



# TROPHÉE FIM ENDURO VINTAGE

ÉQUIPE DU TROPHÉE DES VÉTÉRANS FIM VINTAGE

ÉQUIPE FIM VINTAGE SILVER VASE

ÉQUIPE FÉMININE FIM VINTAGE CLUB

ÉQUIPE FIM VINTAGE CLUB

FIM VINTAGE INDIVIDUEL

## RÈGLEMENTS

# 2025



## Table des matières

01.1	GÉNÉRALITÉS.....	6
01.2	COURS .....	6
01.3	TESTS CHRONOMÉTRÉS .....	6
01.4	L'ORGANISATION DU TROPHÉE FIM ENDURO VINTAGE .....	7
01.4.1	Localisation.....	7
01.4.2	Règlement particulier (RP) - Publication.....	7
01.4.3	Formulaire d'inscription et inscriptions .....	7
01.5	LE TROPHÉE ENDURO VINTAGE .....	7
01.5.1	Équipe du Trophée des Vétérans Vintage .....	7
01.5.2	Équipe de vases vintage en argent .....	8
01.5.3	Équipe du club féminin vintage .....	8
01.5.4	Équipe du Vintage Club.....	8
01.5.5	Vintage individuel .....	9
01.6	PRINCIPES GÉNÉRAUX – PARTICIPANTS .....	9
01.7	JURIDICTION.....	9
01.8	OFFICIELS ET PROCÉDURES .....	9
01.8.1	Généralités .....	9
01.8.2	Officiels titulaires d'une licence FIM .....	10
01.8.3	Jury international FIM .....	10
01.8.4	Président du Jury FIM.....	10
01.8.5	Fonctions du président du jury FIM.....	10
01.8.6	Termes de référence du Jury International FIM .....	11
01.8.7	Procédure lors des réunions du jury .....	11
01.8.8	Publication des décisions du jury .....	11
01.8.9	Procès-verbaux des réunions du jury.....	11
01.8.10	Délégué FMN – Responsable d'équipe .....	11
01.8.10.1	Délégué FMN.....	11
01.8.10.2	Responsable d'équipe.....	12
01.8.11	Commissaire technique FMNR, Directeur technique FIM et Expert FIM Enduro Vintage.....	12
01.8.11.1	Responsables techniques de la FMNR :.....	12
01.8.11.2	Directeur technique de la FIM (si nommé) :.....	12
01.8.11.3	Expert FIM Enduro Vintage .....	12
01.8.12	Directeur de course.....	13
01.8.13	Chronométreurs .....	13
01.8.14	Responsable de la durabilité et responsable de la sécurité FMNR.....	13

01.8.14.1 Responsable du développement durable.....	13
01.8.14.2 Responsable de la sécurité FMNR.....	13
01.8.15 Horaires des officiels.....	14
01.9 CAVALIERS ET LICENCES.....	14
01.9.1 Âge des coureurs Équipe Vintage Veterans Trophy .....	14
01.9.2 Âge des coureurs Vintage Silver Vase Team .....	14
01.9.3 Âge des coureuses Vintage Women's Club Team .....	14
01.9.4 Âge des coureurs Vintage Individuel / Vintage Club Équipe.....	14
01.9.5 Licences de motocyclistes .....	14
01.10 CATÉGORIES ET CLASSES.....	14
01.10.1 Définition des motos d'enduro classiques : .....	14
01.10.2 Diamètre de la fourche avant .....	15
01.10.3 Jantes (seules celles décrites ci-dessous sont autorisées).....	15
01.10.4 Freins .....	16
01.10.5 Carburateurs.....	16
01.10.6 Tuyau d'échappement.....	16
01.10.7 Capacités .....	16
01.10.8 Caractéristiques de sécurité supplémentaires.....	16
01.10.9 Équipement de sécurité.....	16
01.10.10 Éclairage .....	16
01.11 PLAQUES D'IMMATRICULATION ET ORDRE DE DÉPART .....	17
01.11.1 Plaques d'immatriculation .....	17
01.11.2 Ordre de départ.....	17
01.12 CLASSEMENTS – RÉSULTATS FINAUX.....	17
01.12.1 Classement quotidien des classes .....	18
01.12.2 Classement par équipes .....	18
01.13 CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX .....	18
01.13.1 Les médailles individuelles souvenir/finisher du coureur .....	19
01.14 COMPORTEMENT ET ASSISTANCE DU CAVALIER.....	19
01.15 PROTESTATIONS ET APPELS.....	19
01.16 AMENDES ET FRAIS DE PROTESTATION .....	20
01.17 PÉNALITÉS.....	20
Liste des sanctions pouvant être prononcées par le Jury International FIM.....	21
01.17.1 Heure.....	21
01.17.2 Disqualification ou autres sanctions prévues par le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM .....	21
01.17.3 Disqualification du coureur et de l'équipe .....	22

