracciale di Riconoscimento", anche ricavato con nastro adesivo colorato che dovrà essere posizionato sopra alla tuta sull'avambraccio sinistro.
- A seconda della categoria, i piloti dovranno indossare il Bracciale avente seguenti colori: CATEGORIA COLORE Lightwin 650 ROSSO Lightwin 1100 BIANCO Lightwin Open GIALLO Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una inosservanza degli obblighi dei piloti. Nei casi reiterati o ritenuti più gravi, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, sentito il parere del 1° CT può essere comminata la sanzione aggiuntiva dell'irregolarità tecnica.

Art. 14 - Norma Transitoria

- Per quanto non espressamente previsto nel presente Regolamento, valgono in quanto applicabili le norme previste per il Gruppo 5 Velocità e nel RTGSE.

O) CAMPIONATO 2T ITALIAN GP

ART. 1 - MOTOCICLI AMMESSI

- Sono ammessi a questa classe i motocicli della tipologia GP, Competizione, Competizione Derivate spinti da motore a 2 tempi, ad 1 o 2 cilindri, con cilindrata **da 120 cc** fino a 250 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati a partire dal 01/01/1999.
- Sono altresì ammessi i motocicli con le stesse caratteristiche e costruiti in data precedente che non posseggano i requisiti per ottenere l'iscrizione al Registro Storico.
- Il peso minimo dei motocicli in ordine di marcia deve essere:
 - **motocicli fino a 125 cc: Kg 70.**
 - **motocicli oltre 125 cc: Kg 100.**
- Ogni pilota può fare punzonare un massimo di due motocicli (telai).

Art. 2 CICLISTICA

1. In tutte le classi il telaio, forcellone e tutte le sovrastrutture del motociclo sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGSE.

Art. 3 - SOSPENSIONI

1. Le sospensioni (anteriore e posteriore) sono libere nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGSE.
2. Sospensioni attive o semi-attive non sono ammesse.
3. La regolazione meccanica ed idraulica della forcella e dell'ammortizzatore deve essere obbligatoriamente di tipo meccanico/manuale.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

1. L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti stabiliti nel RTGSE.
2. Le piste frenanti dei dischi freno devono essere realizzate in lega di ferro.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

1. Salvo quanto stabilito negli articoli a seguire i cerchi ruota sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGSE.
2. Conformemente a quanto stabilito nel RTGSE, l'uso di cerchi ruota in materiale composito come carbonio e/o kevlar, inclusi quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro, è vietato.
3. Sono ammessi cerchi ruota con larghezza max di 4.00" per l'anteriore e 5.50" per il posteriore.

ART. 6 - PNEUMATICI

1. In tutte le classi, gli pneumatici sono liberi per tipologia marca e modello purché conformi a quanto specificato nel RTGSE.
2. Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte e generatori sulla griglia di partenza, non è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

1. La capacità del serbatoio deve essere uguale o inferiore a 32 lt.
2. La forma ed il criterio costruttivo del serbatoio, sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGSE.
3. Tenuto conto del carattere amatoriale e storico del Trofeo, a parziale deroga di quanto stabilito nel RTGSE, si stabilisce che sono ammessi serbatoi con tappi che sporgano dal profilo dello stesso e serbatoi in materiale composito privi di etichetta comprovante la conformità alle specifiche F.I.M./FCB-2005.
4. Alle O.P. il C.T. ha la facoltà di respingere i motocicli con serbatoi non conformi o comunque giudicati non sicuri. In caso di controversia, la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al C.T., tale decisione è inappellabile.

ART. 8 - MOTORE

1. Il motore è libero nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGSE.
2. Sono ammessi unicamente motori 2 tempi aspirati.
3. Non è ammessa nessuna tolleranza sulla misura della cilindrata.
4. Non sono ammessi motori con pistoni ovali. Vengono considerati ovali i pistoni per i quali la differenza tra diametro minimo e massimo del pistone è maggiore o uguale al 5%.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

1. Qualunque forma di sovralimentazione è vietata.
2. L'iniezione diretta di carburante non è considerata sovralimentazione.

ART. 10 - TRASMISSIONE

- 1 - FRIZIONE La frizione ed il rispettivo comando sono liberi. L'uso di attuatori della frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici, inclusi sistemi a doppia frizione (DSG) è vietato.
- 2 - CAMBIO
 - Sono ammessi cambi con un massimo di 6 rapporti.
 - Non sono ammessi cambi automatici a variazione continua (CVT).
 - L'uso del dispositivo di assistenza alla cambiata "quick-shifter" È consentito.
 - L'uso di attuatori di cambiata, elettro-meccanici o elettro-idraulici, È vietato
- 3 - TRASMISSIONE FINALE
 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGSE.

ART 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

1. Qualora presenti, gli impianti di raffreddamento acqua e olio (radiatori, pompa e tubi) sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGSE.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

1. La strumentazione, la centralina di controllo motore (ECU), il cablaggio ed i comandi sono liberi.
2. L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
3. L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione è consentito.
4. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.

ART. 13 - CARROZZERIA

1. La carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGSE.
2. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è consentito.

ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

1. L'impianto di scarico è libero nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGSE.
2. Il limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A a 7000 giri per minuto.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

1. La bulloneria è libera nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGSE.
2. Per il fissaggio delle parti strutturali e degli elementi della trasmissione finale è ammessa solo bulloneria in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o viteria in titanio di grado 5.
3. La bulloneria in alluminio può essere utilizzata solo per il fissaggio di parti non strutturali.
4. Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, le modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.

ART. 16 - TABELLE PORTANUMERO E NUMERI

1. I colori delle tabelle porta numero e dei numeri di gara sono liberi, purché le tonalità scelte siano in forte contrasto. Tabelle porta numero e numeri di gara potranno indifferentemente, a seconda della tipologia e dell'epoca del motociclo, essere posizionati sulla carena o sulla coda. Le dimensioni di numeri e tabelle devono essere conformi a quanto stabilito nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza Moto D'epoca (RTGSE) FMI. In caso di controversia la decisione del C.T. è inappellabile.

Art. 17 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

1. Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGSE) ed al Regolamento Registro Storico e Moto d'Epoca Gruppo 5 Velocità, si invitano pertanto i piloti ed i team a prenderne visione.

Art. 18 - NORMA TRANSITORIA

1. Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Registro Storico e Moto d'Epoca Gruppo 5 Velocità ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGSE) della F.M.I.

P) TT SP 125**Art.1 - Specifiche Generali di Classe**

1. Sono ammessi a questa classe i motocicli di derivazione stradale spinti da motore a 2 tempi con cilindrata fino a 125cc, costruiti o commercializzati dal 01/01/1984 al 31/12/2000.
2. In questa classe possono partecipare ed hanno diritto all'acquisizione dei punti di campionato piloti con età minima di anni 18 compiuti.

Art. 2 - Motore

1. Non è consentito modificare, rispetto al motore originale o al motore di serie da cui è derivato la forma e le dimensioni dei carter, il tipo di alimentazione e di ammissione, il numero dei rapporti originali del cambio, il sistema di raffreddamento.
2. La preparazione del motore è libera purché vengano mantenute tutte le caratteristiche generali sopra citate.
3. Il pistone, il cilindro e la testa, possono essere sostituiti con prodotti after market storicamente documentati, presenti all'epoca sul mercato.
4. È consentita una tolleranza massima del 5% sulla cilindrata nominale di classe.

Art. 3 - Alimentazione

1. Su tutti i motocicli è obbligatorio installare solo ed esclusivamente il carburatore Dell'Orto PHBH con diametro diffusore massimo di 28 mm.

Art. 4 - Accensione

1. Il sistema di accensione è libero. Le accensioni dovranno avere la variazione di anticipo direttamente proporzionale al regime di rotazione del motore. Il pick-up dovrà rilevare unicamente i giri del motore.
2. 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, temperatura candela, etc.) se non montati sul motociclo di serie, o di accensioni con mappatura variabile durante la gara. È consentito l'uso di sensori di rilevazione temperatura acqua, temperatura gas di scarico e temperatura candela, purché gli stessi non siano collegati alla centralina di accensione.
3. È autorizzato sostituire la strumentazione originale con strumenti di tipo anche digitale atti a rilevare i parametri sopra citati. Non è autorizzato l'utilizzo dei sistemi di assistenza alla cambiata tipo quick-shifter.

Art. 5 - Trasmissione

1. Il sistema di trasmissione tra motore e ruota deve rimanere del tipo originale. Il numero delle marce deve rimanere come in origine.
2. È vietato il montaggio di qualsiasi dispositivo ANTISALTELLAMENTO sulla frizione e di qualsiasi dispositivo di controllo di trazione; tali dispositivi sono ammessi solo se montati in origine dal costruttore.

Art. 6 - Telaio e ciclistica

1. Il telaio e il forcellone dovranno essere mantenuti di serie, come previsto dal costruttore. Non sono ammesse capriate di rinforzo se non presenti sul modello di serie. Sono ammessi eventuali piccoli rinforzi ai telai nelle zone più sollecitate, compreso il forcellone.
2. Forcella - dovranno essere quelle montate in origine dal costruttore sul motociclo di serie. La modifica o sostituzione dei componenti interni è autorizzata.
3. Ammortizzatori - sono ammessi ammortizzatori nei tipi e nelle misure originali o storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tipo e periodo.
4. Ruote - di serie o quelle inserite nel kit fornito dal costruttore del motociclo. In questa classe, per i motocicli con cerchi da 16", in deroga alla conformità del motociclo al R.S., per motivi di sicurezza, potranno essere utilizzati cerchi da 17", provenienti da motocicli di derivazione stradale, purché gli stessi siano del periodo del motociclo, che il pilota dovrà documentare qualora richiesto.
5. È vietato l'uso di cerchi in magnesio se non montati in origine dal costruttore.

Art. 7 - Freni

1. Dovranno essere a tamburo o a disco come montati in origine dal costruttore per forma e dimensioni anche non di serie purché del periodo.
2. È vietato il montaggio del doppio disco anteriore sui motocicli che originariamente montavano il disco singolo. Sono vietati i dischi freno a "margherita".
3. Sono autorizzate le pompe e le pinze dei freni originali o del periodo storicamente compatibili e conformi al modello di origine per tecnica ed estetica.
4. Sono autorizzate anche pompe con serbatoio separato e, in deroga al RS, sono ammesse leve freno con regolazione e pompe radiali esclusivamente durante l'impiego in gara; i motocicli dovranno essere iscritti al registro storico con pompe freno originali o di tipo simile.

Art. 8 - Sistema di scarico

1. Forma, geometria e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale o altro storicamente documentato.
2. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore, in particolare i silenziatori devono essere atti a non superare i 108 dB/A.
3. È autorizzato l'uso di silenziatori in carbonio solo per i motocicli che li montavano di serie nel periodo di riferimento.

Art. 9 - Serbatoio

1. Il serbatoio, deve rimanere quello montato in origine dal costruttore e va riempito con speciale spugna tipo "explosafe foam" atta ad impedire la totale ed immediata fuoriuscita di carburante in caso di rottura o urto.

Art. 10 - Pneumatici

1. È consentito per tutti i motocicli il solo utilizzo di pneumatici scolpiti tipo sport stradale o racing con battistrada in vendita per le competizioni, anche di tipo rain nelle misure previste dal costruttore. Sezione massima dello pneumatico nelle misure previste dal costruttore.

Art. 11 - Carrozzeria

1. Serbatoi, selle, carenature e colorazioni dovranno essere storicamente compatibili e del periodo di riferimento, anche non originali, purché simili alle originali per quanto riguarda forme e dimensioni. Per tutti i motocicli è fatto divieto di montare particolari in carbonio, salvo disposizioni particolari o in caso di montaggio all'origine.

Titolo VI e Titolo VII - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN SALITA

I Regolamenti Sportivo e Tecnico del Campionato Italiano Velocità in Salita Epoca saranno inseriti all'interno delle norme del CIVS, di prossima pubblicazione.

**Titolo VIII - CAMPIONATO ITALIANO GR. 5 MOTOCROSS
E COPPA ITALIA GR. 4 MOTOCROSS**

REGOLAMENTO SPORTIVO

Art. 1 - Disposizioni generali

1. Si specifica che sono di competenza del CME le manifestazioni che utilizzano criteri legati all'età piuttosto che a specifiche tecniche che richiamano specificatamente ad un periodo storico (doppi ammortizzatori ecc.).
2. L'attività potrà essere svolta su impianti omologati a partire almeno dalla 3^a categoria che dovranno essere forniti di addetti di percorso in numero adeguato alle postazioni rilevabili dall'omologa dell'impianto ed in numero adeguato alle necessità della manifestazione, essi devono essere tesserati e con l'apposita abilitazione
3. Attività territoriale - In occasione di manifestazioni titolate nazionali è fatto divieto di mettere a calendario e/o organizzare manifestazioni a carattere territoriale che prevedano le stesse tipologie, il Co. Re. deve comunque sottoporre i Regolamenti di Specialità al CME per la relativa approvazione. Unitamente alle prove di Campionato Italiano MX Epoca non si potranno svolgere ulteriori manifestazioni d'epoca fatto salvo la Coppa Italia Gr. 4 Motocross
Per tutto quanto non esplicitamente previsto dal presente Regolamento, si rimanda alle norme dello Statuto della FMI, del Codice Etico ed a tutta la normativa federale approvata dal Consiglio Federale, e specificatamente al R.M.M., al Regolamento di Giustizia, al Regolamento Organico Federale, alla Circolare Sportiva ed alla Circolare FMI. La mancata conoscenza dei citati Regolamenti non può essere invocata a nessun effetto.

Art.2 - Sicurezza e decoro

1. La zona di partenza e d'arrivo, e tutte le aree dell'impianto devono rispettare quanto previsto dalle norme relative agli impianti e indicato nel certificato di omologazione del circuito.
2. La presenza di cani, al guinzaglio e muniti di museruola, è ammessa esclusivamente in zona paddock.
3. La pista deve essere correttamente irrigata prima e durante la manifestazione, al fine di assicurare condizioni di gara normali e proteggere il pubblico ed i piloti dalla polvere.
4. Nelle zone meccanici - zone segnalatori - zone attesa - è possibile accedere muniti di apposito Pass, predisposto in occasione della specifica manifestazione. In tali zone è vietato l'ingresso a carrozzine/passeggini/donne incinte.
5. È vietato, in tutte le aree della pista, circolare a torso nudo, indossare canottiere o maglieria simile, zoccoli, ciabatte ecc.
6. Tutto il personale impiegato all'interno del Circuito di gara (Medici, Paramedici, Addetti al Percorso, Fotografi) dovrà indossare un abbigliamento che assicuri la loro visibilità e li renda facilmente riconoscibili. La mancata osservanza della norma comporterà l'allontanamento dalla pista.

Art. 3 - Segnalazioni Ufficiali e Addetti al Percorso

1. Bandiere Le bandiere sono utilizzate sia durante le prove che durante la gara. Le dimensioni minime devono essere 60 x 80 cm.
2. Bandiere usate solo dal D d G o suo incaricato ufficiale:
 - **Bandiera Tricolore** - segnale di partenza in caso di avaria del Cancellò di partenza
 - **Bandiera a scacchi** - AGITATA: termine Prove-Qualificazioni - Termine Gara
 - **Bandiera rossa** - AGITATA: arresto immediato per tutti
 - **Bandiera nera** - AGITATA: arresto per il pilota indicato (numero gara)
 - **Bandiera nera e bianca** - AGITATA: comportamento antisportivo: è un avvertimento dato una sola volta, al pilota indicato. La successiva infrazione sarà punita con la bandiera nera.
 - **Bandiera nera con tondo arancio** - AGITATA: problemi meccanici per il pilota indicato. Il pilota deve rientrare nella zona Assistenza entro tre giri dalla segnalazione.
3. Bandiere usate dal DdG e dai posti di sorveglianza (Addetti al Percorso).
 - **Bandiera Gialla**
 - Fissa: Pericolo, procedere con cautela
 - Agitata: Pericolo imminente, prepararsi a fermarsi. Divieto di sorpasso e di saltare.
 - **Bandiera Croce di Sant'Andrea** - Agitata: Pericolo imminente, personale medico in pista prepararsi a fermarsi. Divieto di sorpasso e di saltare.
 - **Bandiera Blu** - Agitata: in gara avviso di sorpasso. Indica ad un pilota che sta per essere doppiato da uno o più piloti: esposta sia nella postazione dove sta avvenendo il doppiaggio che in quella che la precede, il pilota doppiato non deve ostacolare il sorpasso.
4. Il mancato rispetto delle segnalazioni effettuate con la bandiera gialla agitata e con la bandiera bianca con croce rossa di S.Andrea nelle gare di Motocross determina:
 - a) nelle prove libere, prove ufficiali, prove cronometrate e durante i Warm-Up l'applicazione di una sanzione da parte del C.D. che comporta la perdita di 10 posizioni sulla classifica finale della prima gara successiva all'infrazione;
 - b) in gara sarà applicata una penalità di 10 posizioni sulla classifica finale della gara in questione;
 - c) In caso di reiterata infrazione potrà essere inflitta anche un'ammenda prevista nell'RMM.
5. CARATTERISTICHE DEI CARTELLI Postazione Traguardo cartello -2 giri Esposto al termine del tempo di gara; ultimi 2 giri; cartello -1 giro Ultimo Giro. Cartello fine prove libere e inizio prove crono
6. Addetti al Percorso
Per espletare la mansione di Addetto al Percorso è obbligatorio aver frequentato uno specifico corso, ed essere in possesso di specifica tessera indicante il periodo di validità, oltre alla tessera member Fmi per l'anno in corso.
7. Gli Addetti al Percorso partecipano alle manifestazioni motociclistiche esercitando le rispettive funzioni e poteri secondo quanto stabilito nell'apposito Regolamento "Addetti alle manifestazioni", approvato dal Consiglio Federale.
8. Tutti gli Addetti al Percorso devono essere inseriti, a cura del Moto Club Organizzatore, nell'Elenco Addetti alle Manifestazioni, sottoscritto dal D.d.G., consegnato al Commissario Delegato ed esposto in bacheca.

9. E' vivamente consigliato per gli Organizzatori predisporre un collegamento radio tra il D.d.G., Addetti al Percorso e Medico di Gara.
10. E' fatto obbligo per gli Addetti al Percorso di indossare l'abbigliamento protettivo consistente in:
 - a) Caschetto protettivo (omologazione minima EN397 o EN12492) o casco omologato per uso motociclistico;
 - b) Occhiali antischegge o visiera (omologazione minima EN166)
 - c) Scarpe antinfortunistiche o da trekking;
 - d) Guanti da lavoro;
 - e) Mascherina antipolvere monouso FFP1 EN 146 (da utilizzare in caso di necessità).
11. Gli Addetti al Percorso con la bandiera blu devono essere in collegamento costante con il Direttore di Gara.

Art. 4 - Promotore

1. La Federazione Motociclistica Italiana si riserva la facoltà di demandare ad un'Azienda specializzata (Promotore) la gestione dell'immagine, la promozione degli eventi e/o l'organizzazione delle prove titolate nazionali ed internazionali, con modalità che saranno illustrate ai Moto Club organizzatori in una riunione appositamente convocata.
2. Tutti gli Organizzatori assegnatari di gare titolate internazionali e/o nazionali di Motocross d'epoca, hanno l'obbligo di organizzare anche manifestazioni carattere territoriale (Regionali o Interregionali) anche non necessariamente d'epoca. Tale obbligo è inteso anche come collaborazione con altro MC organizzatore. I Mc che non rispettano tale norma non potranno aver assegnata la manifestazione d'epoca per l'anno successivo allo svolgimento della stessa.
3. Il Promotore e/o gli Organizzatori potranno istituire premi speciali che dovranno essere dichiarati nel Regolamento Particolare e preventivamente approvati dai competenti Organi della FMI.

Art. 5 - Richieste manifestazioni.

1. Le richieste di iscrizione a calendario devono pervenire annualmente al CME secondo le modalità riportate nella Circolare Richiesta Manifestazioni Sportive pubblicata sul sito www.federmoto.it. L'inserimento in calendario della manifestazione sarà comunicato tramite l'invio di una lettera ufficiale contenente anche l'elenco degli oneri finanziari da versare. Le manifestazioni per Moto d'Epoca sono atte a permettere agli appassionati l'utilizzo dei propri motocicli in un contesto dedicato perseguendo scopi storico-culturali, sportivi, rievocativi.

Art. 6 - Numero prove e validità Campionato

1. Prove: Sei prove, tutte valide ai fini della classifica finale di Campionato.
2. Contributo federale: euro 1.000,00 per ogni prova; tale contributo potrà essere erogato in forma ridotta in funzione del parere espresso nella 'Scheda di Qualità'. In quelle Regioni ove non sia presente un campionato regionale Mx Epoca e ove si svolga una manifestazione di Campionato Italiano Mx Epoca, la stessa avrà validità quale prova unica valida per il campionato regionale, la cui premiazione sarà a carico del Co.Re.

Art. 7 - Punteggi e classifiche

1. Classifica finale di Campionato Verrà redatta sommando tutti i punti delle gare regolarmente disputate, ad esclusione dei due peggiori risultati, intendendo per tali il risultato sportivo di due manche in gare diverse a cui risulta essere iscritti (es: una manche della 2° gara di campionato e una manche della 6° gara di campionato).
2. Bonus iLast Race. Al punteggio dell'ultima gara sarà sommato un bonus presenza pari a punti 6 (sei).
3. Classifiche di gara
 - 3.1 Gruppo 5: La classifica di ciascuna gara del Campionato sarà la somma del punteggio ottenuto in base al solo ordine di arrivo in ciascuna manche per ogni classe (25 punti al primo, 22 al secondo, 20 al terzo, 18 al quarto, 16 al quinto, 15 al sesto e a scalare di un punto fino al 20°). Nel caso di punteggio in parità sarà considerata sempre e in ogni classe come discriminante a favore l'anzianità del pilota e poi l'età della moto. Si ribadisce a questo proposito che per essere classificati bisognerà aver effettuato almeno il 75% dei giri percorsi dal vincitore della propria classe.
 - 3.2 Gruppo 4: Per la classifica verranno considerati i migliori tre giri (in termini di penalità) con la possibilità quindi di scartare il giro peggiore. Qualora i giri percorsi fossero solo 5 su 6, il concorrente non potrà scartare alcun risultato, mentre in caso di meno di 5 giri il concorrente non sarà classificato. A parità di penalità sarà determinante l'anzianità del pilota.
 - 3.3 Per ogni manche verranno assegnati 25 punti al primo, 22 al secondo, 20 al terzo, 18 al quarto, 16 al quinto, 15 al sesto ed a scalare di un punto fino al 20°.
 - 3.4 Per entrambi i gruppi, la classifica di giornata, verrà stilata sommando i punti acquisiti per ogni manche svolta, anche in caso di singola manche. La classifica generale sarà redatta sommando tutti i punti delle gare regolarmente disputate, ad esclusione dei due peggiori risultati, intendendo per tali, il risultato sportivo di due manche in gare diverse a cui risulta essere iscritti (es : una manche della 2° gara di campionato e una manche della 6° gara di campionato)
 - 3.5 È vietato sia l'uso di qualunque apparecchio di cronometraggio che ogni comportamento generante situazioni di pericolo (rallentare, zigzagare), pena la squalifica dalla gara; è altresì vietato qualsiasi tipo di comunicazione al pilota durante la gara come ad esempio tabella tempo, radio, etc.