01.17.4	Sanction financière .....	22
01.18	INTERPRÉTATION DES RÈGLEMENTS.....	22
01.19	PUBLICATION DES RÉSULTATS .....	22
1.	CONTRÔLES DU TEMPS.....	23
2.	ESSAIS.....	23
3.	PANNEAUX ROUTIERS .....	23
4.	LIEU DE DÉPART.....	23
5.	ZONE DE TRAVAIL FINALE.....	23
6.	PADDOCK DES CAVALIERS.....	24
7.	ZONE DE PRATIQUE.....	24
8.	PARKING POUR LA PRESSE, LE JURY, LES OFFICIELS .....	24
9.	SALLE DU JURY INTERNATIONAL FIM.....	24
10.	SALLE DE PRESSE .....	24
11.	LISTE DES HÔTELS.....	24
12.	RÉSULTATS .....	24
13.	PRIX .....	24
14.	CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX.....	25
15.	RÈGLEMENT PARTICULIER.....	25
16.	INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN.....	25
17.	GÉNÉRALITÉS .....	25
18.	TABLEAU D'AFFICHAGE OFFICIEL.....	25
	TABLEAU D'INSTRUCTIONS POUR L'ENTRETIEN .....	26

Ce règlement est publié sur [www.fim-MOTO.com](http://www.fim-MOTO.com). Si des mises à jour sont nécessaires, la dernière version publiée du règlement sera déterminante.

Articles mis à jour le 1.1.2025		
01.2	01.5.3	01.5.4
01.6	01.10.1	01.10.2
01.10.3	01.10.5	01.10.6
01.15		

Références à d'autres règlements de la FIM :

Règlement Technique FIM Enduro 2025 disponible [ICI](#).

Les articles modifiés à partir du 1.1.2025 sont en gras

## 01.1 GÉNÉRALITÉS

La FIM a créé un Trophée Enduro Vintage, selon les règles du Code Sportif FIM.

Ce règlement décrit uniquement les règles supplémentaires relatives à l'Enduro Vintage.

Toutes les autres règles FIM Enduro s'appliquent, sauf si elles sont expressément modifiées ici.

Lors de l'événement Enduro Vintage Trophy, les Trophée et Coupe FIM suivants seront organisés :

- Équipe Trophée Vétérans FIM Vintage • Équipe Vase d'Argent FIM Vintage • Équipe Club FIM Vintage Féminin • Équipe Club FIM Vintage
- Équipe Individuelle FIM Vintage

Le FIM Enduro Vintage Trophy est généralement un événement se déroulant sur 4 jours consécutifs (dont 3 jours de course).