Esempio:

1° giro di partenza

2° giro - 1° passaggio cronometrato 1'50"47 centesimi

3° giro - 2° passaggio cronometrato 1'50"97 centesimi 0.50 pt

4° giro - 3° passaggio cronometrato 1'50"29 centesimi 0.18 pt

5° giro - 4° passaggio cronometrato 1'49"91 centesimi 0.56 pt

6° giro - 5° passaggio cronometrato 1'51"20 centesimi 0.73 pt scarto

Totale penalità: 1.24 (0.50+0.18+0.56)

Art. 8 - Motocicli ammessi

1. Gruppo 5 Sono ammesse moto da competizione fuoristrada di modello fino al 31.12.1989 (ad eccezione delle classi Evo 1 ed Evo 2 che potranno essere fino al 1996) iscritte al Registro Storico FMI secondo quanto riportato nello specifico Regolamento. Sono ammessi anche motocicli da Regolarità, i quali dovranno essere regolarmente iscritti al Registro Storico.

Il coordinatore del CME provvederà a classificare eventuali motocicli condotti da piloti FIM Europe. Il Commissario di gara per ammettere un motociclo alla manifestazione potrà avvalersi dell'ausilio dei componenti del CME, i quali chiariranno, per quanto possibile, ogni dubbio tecnico-storico. Su eventuali difformità dalla fiche o dalle norme tecniche della classe di riferimento, valgono le norme generali di cui alla sezione generale "Requisiti per la partecipazione alle manifestazioni".

2. Gruppo 4 Possono partecipare sia moto da cross che da regolarità con modelli fino al 1996 e iscritte al R.S. FMI, che gareggeranno in classe unica. L'organizzatore potrà, qualora il numero degli iscritti lo giustificasse, suddividere i partecipanti in due o più classi secondo criteri di sicurezza (esempio la diversa cilindrata). Tutti i motocicli (Gr4 e Gr5) dovranno essere conformi a come documentato in sede di iscrizione al registro storico della FMI; se necessaria la sostituzione di particolari originali con altri, si dovranno utilizzare componenti del periodo, tenendo come riferimento le norme tecniche e mantenendo il più possibile la coerenza storica col resto del motociclo, e sarà necessario aggiornare il tesserino del Registro Storico.

Art. 9 -Classi

Per l'inserimento nelle varie classi fa fede l'età riportata sulla licenza.

1. Gruppo 5:

Classe A Moto oltre 125 cc. fino al 1973 con classifiche separate:

- A1 moto oltre 125 cc. 2/4T fino al 1973 riservate ai piloti da 50 a 59 anni (1975-1966)
- A2 moto oltre 125 cc. 2/4T fino al 1973 riservate ai piloti da 60 a 67 anni (1965-1958)
- A3 moto oltre 125 cc. 2/4T fino al 1973 riservate ai piloti da 68 a 80 anni (1957-1945)

Classe B Over 50 anni Moto dal 1974 al 1976

- B1 moto da 100cc a 125cc 2/4T, riservate ai piloti da 50 a 80 anni (1975-1945)
- B2 moto oltre 125 cc 2/4T, riservate ai piloti da 50 a 80 anni (1975-1945)

Classe C Moto oltre 125 cc 2/4T dal 1977 al 1979 riservate ai piloti da 45 a 80 anni (1980-1945)

Classe D Moto oltre 125 cc dal 1980 al 1989 con classifiche separate:

- D1 moto oltre 125 cc. 2/4T dal 1980 al 1982 riservate ai piloti da 45 a 80 anni (1980-1945)
- D2 moto oltre 125 cc. 2/4T dal 1983 al 1985 riservate ai piloti da 39 a 80 anni (1986-1945)
- D3 moto oltre 125 cc. 2/4T dal 1986 al 1989 riservate ai piloti da 39 a 80 anni (1986-1945)

Classe E Moto da 80 cc fino a 125cc E1, E2, E3, E4 fino al 1989 con classifiche separate:

- E1 moto da 80 cc fino a 125cc 2/4T fino al 1979 riservate ai piloti da 60 a 80 anni (1965-1945)

- E2 moto da 80 cc fino a 125cc 2/4T dal 1980 fino al 1982 riservate ai piloti da 55 a 80 anni (1970-1945).
- E3 moto da 80 cc fino a 125cc 2/4T dal 1983 fino al 1985 riservate ai piloti da 50 a 80 anni (1975-1945).
- E4 moto da 81 cc fino a 125cc 2/4T dal 1986 fino al 1989 riservate ai piloti da 40 a 80 anni (1985-1945)
- E5 moto oltre 50 cc fino a 80 cc 2/4T fino al 1989 riservate ai piloti da 40 a 80 anni (1985-1945)

Classe F Moto fino a 50 cc fino al 1982 con classifiche separate:

- F1 moto fino a 50 cc 2/4T fino al 1977 riservate ai piloti da 34 a 80 anni (1991-1945)
- F2 moto fino a 50 cc 2/4T dal 1978 al 1982 riservate ai piloti da 34 a 80 anni (1991-1945)

Classe G Moto Oltre 50 cc fino al 1989 suddivisa in:

- G1 moto fino a 125 cc 2/4T riservate ai piloti con 14 anni compiuti e fino a 38 anni (1987)
- G2 moto oltre 125 cc 2/4T riservate ai piloti con 14 anni compiuti e fino a 38 anni (1987)

Classe EVO Moto da 125 cc e fino a 500 cc a 2 tempi dal 1990 sino al 1996 suddivisa in:

- Evo1 moto fino a 125 cc 2/4T riservate ai piloti da 30 a 80 anni (1995-1945)
- Evo 2 moto oltre 125 cc 2/4T riservate ai piloti da 30 a 80 anni (1995-1945).

2. Gruppo 4:

Classe unica – riservata ai piloti con 14 anni compiuti e fino a 80 anni (1945) moto fino al 1996 – tutte le cilindrata 2/4T. È obbligatoria l'iscrizione delle moto alle classi corrispondenti in base all'età e alla cilindrata. Nel caso in cui in una classe (considerando come tale anche quella frutto degli accorpamenti) fossero presenti meno di 12 partecipanti, la classe potrà essere accorpata ad altra, privilegiando per quanto possibile la vicinanza di epoche simili. In caso di accorpamento di classi con tempi di manche differenti, si farà riferimento al tempo di durata inferiore tra i due.

Art. 10 - Tabelle porta numero

1. I partecipanti dovranno presentarsi con il motociclo recante il numero di gara nelle tre tabelle porta numero con numeri ben leggibili su fondo e con colori come da elenco sotto riportato, con divieto assoluto di numeri costruiti con nastro adesivo o disegnati con pennarelli vari.
2. I colori delle tabelle porta numero e dei numeri dovranno essere i seguenti:

Classe	Colore Fondo	Colore Numeri
A*	Bianco	Nero
B**	Giallo	Nero
C	Verde	Bianco
D1	Nero	Bianco
D2	Rosso	Bianco
D3	Bianco	Nero
E1	Giallo	Nero
E2	Verde	Bianco
E3	Nero	Bianco
E4	Bianco	Nero
E5	Rosso	Bianco

F1	Bianco	Nero
F2	Giallo	Nero
G***	Azzurro	Bianco
Evo****	Bianco	Rosso

* Data la suddivisione in A1,A2 e A3 dovrà essere riportato in alto a destra su ognuna delle tre tabelle la sigla A1 o A2 o 3.

** Data la suddivisione in B1 e B2 dovrà essere riportato in alto a destra su ognuna delle tre tabelle la sigla B1 o B2.

*** Data la suddivisione in G1 e G2 dovrà essere riportato in alto a destra su ognuna delle tre tabelle la sigla G1 o G2.

**** Data la suddivisione in EVO1 e EVO2 dovrà essere riportato in alto a destra su ognuna delle tre tabelle la sigla Evo1 o Evo 2 o Evo E.

- Da ciascun pilota potranno essere punzonate due moto ed utilizzate l'una o l'altra nel corso della manifestazione, fermo restando che dovranno essere entrambe appartenenti alla stessa classe.
- Si precisa che anche l'eventuale seconda moto dovrà corrispondere ad un solo pilota e che, dopo la partenza, non si potrà procedere alla sostituzione del motociclo con altro motociclo anche se punzonato.
- Dopo la chiusura delle O.P. la/le moto punzonata/e a nome di un pilota non potranno essere utilizzate da altro pilota. Verranno effettuate prove fonometriche a campione nel corso della stagione al fine di verificare il livello di rumorosità e studiare soluzioni di contenimento del rumore stesso.

Art. 11 - Piloti ammessi

- Per il Gr.4 sono ammesse tutte le licenze fuoristrada. Per il Gr.5 sono ammesse tutte le licenze fuoristrada ad eccezione della licenza Training: Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event, Velocità con estensione Fuoristrada. I concorrenti stranieri FIM Europe potranno partecipare purché in possesso di licenza nazionale e nulla osta della propria Federazione Nazionale. Questi ultimi non prenderanno punti per la classifica finale di campionato Italiano, ma solamente per la gara a cui prenderanno parte. Il numero massimo dei piloti ammessi alle manifestazioni di Cross d'Epoca è di 310 per il Gruppo 5 e di 40 per il Gruppo 4; in entrambi i gruppi i piloti possono prendere parte ad una sola classe.
- Alle gare di Motocross Gruppo 5 e Coppa Italia Gr.4 non possono partecipare piloti che abbiano compiuto gli 80 anni di età al 01/01/2025, anche se licenziati con una Federazione estera. Età minima 14 anni. Per maggiori specifiche sulle età minime e massime si rimanda all'art 9 - classi.

Art. 12 - Modalità di iscrizione alle gare

- Le iscrizioni alle singole gare dovranno essere effettuate sul portale FMI denominato SIGMA inderogabilmente entro e non oltre il Giovedì antecedente la manifestazione; ogni concorrente per completare l'iscrizione dovrà provvedere al pagamento della relativa tassa d'iscrizione a mezzo carta di credito attraverso il portale Sigma.

- Nel caso in cui l'iscrizione, a seguito della chiusura del portale SIGMA, non generi variazioni al programma di gara allegato all' RP approvato, il pilota potrà perfezionare la propria iscrizione alla singola gara anche oltre il limite indicato al comma precedente.

In tal caso l'iscrizione potrà essere effettuata direttamente sul campo di gara, in fase di Operazioni Preliminari, ed il pagamento sarà riconosciuto direttamente all'Organizzatore. In tal caso però il Commissario di Gara dovrà applicare al pilota un'ammenda pari al 50% del costo dell'iscrizione, da incassarsi direttamente sul campo di gara, come previsto dall'art. 34 del RMM.

- Quote di iscrizione
 - Gruppo 5: Euro 70,00
 - Coppa Italia - Gruppo 4: Euro 50,00
- Al termine delle iscrizioni il Moto Club redigerà l'elenco ufficiale degli iscritti, o meglio l'aggiornamento dell'elenco iscritti che avrà avuto cura di compilare prima dell'inizio della manifestazione, diviso per categoria, con cognome e nome, numero e tipo di licenza, età, Moto Club di appartenenza, marca, cilindrata e anno della moto, numero di telaio e numero di iscrizione al RS. Il Moto Club organizzatore unitamente al D.d.G. provvederà quindi a stilare l'orario dell'ingresso in pista delle varie classi sia per le prove che per la gara (Time-Table). Se richiesto il Moto Club potrà avvalersi della collaborazione di uno o più membri del CME.

Art. 13 - Gruppo di Lavoro

- E' istituito annualmente un gruppo di lavoro formato dal Coordinatore, dai suoi collaboratori e dai rappresentanti dei piloti; questi ultimi saranno scelti in base alle segnalazioni che durante la stagione agonistica tutti i piloti possono fare al Coordinatore e saranno massimo tre.

Art. 14 - Iscrizione al Campionato e numeri fissi

- Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive si prevede una preiscrizione al Campionato con l'attribuzione di un numero fisso. Il numero verrà reso disponibile all'inizio della stagione agonistica sulla piattaforma Sigma.federmoto.it, privilegiando coloro i quali hanno partecipato l'anno precedente. Il pilota conserverà il diritto di portare in gara il proprio numero se nell'arco di una stagione avrà partecipato almeno ad una gara di Campionato, altrimenti all'inizio della successiva stagione il suo numero ritornerà disponibile.

Art. 15 - Svolgimento della manifestazione

1. Apertura paddock

Venerdì dalle ore 14:00 alle ore 23:00, trascorso tale termine non sarà possibile accedere al Paddock fino al mattino seguente. Sabato dalle ore 07:00 alle ore 19:00, cioè fino alla chiusura delle O.P., trascorso tale termine non sarà possibile accedere fino al mattino seguente. Domenica mattina dalle ore 07:00 alle ore 08:45.

2. Verifiche amministrative, sportive e tecniche

- Il Moto Club organizzatore dovrà prevedere operazioni preliminari il sabato dalle ore 10:00 alle ore 13:00 e dalle ore 14:00 alle ore 19:00. Ogni concorrente o un suo delegato, dovrà presentarsi alle verifiche amministrative, sportive e tecniche, in caso di verifiche effettuate dal delegato il pilota avrà l'obbligo di presentarsi entro l'inizio delle prove ufficiali cronometrate dal C.d.G. Queste ultime consisteranno nella verifica complessiva della moto nel rispetto del Regolamento tecnico e della corrispondenza del numero di telaio con il tesserino del RS.
- Si specifica a questo proposito che per poter partecipare è necessario il tesserino di iscrizione al Registro Storico in formato cartaceo, card o digitale o un documento provvisorio con foto rilasciato solo ed esclusivamente dal Comitato moto d'epoca: non è assolutamente sufficiente la sola richiesta o altro tipo di documento.
- La denuncia di smarrimento del tesserino sarà ritenuta valida solo una volta, previa presentazione di denuncia effettuata ai competenti organi di polizia.
- Coloro che si presentassero alle verifiche tecniche senza il tesserino del R.S. nelle forme succitate non saranno ammessi alla manifestazione.
- L'obbligo non sussiste per i piloti appartenenti a Federazioni riconosciute dalla FIM Europe, che dovranno comunque far visionare il motociclo dal delegato del CME per la verifica sia dell'anno del mezzo che della sua rispondenza all'epoca. I piloti stranieri che partecipano con motociclo non iscritto al Registro Storico non prenderanno punti per il Campionato.
- Si ritiene opportuno che le verifiche tecniche e sportive si effettuino nel medesimo luogo contemporaneamente, al fine di poter controllare in fase di iscrizione anche la corrispondenza del motociclo con il tesserino del RS, verifica che è di esclusiva pertinenza del Commissario Tecnico FMI, il quale potrà avvalersi dell'aiuto di personale qualificato (esaminatori e/o esperti riconosciuti).
- I partecipanti dovranno presentarsi all'ingresso in pista con casco omologato, pettorina di protezione, paraschiena e abbigliamento tecnico comunque adeguato alla specialità e corrispondente alle ultime omologazioni in vigore, come riportato nel regolamento motocross all'Art.22.
- E' fatto obbligo al pilota di apporre il proprio numero di gara, in modo leggibile, sul retro della maglia che indosserà per tutta la durata della manifestazione (Prove Libere, Prove Cronometrate e Gara). Sarà discrezione del D.d.G. non accettare in pista il pilota che non rispetti tale norma.

3. Prove libere

Salvo diverse indicazioni del D.d.G., il sabato si effettueranno le prove libere in pista (cronometrate e facoltative) nel rispetto dei relativi gruppi previsti. Le prove dovranno prevedere se possibile una durata di 15 minuti

4. Prove ufficiali e gare

Salvo diverse indicazioni del D.d.G. al mattino della domenica si svolgeranno le prove ufficiali cronometrate con svolgimento di tutte le prime manches; al pomeriggio si disputeranno le seconde manches. Si specifica che le prove libere del sabato sono facoltative mentre quelle della domenica sono obbligatorie: per poter avere accesso alle manches della propria categoria ciascun concorrente dovrà aver percorso almeno un giro di prove libere, cronometrate, o di ricognizione. I piloti dovranno rispettare le indicazioni circa l'inserimento nei rispettivi gruppi sia per le prove che per le manches.

Art. 16 - Gara

1. Procedura di partenza

Gruppo 5

- La partenza sarà simultanea con cancello o con abbassamento della bandiera. I tempi di durata di ogni manche saranno di 10' + 2 giri per la classe F e 12' + 2 giri per le rimanenti classi (A, B, C, D, E, G, ed Evo). Qualora venissero accorpate più classi, privilegiando sempre e comunque la vicinanza storica, potrà essere predisposta una partenza sfalsata: il gruppo più veloce (che potrà essere anche composto da più classi) si disporrà lungo la linea del cancelletto dalla posizione numero 1 a salire con cancelletto alzato.
- Il gruppo meno veloce (che potrà essere anche composto da più classi) si disporrà a partire dall'ultima posizione occupata dalla classe più veloce puntando la ruota sul cancelletto, che rimarrà a terra. All'abbassamento del cancelletto partirà il primo gruppo, successivamente il D.d.G. darà il via al secondo gruppo sventolando dal basso verso l'alto la bandiera.
- L'allineamento nella zona di attesa (preparco) per le prove cronometrate ufficiali (qualifiche) sarà dettato dai migliori tempi fatti rilevare durante le sessioni di prove libere cronometrate.
- L'allineamento per la prima e la seconda manche sarà fatto in base ai tempi delle prove ufficiali cronometrate. I concorrenti non partiti o ritirati non prendono punti e non entrano in classifica nella relativa manche. Per il Gruppo 5 la partenza sarà collettiva con i motori accesi. I concorrenti dovranno presentarsi nella zona di attesa almeno 10 min. prima della partenza. Per poter essere classificato un concorrente dovrà aver percorso almeno il 75% dei giri percorsi dal 1° della sua classe con arrotondamento per difetto.

Gruppo 4

- Ferme restando le prove libere e ufficiali come da norma, le manche saranno 2 ed i giri cronometrati di ogni manche saranno almeno 5. La partenza del Gruppo 4 avverrà sotto il controllo del DdG con i partenti sfalsati al cancelletto (una o più posizioni vuote tra un partecipante e l'altro) o, qualora ciò non fosse possibile, un concorrente per volta. Il primo giro è un giro di ricognizione non è cronometrato.
- Il secondo giro è cronometrato e sarà il "giro di riferimento". Anche i rimanenti 4 giri saranno cronometrati. La classifica di manche verrà stilata tenendo conto della differenza tra il tempo del giro di riferimento ed i successivi, che verrà trasformata in penalità. Tutti i concorrenti dovranno fare almeno 5 giri. La bandiera a scacchi verrà data all'ultimo pilota che avrà concluso i 6 giri **o comunque entro un tempo massimo di 25 minuti dall'inizio della corsa.**

Qualora il pilota più veloce percorresse più di 6 giri totali, i tempi registrati oltre i 5 cronometrati non saranno validi ai fini della classifica.

Gruppo 5 e Gruppo 4

- **Se la bandiera a scacchi viene erroneamente esposta in ritardo rispetto al tempo/distanza ufficiale, l'ordine di arrivo sarà determinato in base alla classifica al momento del termine del tempo/distanza ufficiale;**
- **se la bandiera a scacchi viene erroneamente esposta in anticipo rispetto al tempo/distanza ufficiale, l'ordine di arrivo sarà determinato in base alla classifica al momento dell'esposizione della bandiera a scacchi.**

2. Comportamento prima, durante e dopo la gara

E' fatto obbligo a tutti di conoscere e rispettare il codice etico della FMI.

Tutti i partecipanti dovranno avere il massimo rispetto degli altri, sia nel corso delle gare, non ostacolando né avendo atteggiamenti pericolosi per se stessi e per terzi, sia all'interno del paddock, non circolando né provando i motocicli con rischio altrui, sia in pista, pena la possibile esclusione dall'evento.

- All'interno dei paddock è obbligatorio l'uso del tappetino ambientale; per gli spostamenti all'interno dello stesso, è proibito l'uso di qualsiasi mezzo a motore, l'unico utilizzo consentito è quello della moto da gara esclusivamente per raggiungere la zona verifiche; in tale uso, che va sempre effettuato a passo d'uomo, è comunque sempre obbligatorio l'uso del casco.
- Sempre per il rispetto dell'ambiente è fatto assoluto divieto di utilizzare per il lavaggio della moto zone diverse da quelle messe a disposizione dal Moto Club organizzatore.

3. Interruzione della gara e eventuale ripartenza di gara interrotta

- Il D.d.G. potrà arrestare una corsa in qualunque momento qualora lo ritenesse necessario per motivi di sicurezza o cause di forza maggiore.
- **Per il Gruppo 5** - Nel caso in cui una gara sia fermata entro la metà del tempo di gara, o entro la metà dei giri totali previsti, la stessa sarà ripetuta. Per tempo di gara si intende il tempo indicato nel time table senza considerare i 2 giri finali. In questo caso i piloti devono tornare direttamente al parco piloti, e una nuova partenza sarà data dopo almeno trenta minuti dal precedente arresto della stessa. Il cambio della moto, nel caso in cui sia prevista la punzonatura di due moto per ogni pilota, è consentito.

La scelta finale dovrà essere fatta 10 minuti prima della nuova partenza. Nel caso in cui una gara sia fermata dopo che è trascorso la metà del tempo di gara - (intendendosi quello indicato nel Time Table, senza i 2 giri finali) o dopo che sono trascorsi la metà dei giri totali previsti, la stessa è da considerarsi validamente terminata e l'ordine di arrivo sarà quello risultante dall'attraversamento della linea di arrivo nel giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.

- **Per il Gruppo 4** - In caso di interruzione di una partenza di Gruppo 4, qualora il numero dei giri validi per tutti i concorrenti fosse superiore al 75%, la gara si riterrà valida. Qualora fosse invece inferiore, si ripeterà la partenza da zero. La stessa sarà ripetuta dando almeno trenta minuti di tempo ai piloti per ripresentarsi al pre-parco. In ogni caso la ripetizione delle partenze sarà subordinata alla tempistica dell'evento. Il D.d.G., direttamente o su segnalazione degli Addetti al percorso, segnalerà al Commissario delegato la necessità di escludere dalla eventuale nuova partenza coloro che si fossero resi colpevoli di comportamenti tali da necessitare la bandiera rossa.

4. Parco chiuso

Dovrà essere istituito adeguato spazio per il parco chiuso per tutte le classi e specialità ove procedere alle verifiche dei primi tre motocicli di classe e di uno a sorteggio. Considerato che alcune classi possono essere accorpate, lo spazio deve poterle contenere tutte in modo adeguato (circa 10 postazioni).

5. Premiazioni

L'organizzatore dovrà premiare almeno i primi 3 di ogni classe. È obbligatoria la partecipazione alle premiazioni, a meno che ci siano giustificati motivi o che le classifiche siano esposte oltre 60 minuti dopo l'arrivo. L'eventuale assenza dovrà obbligatoriamente e preventivamente essere comunicata al Direttore di Gara.