L'événement est dédié au Trophée FIM Enduro Vintage et se déroulera comme suit :

- Jour 1 : Contrôle administratif/technique – Test d'accélération, Parc-Fermé et Cérémonie d'ouverture •
- Jour 2 : Parcours/Itinéraire et Test Enduro, Parc-Fermé •
- Jour 3 : Parcours/Itinéraire et Test Enduro, Parc-Fermé •
- Jour 4 : Parcours/Itinéraire et Cross final – Parc-Fermé – Cérémonie de remise des prix

## 01.2 COURS

Les pilotes évolueront dans un environnement naturel et varié afin de tester la fiabilité des motos et l'endurance des pilotes.

Les conditions de course seront variées et pourront se dérouler dans un désert, une forêt, une montagne, sur un sentier enneigé ou en zone urbaine. Les coureurs pourront être amenés à pousser leur moto par moments.

Les cavaliers évolueront sur un parcours commun et pourront rencontrer d'autres cavaliers.

Toute difficulté survenant et non prévue sera considérée comme faisant partie de la course et aucune réclamation ne sera acceptée.

L'itinéraire doit être composé de routes praticables par tous les temps et tous les types de motos.

Le parcours de l'épreuve sera tracé sur une piste tout-terrain, ouverte à la circulation normale, dont la longueur minimale recommandée sera de 100 km et maximale de +/- 150 km par jour (peut être modifiée par le Jury International FIM).

Il est recommandé que la durée totale d'une journée de compétition soit comprise entre quatre et cinq heures au temps A, les quinze minutes du dernier contrôle horaire étant exclues.

Le sens de la compétition peut être le même sur les deux jours et/ou prendre des parcours différents.

Un maximum de 30 % de la distance totale à parcourir peut être effectué sur des routes pavées.

Les horaires devront être adaptés aux catégories « Vintage ».....

Si l'événement a un format différent, l'organisateur doit envoyer le règlement complet et le format de la course au CEN au plus tard 4 mois avant le début de l'événement.

## 01.3 TESTS CHRONOMÉTRÉS

Des tests chronométrés doivent être programmés chaque jour.

Sauf cas de force majeure, les épreuves chronométrées doivent permettre aux participants de cumuler un minimum de 20 minutes d'épreuve chronométrée.

Le maximum est laissé libre selon la configuration des circuits mais ne doit pas dépasser plus de 60 minutes.

Une épreuve d'accélération, d'une longueur maximale de 200 mètres, peut également être proposée. Dans ce cas, le temps sera multiplié par 5 et ajouté aux autres épreuves cumulées.

## 01.4 L'ORGANISATION DU TROPHÉE FIM ENDURO VINTAGE

### 01.4.1 Localisation

Toute FMN peut demander à la FIM l'autorisation d'organiser le Trophée FIM Enduro Vintage . La FMN souhaitant organiser le Trophée FIM Enduro Vintage doit déposer sa candidature au moins deux ans à l'avance. Après présentation des candidatures et éventuellement visite du site, le Bureau de la CEN sélectionnera les deux meilleurs candidats, qui seront ensuite présentés au Conseil d'administration de la FIM pour élire le candidat. Ce choix doit être effectué au moins un an avant l'événement.

### 01.4.2 Règlement particulier (RP) - Publication

Le Règlement Particulier (RP) doit être publié dans les deux langues officielles de la FIM et doit être approuvé par la FMNR et la FIM, puis ratifié par le Jury International de la FIM.

La FMNR établit le RP du Trophée FIM Enduro Vintage .

Ces règlements seront de nature entièrement « nationale » et porteront sur des questions d'importance locale.

Le SR doit contenir toutes les informations locales telles que : l'itinéraire, la liste des hôtels, les mesures de sécurité, les frais d'inscription, le schéma de l'itinéraire, etc.

L'organisateur doit envoyer le SR par e-mail à l'Administration FIM.

Le SR doit être publié au moins deux mois avant la date de début des pré-inscriptions

Le SR sera disponible sur le site de la FIM : [www.fim-moto.com](http://www.fim-moto.com)

Aucune modification ne peut être apportée au SR après son approbation par la FIM ou la FMNR et après la date d'ouverture des pré-inscriptions.