6. Manifestazioni sopresse

- a) Se al termine delle prove ufficiali e/o delle batterie di qualificazione e/o Time Practice, la pista fosse impraticabile, la decisione di annullare la prova dovrà essere presa dal Direttore di Gara.
- b) Di tale decisione dovrà essere data comunicazione immediata al Commissario di Gara Delegato, ai Piloti ed alla Struttura Federale che ha approvato la manifestazione.

7. Camera on board

- a) Il montaggio di dispositivi (di registrazione e/o trasmissione) video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato. Il Promotore del Campionato, può, previa comunicazione scritta al Direttore di Gara, richiedere ai piloti di equipaggiarsi di telecamera on board fornita dal Promotore, il cui sistema di montaggio dovrà essere verificato dal Commissario Tecnico. Il DdG ha facoltà di requisire i supporti di memoria e/o cancellare le immagini registrate.
- b) Non è consentito l'utilizzo di dispositivi non forniti dal Promotore.

8. Tappetino e Lenti a strappo

- a) L'uso di un tappetino ambientale è obbligatorio e va posto all'interno del proprio Box nel Parco Piloti e sotto ogni motociclo a protezione del terreno.
- b) Il tappetino ambientale deve essere composto da una parte superiore assorbente e una parte inferiore impermeabile.
- c) Le minime dimensioni del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio. Pari a cm 80 x 200 o cm 100 x 160
- d) E' vietato l'uso di lenti a strappo durante la manifestazione a meno che non sia utilizzato un laccio di trattenimento, o sistema equivalente, che ne impedisca la dispersione nell'impianto.
- e) Il mancato rispetto delle disposizioni sopra riportate, e/o il malfunzionamento del sistema di trattenimento delle lenti e la loro dispersione nell'impianto, comporterà una sanzione, applicata dai Commissari di Gara, pari all'importo di €50,00 - per quanto riguarda il punto d), la sanzione è da considerarsi applicata per ogni ingresso in pista.

9. Area di familiarizzazione

Si consiglia al MC organizzatore di individuare una area ove possibile la familiarizzazione tra piloti e accompagnatori anche attraverso musica; tale area dovrà essere posta in una zona tale da non arrecare fastidio ai piloti non interessati.

10. Obbligo di silenzio nei paddock

Dalle ore 23,00 alle ore 07,00 si dovrà rispettare il silenzio, pertanto è vietato produrre qualsiasi tipo di rumore.

Art.17 - Norma generale

1. Per quanto non esplicitamente previsto nel presente regolamento si rimanda, in quanto applicabili, le norme previste nel Regolamento nazionale Motocross.

REGOLAMENTO TECNICO

Art. 1 - Introduzione

1. In generale i motocicli debbono avere caratteristiche originali relative alla costruzione degli stessi nel rispetto degli anni di produzione; eventuali variazioni sia tecniche che estetiche dell'epoca, debitamente documentate da parte del pilota, devono rispettare rigorosamente le caratteristiche tecniche ed estetiche del modello d'origine.

Art. 2 - Prescrizioni per classi

1. Sono obbligatorie le seguenti prescrizioni:
 - Nella Classe A riservata a moto fino al 1973 le forcelle dei motocicli di marca Maico debbono essere a molle esterne protette da soffietto in gomma. Si precisa che, al fine di verificare la reale escursione della ruota posteriore, che non potrà essere superiore a 130 mm, potranno essere utilizzati sistemi di calcolo specifici sotto la supervisione del Commissario Tecnico.
 - Nella Classe B riservata a moto dal 1974 fino al 1976 sono ammesse forcelle di diametro max. 36 ad eccezione dei Maico '75 e '76 e per le bicilindriche, per i quali è ammesso diametro max. 38. Non sono ammesse forcelle ad aria.
 - Nella Classe C riservata a moto dal 1977 fino al 1979 sono ammesse forcelle di diametro max. 38.
 - Nella Classe E1 per le moto fino al 1975 sono ammesse forcelle di diametro max. 35 e per le moto dal 1976 al 1979 sono ammesse forcelle di diametro max. 38.
 - Nella Classe F1 riservata a moto di 50 cc. fino al 1977 sono ammesse forcelle di diametro max. 32. Non sono ammessi i motori Minarelli corsa corta ed il Sachs 6BGS cilindro 6 travasi. È consentito l'utilizzo del motore Minarelli Aspes con corsa 39.5 ed alesaggio 40.
 - Nella Classe F2 riservata a moto di 50 cc. dal 1978 al 1982 è consentito l'uso di forcelle di diametro max. 35.
2. È fatto obbligo del paracolpi su traversino del manubrio e di un interruttore manuale posto sul manubrio, che consenta di spegnere il motore manualmente (bottono di massa) e che sia facilmente raggiungibile.

Art. 3 - Materiali vietati ed ammessi, varie e generali

1. E' proibito l'uso di componenti che alterino l'aspetto storico - estetico del motociclo di serie o ufficiale come titanio, ergal colorato e fibra di carbonio; è consentita la sostituzione di particolari originali con altri ma si dovranno utilizzare componenti che salvaguardino la coerenza storica del motociclo.
2. Tutti i motocicli dovranno essere conformi a quanto documentato in sede di iscrizione al registro storico della FMI. Se necessaria la sostituzione di particolari originali con altri, si dovranno utilizzare componenti del periodo, mantenendo la coerenza storica col resto del motociclo e sarà necessario aggiornare il tesserino (fiche) del registro storico.

3. Ai soli fini della sicurezza sono consentite le sostituzioni dei manubri d'epoca con moderni purché dello stesso colore con un diametro max. da 22 mm. e dotati di traversino. Comandi manubrio: consentita la sostituzione purché di colore simile a quelli corrispondenti all'epoca, è vietato l'uso di leve anti rottura pieghevoli.
4. È consentito l'uso di pedane poggia piedi allargate e di pedali freno artigianali, è altresì consentito l'uso dei paramani purché privi di supporti in metallo e corrispondenti all'epoca, la sostituzione dei piatti freno tamburo al posto di quelli in magnesio dell'epoca, purché aventi le stesse caratteristiche tecniche del particolare che viene sostituito, l'installazione di qualsiasi tipologia di accensione elettronica con l'esclusione di quelle a mappatura variabile con o senza sistemi di gestione con trasduttori di altri parametri di funzionamento che non siano i giri del motore e di accensioni con mappatura variabile durante la corsa. Precisazione: per sostituire pezzi e particolari delle moto che ne alterino le prestazioni, si deve presentare documentazione adeguata al Comitato Moto Epoca.

Art. 4 - Ruote

1. I cerchi possono essere indifferentemente di acciaio o di alluminio; non sono ammessi cerchi di alluminio color oro nelle moto fino al 1978. Non sono ammessi cerchi neri o altri colori differenti dalla produzione di serie.
2. I cerchi da 19 pollici sono ammessi per tutti i modelli dal 1988 al 1989. Non sono ammessi cerchi neri o di altri colori differenti dalla produzione di serie o ufficiali, documentandone l'avvenuta esistenza.

Art. 5 - Sospensioni

1. Le forcelle debbono essere di epoca corrispondente alla moto. Potranno essere ammesse sostituzioni di forcella, disponibili "after market" aventi pari caratteristiche del modello d'origine e solo previa documentazione storica a carico del richiedente e comunque a discrezione del Commissario Tecnico.
2. Gli ammortizzatori posteriori debbono essere di epoca corrispondente alla moto. E' consentito l'utilizzo di ammortizzatori realizzati in epoca diversa purché aventi le stesse caratteristiche e regolazioni (lunghezza, diametro stelo, corsa, spessore molla ecc.) di quelli dell'anno corrispondente, con particolare attenzione alla identità estetica.

Art. 6 - Telai

1. Nessuna modifica è ammessa ai telai, che devono sempre corrispondere a quanto presente nella fiche con la quale la moto è stata iscritta al registro storico.

Art. 7 - Alimentazione

1. I carburatori debbono essere di epoca corrispondente alla moto anche se ad oggi riprodotti; è vietata la sostituzione con modelli di anni non corrispondenti.

Art. 8 - Sistemi di scarico

1. Le espansioni e i silenziatori debbono essere di epoca corrispondente alla moto o il più possibile simili all'originale, rispettandone le dimensioni e le forme. Anche le moto originariamente senza silenziatore ne dovranno essere dotate in maniera esteticamente accettabile.

Art. 9 - Cilindrata

1. E' consentito superare la cilindrata originaria fino ad un massimo del 5% senza per questo uscire dalla classe originale di appartenenza.

Art. 10 - Estetica / Livrea

1. Le moto debbono avere i colori dei modelli dell'epoca di serie o ufficiali debitamente documentabili e non sono ammesse grafiche moderne.

Art. 11 - Carburante

1. Il carburante ammesso è del tipo in vendita tramite una rete commerciale di distribuzione sul territorio nazionale.

B) Trofeo delle Regioni - Paolo Torta e Coppa del Presidente

1. Il Trofeo delle Regioni è una gara a squadre per Regione, si svolge in prova unica indicativamente al termine del Campionato. Le categorie (Moto ed età pilota) che possono partecipare al Trofeo delle Regioni devono rispettare le stesse regole del Campionato Italiano Motocross Epoca. Per poter partecipare i piloti dovranno aver preso parte almeno ad una gara del campionato italiano mx epoca dell'anno in corso.
2. Ogni squadra dovrà essere composta da minimo 3 e massimo 4 piloti, residenti tutti nella stessa regione anche se sono tesserati in Moto Club di altre regioni (es. un lombardo tesserato in Piemonte ai fini del Trofeo sarà a tutti gli effetti lombardo).
3. Si specifica che, facendo riferimento a situazioni ed esperienze già esistenti e/o a norme sulla interregionalità, rimane in vigore la possibilità, per le Regioni che abbiano difficoltà a comporre una squadra, sia essa la prima che le successive altre, di aggregare un solo pilota della regione confinante (squadra Toscana: 3 toscani + 1 umbro; Squadra Marche: tre marchigiani + 1 laziale etc.). Le squadre potranno essere formate da piloti appartenenti a qualsiasi classe oppure anche tutti della stessa classe, purché del Gruppo 5. Una volta chiuse le iscrizioni, i piloti non potranno più cambiare la categoria e la regione in cui si sono iscritti. E' possibile variare la composizione delle squadre di una stessa regione entro le ore venti (20:00) della sera antecedente il giorno di gara.
4. Ai fini del punteggio si terrà conto dei 6 risultati migliori all'interno di ogni squadra, su 8 totali, scartando i 2 risultati peggiori; le squadre di 3 piloti non potranno pertanto effettuare scarti. La classifica generale dovrà prevedere una sola squadra per regione. Saranno premiate le prime tre regioni.

5. Il punteggio finale sarà calcolato con la somma aritmetica di ogni risultato individuale, tenendo conto che il punteggio sarà il seguente: 25 punti al primo, 22 al secondo, 20 al terzo, 18 al quarto, 16 al quinto, 15 al sesto e a scalare di un punto fino al 20°. Ogni regione può iscrivere un numero illimitato di squadre, l'elenco dei piloti componenti la squadra dovrà essere inserito sulla piattaforma Sigma. A parità di punteggio vince il Trofeo delle Regioni la squadra che dopo aver scartato i due peggior risultati avrà la somma delle età dei piloti più alta tra quelli che hanno ottenuto i sei migliori risultati.
6. Si precisa che viene istituita la Challenge Cup che premierà la regione che oltre ad aver iscritto il maggior numero di squadre, avrà conseguito il maggior punteggio ottenuto da tutti i componenti delle squadre, ed in caso di parità quella regione con la maggior somma d'età.
7. La tassa d'iscrizione è di €60,00 per pilota e di €40,00 per la squadra. Le iscrizioni saranno effettuate dai rispettivi Co.Re. attraverso il portale sigma.federmoto.it
8. **Coppa del Presidente:** si svolge in prova unica, indicativamente al termine del campionato ed unitamente al TDR Mx Ep. A tale competizione, possono partecipare esclusivamente i piloti del Gr4 con le stesse modalità di gara prevista per questo gruppo. Per la classifica finale saranno validi entrambi i risultati delle manche. **Tutti gli iscritti alla Coppa del Presidente gr. 4 sono da considerarsi partecipanti per la conquista della Coppa del Presidente. Saranno premiati i primi tre classificati.** La tassa d'iscrizione è di €50,00.
9. Saranno premiate le prime tre squadre di regione unitamente ai loro partecipanti per il TDR, una unica regione per la Super Coppa delle Regioni e i primi tre classificati per la Coppa del Presidente. Tutte le succitate premiazioni saranno a carico della FMI.

Titolo IX - CAMPIONATO ITALIANO REGOLARITÀ GRUPPO 5 E TROFEO TESTORI**A) Regolamento Sportivo****Art. 1 - Disposizioni generali**

1. 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 1985.
2. » inoltre prevista una classe denominata T80 RS riservata a motociclette di cilindrata non superiore ad 85 cc e costruite entro il 2002 che siano iscritte al Registro Storico.
3. E' prevista una categoria con moto moderne, denominata "Trofeo Testori" riservata a piloti dai 14 ai 17 anni di età viene introdotta dal 2025, una categoria Giovani, dedicata ai piloti dai 18 fino a 39 anni denominata "G" (per questa categoria verranno considerati gli anni compiuti al 01/01/2025), altresì viene istituito il Trofeo Femminile in classe unica dai 18 anni fino al limite massimo consentito dal regolamento la classe sarà denominata "L".

Art. 2 - Eventi

1. 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 a una prova di Campionato, e 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.
2. Per ciascuna prova sarà riconosciuto al Moto Club organizzatore un contributo federale di 1.000,00 euro (1.500,00 euro se gara di 2 giorni); tale contributo **potrà essere erogato in forma ridotta in funzione del parere espresso nella 'Scheda di Qualità'**. **Oltre ai costi previsti a carico del Moto Club organizzatore da corrispondere alla FMI, a carico del Moto Club sono previste anche le spese, della moto ambulanza (obbligatoria) e dello staff medico escluso vitto e alloggio (utilizzando il servizio offerto da Safe Wheels in convenzione), le spese di vitto e alloggio del gruppo cronometristi (cinque persone, che saranno presenti dal giorno delle Operazioni Preliminari).**
3. Per il servizio di cronometraggio vige l'obbligo di utilizzare i Transponder.
4. Sono considerati requisiti minimi tutti quelli previsti nel Vademecum degli organizzatori.
5. Richiesta Assegnazione Gara La relativa richiesta 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 Moto Club 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.
6. Assegnazione Gara
Dopo l'assegnazione della manifestazione, il Moto Club organizzatore deve inviare, secondo le tempistiche previste dal RMM, una bozza del Regolamento Particolare (R.P.) da approvare, compilato su apposito modulo.
Contestualmente il Moto Club deve inviare una comunicazione alla FMI contenente tutte le informazioni necessarie per raggiungere il luogo della manifestazione, l'elenco delle strutture ricettive (alberghi, agriturismo, B&B, ecc.) aperte in quel periodo, completo di numeri di telefono e/o mail, le informazioni sull'assegnazione posti nell'area Paddock e sui locali dove si svolgeranno le Operazioni Preliminari, corredate obbligatoriamente di foto dettagliate, compreso punti GPS di paddock e segreteria.
7. 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. Successivamente all'approvazione del Responsabile del Campionato, il Moto Club provvederà alla compilazione su SIGMA del form relativo all'R.P.
8. Sopralluogo Percorso e Logistica
 - a) 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 Test (fettucciato) e di Enduro Test (Linea).
 - b) Il componente del CME dovrà visionare anche la logistica della partenza e dell'area Paddock e, qualora fosse necessario, farà apportare le modifiche atte a garantire sia la sicurezza dei piloti su tutto il percorso, sia la situazione logistica per il regolare svolgimento della gara; dovrà inoltre verificare che nelle prove speciali, soprattutto nella Linea (Enduro Test), le ambulanze possano raggiungere le stesse con facilità.

- c) Dovrà essere verificato il tempo di percorrenza del giro, sommando i tempi delle prove speciali e lasciando un tempo di riposo a ogni Controllo Orario (CO) di minimo 15 minuti per rifornimento al motociclo e assistenza.
9. 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 inviarne una copia al Responsabile del Campionato e una copia agli organizzatori.

Art. 3 - Classi e motocicli ammessi

1. Tesserino R.S.
Per poter partecipare alle gare è obbligatorio presentare il tesserino di iscrizione al Registro Storico; **potrà essere previsto un sistema diverso dal tesserino, tramite l'applicazione di un QR Code sulla motocicletta, che premetterà al Commissario di identificare tramite apposita strumentazione la corrispondenza della moto e relativi requisiti tecnici**, 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. e 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 **e avere la revisione valida per l'anno in corso.**
 - essere munite di targa originale, o targa sostitutiva (vedi art. 3.4), fissata in modo permanente per tutta la manifestazione. Nel caso in cui, nel corso della gara si riscontrino che la targa, originale o sostitutiva, non sia fissata al motociclo, il pilota avrà tempo fino al giro successivo la contestazione, per provvedere al ripristino. Il mancato ripristino comporta una ammenda di €30,00.
 - essere iscritte al Registro Storico FMI (è fatta eccezione per le motociclette che partecipano al Trofeo Testori).
2. Motocicli ammessi
Tassativamente i motocicli dovranno essere iscritti al Registro Storico Nazionale. 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 del STS e fermo restando che vi dovrà essere un legame con il mondo vintage e dovrà trattarsi di classi non previste nell'ambito moderno. Il CME potrà ammettere a proprio insindacabile giudizio, nelle diverse classi, motociclette valutando solo la storicità del mezzo, purché siano iscritte al Registro Storico, in regola con il Codice della strada e assicurate.
 - Classe A e B motociclette anno modello fino al 1973
 - Classe C motociclette anno modello fino al 1976 e fino al 1977 solo per la C2
 - Classe D motociclette anno modello fino al 1983 con le caratteristiche tecniche riportate all'art.2 del Regolamento Tecnico
 - Classe X motociclette anno modello fino al 1985
 - **Classe G motociclette anno modello fino al 1985**

- Classe L motociclette anno modello fino al 1985
- Classe T80 RS motociclette costruite dal 1985 fino al 2002 con Registro Storico.

3. Classi

I partecipanti saranno suddivisi nelle seguenti classi:

- A1 Fino al 1973 Fino a 50 2 t
- A2 Fino al 1973 Fino a 100 2 t
- A3 Fino al 1973 Fino a 125 2/4 t
- A4 Fino al 1973 da 126 fino a 175 2 t
- A5 Fino al 1973 da 176 fino a 500 2 t
- B2 Fino al 1973 Fino a 175 4 t
- B3 Fino al 1973 Fino a 650 4 t
- C1 Fino al 1976 Fino a 50 2 t
- C2 Fino al 1977 Fino a 75 2 t
- C3 Fino al 1976 Fino a 100 2 t
- C4 Fino al 1976 Fino a 125 2 t
- C5 Fino al 1976 da 126 fino a 175 2 t
- C6 Fino al 1976 da 176 fino a 250 2 t
- C7 Fino al 1976 da 251 fino a 650 2/4 t
- D1 Fino al 1981 Fino a 50 2 t
- D2 Fino al 1981 Fino a 80 2 t
- D3 Fino al 1981 Fino a 125 2 t
- D4 Fino al 1981 da 126 fino a 175 2 t
- D5 Fino al 1981 da 176 fino a 250 2/4 t
- D6 Fino al 1981 da 251 fino a 650 2/4 t
- X1 Fino al 1985 Fino a 80 2 t
- X2 Fino al 1985 Fino a 125 2 t
- X3 Fino al 1985 da 126 Fino a 500 2 t
- X4 Fino al 1985 Fino a 350 4 t
- X5 Fino al 1985 da 351 fino a 650 4 t
- X6 Fino al 1985 Fino a 900 4 t / bicilindrici
- G1 Fino al 1985 fino a 125 cc
- G2 Fino al 1985 da 126 fino a 900 cc 2/4T
- L Fino al 1985 fino a 900 cc 2/4 T
- E Fino a 125 2 t
- T80 RS Fino a 2002 solo per moto iscritte al R.S. Fino a 85 2 t

Per le classi A - B - C - D - X - G, 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 - C7 - D6 - X6 - G2, che non verranno accorpate alla classe inferiore; in questo caso, per le classi A5 - B3 - C7 - D6 - X6 il risultato non potrà essere utilizzato nella classifica a squadre. Nelle classi C6 - D5 - D6 - G2 possono partecipare anche motociclette con motore a 4 Tempi. Il pilota è l'unico responsabile della propria condotta di gara; la responsabilità della rispondenza delle motociclette e il rispetto delle norme di circolazione statuite dal Codice della Strada e da qualsivoglia ulteriore riferimento normativo (assicurazione, revisione ecc.) sono demandati al pilota, che se ne assume la piena responsabilità.

3. Targa sostitutiva

I motocicli impegnati in competizioni motoristiche fuoristrada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo della targa, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal Regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione Motociclistica Italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel Regolamento della manifestazione stessa (Conversione in legge, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121).

Art. 4 - Piloti ammessi

1. Licenze Sono ammessi piloti con licenza Fuoristrada, Fuoristrada One Event 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 anche i piloti di nazionalità straniera purché conducano motocicli iscritti al Registro Storico FMI.
2. Età minima e massima Il Campionato è riservato a piloti che abbiano almeno 40 anni e fino ad 80 anni di età (**fa fede l'età riportata sulla licenza**) eccezion fatta per:
 - classe G con minimo 18 anni e fino a 39 anni (**fa fede l'età riportata sulla licenza**);
 - classe Trofeo T80 RS con minimo 18 anni e fino ad 80 anni (**fa fede l'età riportata sulla licenza**);
 - classe Trofeo Testori da minimo 14 anni compiuti e fino a 17 anni (per il limite superiore fa fede l'età riportata sulla licenza).
 - classe L dai 18 anni compiuti fino ad 80 anni di età (**fa fede l'età riportata sulla licenza**)
3. Numero massimo di partecipanti Il numero massimo di partecipanti è fissato in **380** per il Campionato e in 30 per il Trofeo Testori, privilegiando i conduttori che hanno ottenuto punti nel precedente Campionato, i possessori di numero fisso e, a seguire, i piloti che si saranno iscritti per primi. Sono esclusi i partecipanti al Trofeo Testori e il Trofeo Femminile denominato classe L.

Art. 5 - Iscrizioni

1. Modalità di iscrizione

Le iscrizioni alle singole gare devono essere fatte tramite il sito www.sigma.federmoto.it entro i termini indicati.

Dovrà essere indicato tassativamente il numero di iscrizione al Registro Storico del motociclo; detto numero dovrà essere riportato nella scheda pilota che verrà consegnata in sede di O.P. al pilota, che dovrà apporre la sua firma nell'apposito spazio (potrà essere previsto un sistema diverso dalla scheda pilota).

2. Non accettazione iscrizione

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.