Toutefois, dans des circonstances exceptionnelles, le Jury International de la FIM ou, si ce dernier n'a pas encore été nommé, la FMNR, peut autoriser une modification du RP si elle est approuvée par le Jury International de la FIM et portée ultérieurement à la connaissance de toutes les personnes concernées.

### 01.4.3 Formulaire d'inscription et inscriptions

Conformément au Règlement supplémentaire.

## 01.5 LE TROPHÉE ENDURO VINTAGE

### 01.5.1 Équipe du Trophée des Vétérans Vintage

Il s'agit d'une compétition dans laquelle chaque FMN, membre de la FIM, a le droit de nommer et d'inscrire une équipe nationale.

L'équipe doit être composée de trois coureurs âgés d'au moins 50 ans (au 1er janvier de l'année de l'épreuve). Chacun de ces coureurs doit être titulaire d'un passeport ou d'une carte d'identité, si celle-ci indique clairement la nationalité du pays qu'il représente.

Ces trois coureurs doivent représenter au moins deux (2) des catégories Vintage Classic A, B et C.

Une moto de catégorie A est obligatoire (conformément à l'art. 01.10.1).

Pas de redémarrage pour les coureurs de l'équipe Vintage Veterans Trophy. Tout coureur à l'abandon, et donc son équipe, sera pénalisé d'une heure.

Les trois meilleures équipes seront récompensées en fonction de leur classement cumulé.

### 01.5.2 Équipe de vases vintage en argent

Il s'agit d'une compétition à laquelle chaque FMN membre de la FIM peut inscrire une ou plusieurs équipes. Une équipe Vintage Silver Vase, composée de trois pilotes, peut être désignée par un club motocycliste local affilié et reconnu comme tel par la FMN qui la désigne, auquel cas les trois pilotes doivent avoir la nationalité du pays d'appartenance du club, ou être composée de trois pilotes de nationalités différentes mais affiliés à la même Union Continentale FIM.

Dans ce cas, la FMN de chaque coureur doit donner son accord et ils doivent être inscrits par la FMN de l'un des cavaliers.

Aucun coureur ne peut être membre de plus d'une équipe.

Les trois coureurs doivent être âgés d'au moins 40 ans (au 1er janvier de l'année de l'épreuve).

Ces trois coureurs doivent représenter au moins deux (2) des catégories Vintage Classic A, B et C.

Les noms des coureurs d'une même équipe (tous issus du même MC) seront déclarés au moment de l'inscription.

Chaque MC peut inscrire plusieurs équipes de Vase, étant entendu qu'il appartiendra à l'organisme organisateur de communiquer l'acceptation de l'inscription.

Tous les coureurs d'une équipe Vintage Silver Vase ne peuvent repartir qu'une seule fois. Ces coureurs, et donc leur équipe, seront pénalisés d'une heure.

### 01.5.3 Équipe du Club féminin Vintage

Il s'agit d'une compétition à laquelle chaque FMN membre de la FIM peut inscrire une ou plusieurs équipes. Une équipe de club féminin Vintage, composée de trois femmes, peut être désignée par un club motocycliste local affilié et reconnu comme tel par la FMN qui la désigne, auquel cas les trois femmes doivent avoir la nationalité du pays d'appartenance du club, ou être composée de trois femmes de nationalités différentes mais affiliées à la même Union Continentale FIM. Dans ce cas, la FMN de chaque femme doit donner son accord et les équipes doivent être inscrites par la FMN de l'une des femmes.

Aucun coureur ne peut être membre de plus d'une équipe.

Les trois cavalières doivent être âgées d'au moins 25 ans (au 1er janvier de l'année de l'épreuve).

Ces trois cavalières doivent représenter au moins 2 des catégories Vintage Classic A, B et C.

Les noms des coureurs d'une même équipe (tous issus du même MC) seront déclarés au moment de l'inscription.

Chaque MC peut inscrire plusieurs équipes, étant entendu qu'il appartiendra à l'organisme organisateur de communiquer l'acceptation de l'inscription.