3. Quote di iscrizione Euro 60,00 per un giorno; euro 120,00 per due giorni. Per le squadre: euro 60,00 per un giorno, euro 120,00 per due giorni.
4. **Chiusura iscrizioni: le iscrizioni nelle gare di un giorno si chiuderanno alle ore 16,00 del Giovedì prima della gara, mentre nelle gare di due giorni (sabato e domenica) si chiuderanno alle ore 16,00 del mercoledì prima della gara.**

Art. 6 - Numeri gara

1. Numeri Fissi

- Al fine di accelerare i tempi delle verifiche sportive, consentendo un notevole snellimento delle operazioni di iscrizione alla singola gara e 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 2024, abbiano preso punti nel Campionato, salvo diverse indicazioni degli interessati; indicazioni che dovranno essere comunicate con apposito modulo scaricabile dal sito o dalla app Sportity, entro il 28/02/2025.
- Tutti gli altri piloti, ai quali non è stato assegnato un numero fisso ma vogliono partecipare al Campionato, dovranno allo stesso modo procedere tramite il sito WEB, previa comunicazione, con apposito modulo scaricabile dal sito Federmoto o dalla App Sportity, al rappresentante di settore o altro incaricato del CME, che provvederà ad assegnare il primo numero fisso disponibile nella categoria scelta, che poi dovrà essere utilizzato per le iscrizioni alle gare del Campionato.
- Il numero fisso sarà conservato per tutte le gare.

2. Nomina Rappresentante del Moto Club

- Ogni Moto Club dovrà nominare un proprio rappresentante che dovrà essere presente sui campi di gara (salvo cause di forza maggiore, naturalmente) comunicando nominativo, numero di telefono, e-mail entro il 31/01/2025. Il rappresentante del Moto Club dovrà interfacciarsi con il CME per eventuali comunicazioni; se un Moto Club non indica un proprio rappresentante, il pilota di questo Moto Club potrà rivolgersi direttamente al CME in sede di gara.

Art. 7 - Operazioni preliminari (O.P.)

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 Medico di gara, il Responsabile del Campionato e l'Ispettore di percorso della 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 nella giornata di sabato o nella giornata antecedente la 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 pilota dovrà presentarsi, rispettando l'orario indicato nell'elenco pubblicato, con il motociclo, il casco, la pettorina paraschiena e il tappetino per l'ambiente, munito di licenza e tesserino di iscrizione al RSN, documenti del motociclo, tagliando di assicurazione o documentazione relativa e patente valida.

- Chi può verificare solo la domenica mattina, deve delegare una persona compilando l'apposito modulo e fotocopiando la propria carta d'identità; la persona delegata dovrà presentarsi alle verifiche tecniche del sabato o della giornata antecedente la gara nella prova di due giorni, con la moto, la licenza e il tesserino di iscrizione al RSN del pilota delegante, in modo tale da poter procedere alle verifiche tecniche, ricevere l'apposito tagliando e il trasponder e poter accedere, di conseguenza, al Parco Chiuso. La domenica mattina o il primo giorno di gara nella prova di due giorni, il pilota delegante effettuerà le sole verifiche amministrative negli orari indicati sull'R.P.
- Per quanto riguarda i cambi di categoria o cilindrata, gli stessi potranno essere effettuati comunicandolo in sede di O.P. al Commissario Delegato nel proprio orario assegnato come da elenco pubblicato, **compilando l'apposito modulo "CAMBIO CLASSE"**.

2. Verifiche Storico Tecniche

- In sede di verifiche tecniche presso il Parco Chiuso che saranno immediatamente successive alle verifiche amministrative, sarà 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) sarà riconsegnato alla fine della gara presso il C.O. di arrivo, o alla consegna della tabella di marcia per quanto riguarda i ritirati dalla manifestazione. **Potrà altresì essere sperimentato un sistema di controllo iscrizione al Registro Storico tramite QR Code che sarà applicato sulla motocicletta e verrà rilevato da appositi dispositivi utilizzati dal Commissario tecnico addetto alle verifiche.**
- A fine gara, all'arrivo del pilota interessato e in caso di difformità tra motociclo e tesserino del Registro Storico, si procederà al ritiro dello stesso tesserino e sarà redatto apposito verbale sul quale saranno indicati i particolari difformi sulla motocicletta, che il pilota dovrà sistemare per la prossima gara; identica prassi sarà 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 e sarà tolto dalla classifica relativa alla gara in cui è stato redatto il verbale di difformità.
- Copia del verbale sarà consegnata al pilota e al Commissario di Gara, che provvederà a inserirlo nel rapporto di gara. L'elenco dei piloti trovati con moto difformi sarà allegato ai documenti della gara successiva, nella quale i componenti del CME controlleranno che le modifiche prescritte siano state apportate.
- **Nel caso in cui 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.**
- Qualora in sede di O.P. venisse riscontrato l'utilizzo di componenti (visibili esternamente) che non corrispondano all'anno del modello, il motociclo sarà inserito d'ufficio nella classe relativa al periodo di quel componente, fermo restando che in caso di inaccettabili difformità riscontrate **sia all'ingresso dei motocicli al Parco Chiuso, sia dopo che il motociclo è stato depositato in parco chiuso, a seguito di ulteriori controlli, il concorrente potrà comunque essere escluso dalla gara.**

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

- canotto di sterzo;
- silenziatore di scarico; Potrà essere previsto anche un sistema di etichette antieffrazione con QR code da applicare sul motociclo che potranno durare per tutto il Campionato. I motocicli dovranno essere presentati alle O.P. privi di precedenti punzonature, salvo le etichette antieffrazione con QR code; i piloti dovranno presentarsi indossando il proprio casco omologato e avendo con sé il tappettino da mettere sotto la moto in Parco Chiuso. Nel caso siano presenti vecchie punzonature, il concorrente dovrà provvedere a rimuoverle per poi ripresentarsi alle verifiche; nel caso non dovesse provvedere alla rimozione, sarà penalizzato di 10 secondi. Chi verrà sorpreso a circolare senza casco sarà penalizzato di 30 secondi.

4. Parco Chiuso

- 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 o il targhino (vedi articolo 3.4), 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 in Parco Chiuso controlleranno la corrispondenza tra motociclo e tesserino R.S.; questa operazione potrà essere effettuata anche successivamente al momento dell'ingresso del motociclo.
- Il Moto Club organizzatore dovrà fornire un luogo coperto o un gazebo, il personale di supporto e gli strumenti (vernice o pennarelli indelebili) necessari per le punzonature. Il Parco Chiuso, deve essere allestito in un 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 che devono rendersi riconoscibili tramite appositi contrassegni distintivi. L'accesso al Parco Chiuso 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 Parco Chiuso ai conduttori è vietato, pena l'esclusione dalla gara:
 - a. toccare motocicli di altri conduttori;
 - b. effettuare lavori sul proprio motociclo;
 - c. mettere in moto il motore;
 - d. fumare.
- Il pilota sorpreso a depositare o a gettare qualsiasi oggetto nel Parco Chiuso verrà penalizzato di 5 secondi. Nel Parco Chiuso 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 saranno sottoposti al controllo delle punzonature e dei timbri di transito sul cartellino apposito; superato questo, potranno consegnare il transponder, ritirare la licenza e, successivamente, 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.

Art. 8 - Struttura della gara

1. Percorso di gara

- La manifestazione si svolgerà su un percorso entro - fuori strada, 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 della CME sarà inappellabile. In ogni gara una delle prove deve essere tassativamente un fettucciato (Cross Test), mentre la seconda prova potrà essere ancora un Cross Test oppure una prova in Linea (Enduro Test). 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 della CME. 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 della CME effettuerà un giro completo del tracciato per verificare la fattibilità dello stesso; in seguito, l'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 tra loro vicini e accessibili facilmente.
- Si specifica 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 e alla copertura del percorso durante lo svolgimento della gara; pertanto, sarà necessaria la presenza sul giro di un adeguato numero di persone, 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 pilota deve attenersi scrupolosamente al percorso indicato nella tabella di marcia (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 dalla gara.

- 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.
2. Circolazione sul percorso
La circolazione sul percorso è consentita unicamente al 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 dalla gara.
- Sono esclusi i tratti di libera circolazione e quelli eventualmente autorizzati dal Direttore di Gara.
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. I cronometristi dovranno stampare le tabelle di marcia (T.M.) per ogni giornata di gara.
- In fase di verifiche amministrative al pilota viene consegnato il transponder per i rilevamenti cronometrici.
 - Il pilota firmerà un apposito elenco approntato dalla segreteria di gara sia in fase di ricezione che di riconsegna dello stesso.
 - Il montaggio del transponder sul motociclo è a cura del pilota che deve presentarsi alle verifiche tecniche con il Transponder montato.
 - Lo smarrimento del transponder durante la manifestazione comporta il pagamento del prezzo di listino IVA compresa al proprietario del transponder. Il mancato pagamento blocca l'utilizzo della Licenza fino all'avvenuto pagamento.
4. Tabella di Marcia
- Poco prima della/e partenza/e, o all'uscita del P.C., viene consegnata a ciascun pilota la propria T.M. vistata dal C.d.G. e dal D.d.G. In percorsi di più giri il D.d.G. può disporre per la sostituzione a ogni giro.
Ogni pilota è tenuto a esserne provvisto per tutta la durata della gara. Detta tabella deve essere presentata personalmente dal pilota 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 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 pilota.
 - È altresì escluso dalla classifica il pilota che alteri o falsifichi la propria T.M. Il pilota che perde la T.M. deve chiederne un'altra al successivo C.O.; egli verrà classificato solo qualora sia possibile, attraverso documenti ufficiali, la fedele ricostruzione della sua T.M.
5. Tabella Informativa La T.I. deve comprendere:
- le località di passaggio
 - le località dei C.O. e dei C.T.
 - le località di partenza e 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 a grandezza reale. La tabella informativa deve essere consegnata o esposta in sede di O.P.
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 e i 50 metri dopo la linea del C.O. sarà possibile per 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 e 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 o 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 pilota deve, subito dopo aver superato la bandiera gialla, presentare la sua T.M. al tavolo del controllo. Un pilota può passare il controllo finale di arrivo prima del tempo previsto senza essere penalizzato.
A 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 tappetino 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).
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 sul cartellino apposto sul manubrio o sulla T.M. e a compilare un elenco relativo alla cronologica successione dei passaggi dei conduttori, che sono sempre obbligati a fermarsi tra le due 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 dalla gara.

8. Rilevamento dei Tempi - 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.
- In caso di ritardo superiore al minuto primo intero, il pilota verrà penalizzato in ragione di 60 secondi per ogni minuto primo intero. Il pilota 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.
- Il pilota che transita 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 pilota 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.M., ma al C.O. successivo il pilota stesso deve nuovamente rispettare il suo tempo imposto.
- Per ogni C.O. il pilota 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 a un pilota di rilevare il tempo ufficiale del cronometro.
- Nessun reclamo può essere inoltrato dal pilota o dal concorrente per la perdita di tempo dovuta a imprevisti. **Il responso dei cronometristi è inappellabile.**
- Il D.d.G. può annullare le penalità riportate da un pilota per avere prestato soccorso a un altro pilota infortunato, sempre che il fatto sia oggettivamente documentabile.
- Un pilota 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 pilota 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 pilota ritirato ha l'obbligo di consegnare la tabella di marcia a un cronometrista a un Ufficiale di Gara, pena un'ammenda di euro 50,00.

9. Partenza

- La partenza viene data a motore spento con distacchi di minuti primi interi.
- Il pilota deve partire nella normale posizione di guida e condizione di marcia, indossando il casco regolarmente allacciato, **pettorina paraschiama omologata**, stivali, guanti protettivi e maglia con maniche lunghe. Prima della partenza al pilota 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 pilota potrà accendere il motociclo.
- Il pilota riceve il segnale di partenza all'ora esatta prevista. Nel minuto che segue il segnale di partenza, il pilota deve mettere in moto il motociclo con il dispositivo di avviamento e attraversare con la sola energia del motore e in regolare posizione di marcia, una linea tracciata di 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 pilota viene penalizzato con 10 secondi di penalità.
- È escluso qualsiasi aiuto dall'esterno: pena la squalifica.
- Il pilota che sulla linea di partenza mette in moto il motore prima del segnale di start viene penalizzato con 60 secondi. Il pilota 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 (180 secondi). Superato tale limite, il pilota viene escluso dalla gara.