Toutes les coureuses d'une équipe Vintage Women Club ne peuvent reprendre le départ qu'une seule fois. Ces coureuses, et par conséquent leur équipe, seront pénalisées d'une heure.

Le Jury International FIM se réserve le droit de former des équipes en fonction du nombre de coureuses inscrites individuellement ou en Club, afin d'augmenter le nombre d'équipes Club Féminines Vintage.

### 01.5.4 Équipe du Vintage Club

Il s'agit d'une compétition à laquelle chaque FMN membre de la FIM peut inscrire une ou plusieurs équipes. Une équipe de club Vintage (CT), composée de trois pilotes, peut être soit désignée par un club motocycliste local authentique, affilié et reconnu comme tel par la FMN qui la désigne, auquel cas les trois pilotes doivent avoir la nationalité du pays d'appartenance du club, soit être composée de trois pilotes de nationalités différentes mais affiliés à la même Union Continentale FIM.

Dans ce cas, la FMN de chaque coureur doit donner son accord et ils doivent être inscrits par la FMN de l'un des cavaliers.

Aucun coureur ne peut être membre de plus d'une équipe.



Ces trois coureurs doivent représenter au moins deux (2) des catégories Vintage Classic A, B et C.

Les noms des coureurs d'une même équipe (tous issus du même MC) seront déclarés au moment de l'inscription.

Chaque MC peut inscrire plusieurs équipes, étant entendu qu'il appartiendra à l'organisme organisateur de communiquer l'acceptation de l'inscription.

Tous les coureurs d'une équipe Vintage Club ne peuvent reprendre la course qu'une seule fois. Ces coureurs, et donc leur équipe, seront pénalisés d'une heure.

### 01.5.5 Vintage Individuel

Les cours individuels sont librement sélectionnables.

Les coureurs individuels ne peuvent « repartir » qu'une seule fois (1 fois), avec application d'une pénalité correspondant à 1 heure.

## 01.6 PRINCIPES GÉNÉRAUX – PARTICIPANTS

Chaque pilote inscrit doit être titulaire d'une licence pilote FIM Enduro Vintage Trophy valide ou équivalent (conformément à l'art. 70.2.1 du Code Sportif) et chaque pilote doit être titulaire d'un permis de conduire valide.

De plus, chaque coureur doit respecter le code de la route en vigueur dans le pays où l'Epreuve est organisée.

Pour les coureurs de plus de 50 ans, veuillez consulter le Code Médical FIM.

Les coureurs doivent s'acquitter des frais d'inscription stipulés dans le SR.

Le coureur sera autorisé à participer à l'épreuve lorsqu'il aura passé avec succès les contrôles administratifs et techniques.

Lorsque des voies publiques / routes sont utilisées, il est de la seule responsabilité du conducteur de s'assurer que sa machine est en état de rouler et que lui-même et sa machine sont conformes à toutes les exigences légales, y compris son permis de conduire et une assurance responsabilité civile valide pour la moto.

Pour toutes autres questions, veuillez vous référer au Règlement Particulier et aux Codes FIM applicables et Règlements.

## 01.7 JURIDICTION

A l'exception du Jury International FIM et des Délégués FIM, tous les titulaires d'une licence FIM, les titulaires d'un laissez-passer FIM, les officiels, leurs assistants ainsi que toutes les autres personnes impliquées dans la manifestation sont soumis à l'autorité du Directeur de Course désigné par l'organisateur.

## 01.8 OFFICIELS ET PROCÉDURES

### 01.8.1 Généralités

L'événement est contrôlé par le Jury International FIM.

L'épreuve doit être dirigée par des officiels en possession d'une licence FIM valide pour la discipline et la fonction concernées.

Ces officiels doivent être en possession d'une licence FIM valide pour la discipline et la fonction appropriées.