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). 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 penalizzata con 5 secondi di penalità.
- I piloti che, nonostante risultino ritirati o non transitati a tutti i C.O., continuassero a effettuare le P.S. verranno deferiti al Giudice Sportivo Nazionale.
- Le prove potranno essere dei seguenti tipi con possibilità di verifica da parte dei concorrenti non oltre il pomeriggio precedente la partenza:
 - ENDURO TEST - prova in Linea che dovrà essere prevalentemente in salita, senza l'esclusione di passaggi in discesa: in entrambi i casi dovranno essere garantite 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, fermo 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; la stessa dovrà essere divisa per settori numerati che saranno assegnati ognuno a un responsabile di settore.

- CROSS TEST - 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 pilota che per qualsiasi motivo esca dal tracciato delle prove speciali dovrà rientrare nello stesso punto in cui è uscito; diversamente incorre in un 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 dalla gara.
- Il fatto che la fettuccia è strappata e/o il paletto sradicato non giustifica alcun taglio di percorso.
11. Aiuto esterno ed assistenza ai C.O.
- L'espressione "Aiuto Esterno" significa l'atto attraverso il quale una qualsiasi persona, oltre al pilota o a 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 pilota dovrà dichiararlo al Commissario di Gara preposto a controllare le punzonature o in alternativa al D.d.G. Sul percorso e in Prova Speciale non è ammesso alcun tipo di assistenza se non quella effettuata dal pilota 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 pilota può sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore, previa autorizzazione e punzonatura del Commissario Tecnico, sia ai C.O. sia sul percorso, parti che potrà ricevere solamente ai C.O. di assistenza. È obbligatorio l'utilizzo di un tappetino 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 pilota, 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 pilota ecc.) il pilota 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 pilota dall'azione di una forza naturale, pena l'esclusione.

12. Rifornimenti di carburante

I rifornimenti di carburante possono essere effettuati a ogni C.O. a cura del pilota 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 consentito dopo il C.O. (tra i 20 e i 50 mt.). Al di fuori di queste zone è vietato rifornirsi di carburante pena l'esclusione.

13. Tempo Massimo

Il tempo massimo scade, sia ai C.O. sia all'arrivo, 15 minuti primi interi dopo il tempo teorico della T.M. Trascorso il tempo massimo, il pilota viene escluso dalla gara.

Art. 9 - Classifiche di Campionato e classifiche di gara

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.**
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 pilota 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 la classe E. 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 comporterà una sanzione di € 50,00 che dovrà essere versata in sede di verifiche amministrative alla gara successiva e comporterà la non assegnazione del premio.**
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 X - **G - L**, del Trofeo 80 RS e della classe E secondo il seguente criterio:
 - 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 compresa tra 63 e 75 anni + 4 punti
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 i risultati di tutti e tre.
 - 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, l'anzianità del pilota e, infine, l'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.
 - 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. È consentito, inoltre, l'inserimento in squadra di un pilota della classe X che abbia compiuto 50 anni che, però, non potrà utilizzare il bonus età. Saranno considerati validi i risultati di tutti e tre.
 - 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, l'anzianità del pilota e, infine, l'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.
 - 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. 10 - Trofeo Femminile classe L

1. Al Campionato Italiano Regolarità d'Epoca Gr. 5 verrà abbinato il Trofeo dedicato ai piloti di sesso femminile denominato Trofeo Femminile, con limite minimo di età di 18 anni compiuti, con l'obiettivo di facilitare l'avvicinamento al fuoristrada competitivo delle donne; questo Trofeo potrà utilizzare motociclette senza limiti di cilindrata, a 2 o 4 Tempi, purché iscritte al registro storico fino all'anno 1985.

Art. 11 - Trofeo Giovani classe G

1. Viene costituita una classe dedicata ai piloti dai 18 fino ai 39 anni di età diviso in due classi fino a 125 e oltre 125 2/4 T, con l'obiettivo di avvicinare i giovani a questa specialità e potersi confrontare tra di loro.

Art. 12 - Trofeo Imerio Testori

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 Campionato Italiano Regolarità d'Epoca Gr. 5 accessibili anche ai debuttanti, oltre che 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.
2. **Licenze valide:** Fuoristrada, Fuoristrada one event e Velocità con estensione Fuoristrada.
3. **Prove valide:** 7 senza scarto
4. **Quota di iscrizione:** euro 60,00 per 1 giorno, euro 100,00 per 2 giorni
5. **Motocicli:** la partecipazione a queste gare può avvenire sia con moto moderne, sia con moto d'epoca, secondo il Regolamento Gruppo 5.
6. **Età minima e massima**
Possono partecipare i piloti dai 14 ai 17 anni compresi 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 2025, potrà comunque partecipare al Trofeo Testori.**
7. **Classi**
La classifica prevede una sola classe e fino a 125 cc.
8. **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 30 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.

9. 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 pilota 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 comporterà una sanzione di € 50,00 che dovrà essere versata in sede di verifiche amministrative alla gara successiva e comporterà la non assegnazione del premio.**

10. 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).

11. Premiazioni di fine Campionato

La premiazione finale del Campionato avverrà in concomitanza con quella del Gr. 5, salvo disposizioni diverse. Per tutto quanto non contemplato nel presente Regolamento, si farà riferimento al Regolamento Sportivo Gr. 5. solo per la classe E.

Art. 13 - Trofeo dei Moto Club

1. Si svolgerà in prova unica a sé stante o in concomitanza con una gara di Campionato nazionale individuale Gruppo 5 Regolarità.
2. 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.
3. Saranno considerati validi 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).
4. I nominativi dei piloti della singola squadra, tutti dello stesso Moto Club, saranno dichiarati al momento dell'iscrizione e dovranno appartenere ad almeno due classi diverse. 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, l'anzianità del pilota e, infine, l'anzianità della moto rilevabile dal RS.**

Art. 14 - Trofeo Sachs 6M

1. Viene istituito un Trofeo riservato ai possessori di motociclette motorizzate con il motore Sachs 6 marce, propulsore che ha fatto la storia di molte Case motociclistiche italiane ed estere: basta citarne alcune tra le più blasonate, come SWM, KTM, DKW e molte altre ancora. L'intento è quello di premiare i piloti possessori delle motociclette motorizzate con questo motore, che con notevoli sforzi tengono in vita un pezzo di storia di questa specialità.
2. I piloti saranno premiati a fine Campionato secondo il seguente criterio: i primi tre motocicli appartenenti alle classi A e C della classifica assoluta saranno premiati con un riconoscimento.

B) Regolamento Tecnico

Art. 1 - Disposizioni generali

1. Colore delle tabelle porta numero: gialle con numeri neri per tutte le classi; 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.
2. 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.
3. 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.**
4. Per questioni legate alla sicurezza del pilota sono ammesse le sostituzioni dei parafanghi con altri di tipo infrangibile, mantenendo comunque 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.
5. 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.
6. Tutti i motocicli devono 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; se il motociclo non è provvisto di questo interruttore, non sarà ammesso in Parco Chiuso.
7. 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 la moto non sarà ammessa in Parco Chiuso.
8. 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.

Art. 2 - Prescrizioni per le classi

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 ad 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; in questa classe potranno partecipare motocicli costruiti negli anni 1982 e 1983 purché abbiano le caratteristiche di due ammortizzatori, freni a tamburo e raffreddamento ad aria.

- classi X: raffreddamento ad aria o a liquido, freni a tamburo o a disco, due ammortizzatori e mono ammortizzatori con cinematismo se presenti di serie;
- classe T80 RS: cilindrata non superiore a 85 cc dal 1985 al 2002. Per partecipare in questa classe, le moto devono essere iscritte al Registro Storico FMI.

Art. 3 - Materiali vietati e ammessi - varie e generali

1. Materiali vietati

Sono vietati i materiali speciali quali il titanio per i perni ruota e perno forcellone.

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.

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.

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.

5. Cassetta del filtro

La cassetta del filtro può essere ricostruita in alluminio senza però uscire dalla zona tubi posteriore del telaio; è ammesso il filtro in spugna ed è possibile praticare dei fori supplementari di aerazione.

Art. 4 - Ruote e pneumatici

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.
- 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.

2. Pneumatici Sulle motociclette vanno montati pneumatici regolarmente omologati per l'utilizzo stradale e in regola con il Codice della strada.

Art. 5 - Sospensioni

1. 1 Norme Specifiche Sospensioni

Classi A e B - costruzione fino al 1973.

a) 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 + 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).

b) Ammortizzatori

Sono vietati ammortizzatori con serbatoio supplementare, con alettatura sul fodero, valvole aria, ghiera 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 riporti superficiali e i particolari in titanio.

Classe C - costruzione fino al 1976.

a) 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 + 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).

b) Ammortizzatori

Sono vietati:

- ghiera filettata 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.

- a) Forcelle ed ammortizzatori Sono vietate le cartucce interne di produzione moderna. Sono consentiti tutti i tipi di forcella e ammortizzatore purchè 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 – G – L costruzione fino al 1985.

- a) Forcelle ed ammortizzatori (compreso mono ammortizzatore) Sono consentiti tutti i tipi di forcella e ammortizzatore purchè costruiti entro l'anno 1985. 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.

Art. 6 - Telaio

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

Art. 7 - Alimentazione e accensioni**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 - G - L

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. 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. Potranno essere effettuati controlli a campione sul reparto accensioni, senza preavviso alcuno.

Art. 8 - Sistemi di scarico

1. Marmitta La marmitta deve essere dell'epoca o rifatta oggi rispettando il disegno originale documentato da riviste del periodo di appartenenza.
2. Silenziatore Il silenziatore potrà essere modificato senza alterare l'aspetto esteriore o sostituito anche con tipo differente dalla serie purchè esistente all'epoca, sia di produzione, sia in uso presso i reparti corse. Potrà essere di tipo meccanico o con materiale fonoassorbente e potrà essere fasciato con materiale antiscottatura. » 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.

Art. 9 - Cilindrata

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

Art. 10 - Estetica - livrea

1. 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.

Art. 11 - Carburante

1. Il carburante ammesso è del tipo in vendita tramite una rete commerciale di distribuzione sul territorio nazionale.

Art. 12 - Prospetto penalizzazioni - ammende - esclusioni**1. Penalizzazioni**

- Percorrere, in senso contrario a quello di gara, le zone di CO: 60 secondi.
- Fuoriuscita dal percorso e transito in senso contrario: min. 60 secondi max. 300 secondi.

- Meccanici e accompagnatori del pilota di riferimento
sorpresi in motociclo sul percorso: min. 60 secondi max 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.
 - Conducente sorpreso a depositare o gettare
qualsiasi oggetto nel Parco Chiuso: 5 secondi.
 - Ingresso in anticipo al CO: 60 sec. per ogni minuto di anticipo.
 - Ingresso in ritardo al CO: 60 sec. 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.
 - Conducente che si presenta in ritardo
alla linea di partenza: 60 sec. per ogni minuto di ritardo fino a max 180 sec.
2. Prospetto riassuntivo ammende
- mancato utilizzo di un tappetino per l'ambiente: euro 100,00
 - mancata consegna della tabella per il pilota ritirato: euro 50,00
 - mancata presenza alle premiazioni: euro 50,00
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 pilota ecc.) il pilota 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

Titolo X - Trial Gruppo 5

Il Regolamento Trial Gruppo 5 è pubblicato all'interno del Regolamento Trial.