Un officiel ne doit pas être un coureur, un mécanicien, un sponsor, un assistant ou un promoteur participant à l'événement.

Tous les officiels doivent rester opérationnels et disponibles avec tout l'équipement requis pour l'événement en place dans le délai imparti pour déposer une protestation/un appel.

### 01.8.2 Officiels titulaires d'une licence FIM

Les officiels suivants doivent être en possession d'une licence FIM valide :

#### Les membres du Jury International FIM :

- Le président du jury
- Le deuxième membre du jury
- Intendant FMNR

#### Les responsables techniques :

- Directeur technique de la FIM
- Responsable technique FMNR
- Responsable technique en chef de la FMNR avec permis senior)

#### Et : (\*si nommé)

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Directeur de parcours FMNR</li> <li>• Expert FIM Enduro Vintage</li> <li>• Délégué(s) FMN (Commissaire sportif)</li> <li>• Délégué médical FIM*</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Délégué au développement durable de la FIM*</li> <li>• Intendant du développement durable de la FMNR</li> <li>• Médecin-chef</li> <li>• Chronométrateur</li> </ul> |
|---|---|

### 01.8.3 Jury international FIM

Le Jury International de la FIM sera composé de :

- Président du Jury nommé par la FIM
- 2e membre du jury nommé par le CEN
- Le 3ème membre du jury sera le délégué du FMNR

### 01.8.4 Président du Jury FIM

Le Président du Jury est nommé par la FIM.

Il doit s'assurer que les décisions du Jury International FIM sont conformes aux règles du Code Sportif, aux règlements publiés par la FIM et au Règlement Particulier de l'épreuve.

Il fixe les heures des réunions du Jury et, si nécessaire, convoque des réunions extraordinaires.

Le président du jury a le droit d'inviter tout invité aux réunions du jury, si cela est approprié pour l'événement.

Il est responsable de la communication avec les Délégués des FMN.

### 01.8.5 Fonctions du président du jury FIM

Il convoquera une réunion du Jury au début de l'épreuve et au cours de cette réunion, le Jury International FIM approuvera et contrôlera les points suivants :

- Les modifications éventuelles du SR après la date d'ouverture des inscriptions • vérifier que tous les coureurs et participants engagés en sont informés.
- Rapport du Secrétaire au Jury attestant que tous les cavaliers et participants engagés sont en possession de leurs licences respectives ainsi que tous les officiels ayant une quelconque responsabilité dans le déroulement de l'épreuve.
- Rapport du directeur de course indiquant toutes les mesures à prendre pour assurer le bon déroulement de l'événement.
- Les normes de sécurité de l'événement.
- Toute modification des demandes de mesures de sécurité supplémentaires demandées par les coureurs.
- L'autorisation officielle des autorités locales pour organiser l'événement et de la police d'assurance responsabilité civile de l'organisateur.
- À la fin de chaque journée de l'épreuve, le Président convoquera une réunion du Jury International FIM pour entendre les rapports du Directeur de Course, du Secrétaire du Jury et de tout autre officiel approprié.
- Le Président, conjointement avec le Directeur de Course, doit signer le classement officiel de l'épreuve. • Il doit également signer, avec le Secrétaire du Jury, tous les procès-verbaux des réunions.

Il devra envoyer les documents suivants à l'Administration de la FIM dans les 72 heures suivant la fin de l'épreuve :

- son rapport (en utilisant le formulaire officiel),
- les détails de toute protestation soumise ainsi que les frais perçus,
- une copie de la police d'assurance responsabilité civile.

#### 01.8.6 Termes de référence du Jury International de la FIM

Le Jury International de la FIM exerce le contrôle suprême de l'événement, mais uniquement en ce qui concerne l'application des règles de la FIM.

Codes, règlements de la FIM et du SR, qu'il doit ratifier. Par conséquent, les membres du jury ne sont responsables qu'envers la FIM.

Ils sont responsables de l'aspect sportif de l'organisation de l'événement dans lequel ils ont une fonction de surveillance et de discipline.

Toutes les responsabilités civiles et légales incombent aux organisateurs.

Le Jury International FIM peut autoriser une modification du RP ou du programme à condition que les règlements, tels que définis à l'Art. 01.4.2, soient respectés.

Le Jury International de la FIM n'est pas autorisé à apporter des modifications ou des ajouts aux règles de la FIM, mais est habilité à prendre des décisions dans les cas exceptionnels suivants :

Le Jury International FIM est le seul organe disciplinaire de l'épreuve compétent pour statuer sur toute réclamation pouvant survenir au cours de l'épreuve, sous réserve du droit d'appel ultérieur.

Le Jury International FIM est autorisé, soit de sa propre initiative, soit sur demande de l'organisateur ou du Directeur de Course, à retarder le départ d'une épreuve ; à faire améliorer le parcours ; à arrêter prématurément ou à annuler une partie ou la totalité de l'épreuve pour des raisons urgentes de sécurité ou pour toute autre raison de « force majeure ».

Le Jury International FIM doit statuer sur les sanctions éventuelles selon les conditions prévues au Code Disciplinaire et d'Arbitrage (Art. 3.1.3).

#### 01.8.7 Procédure lors des réunions du jury

Les décisions du Jury International de la FIM sont prises à la majorité simple. En cas d'égalité des voix, la voix du Président est prépondérante.

#### 01.8.8 Publication des décisions du jury

Toutes les décisions du Jury International de la FIM nécessaires au bon déroulement de l'épreuve ainsi que les résultats doivent être publiés dans les meilleurs délais. Ces décisions doivent être publiées dans les langues officielles de la FIM.

#### 01.8.9 Procès-verbaux des réunions du jury

Le procès-verbal doit être rédigé dans les deux langues officielles de la FIM, sauf si le jury accepte qu'il soit rédigé dans une seule langue officielle. Il est rédigé par le secrétaire du jury et signé par lui et le président du jury. Une copie de ce procès-verbal doit être envoyée à l'administration de la FIM dans les 72 heures suivant l'épreuve.

Le procès-verbal doit mentionner en détail les sanctions infligées, les décisions prises suite aux réclamations déposées (dont des copies doivent être jointes), les détails des accidents survenus, les éventuelles irrégularités constatées, ainsi que l'avis du Jury International FIM sur le succès de l'organisation et les éventuelles remarques qu'il juge dignes d'une mention spéciale.

#### 01.8.10 Délégué FMN – Chef d'équipe

##### 01.8.10.1 Délégué FMN \_\_\_\_\_

Toute FMN participant au Trophée FIM Vintage sera autorisée à désigner un délégué FMN pour participer aux réunions du jury. Ce délégué devra être titulaire d'une licence FIM (Directeur de Course Enduro ou Commissaire Sportif).

Son nom et son N° de licence doivent être envoyés aux Secrétariats de l'organisation et de la FIM 15 jours avant l'épreuve.

Une copie du document sera remise au Jury.

Le délégué national représente sa FMN et les coureurs inscrits par cette FMN. Il a droit à :

- assister aux réunions publiques du Jury, en qualité d'observateur ;
- recevoir les documents, y compris les procès-verbaux du Jury, pendant toute la durée de l'événement ;
- poser ses questions au Président du Jury afin que le Jury International de la FIM soit au courant de toutes les circonstances.

Si nécessaire, le Président du Jury organisera une réunion pendant l'événement avec les Délégués FMN afin d'expliquer le travail du Jury International FIM et de recevoir les remarques des Délégués.

#### 01.8.10.2 Chef d'équipe \_\_\_\_\_

Chaque FMN participant au Trophée FIM Vintage peut désigner un manager pour ses équipes, ou pour chacune de ces équipes. De plus, chaque équipe FIM Vintage Silver Vase, équipe FIM Women's Club ou équipe FIM Vintage Club engageant une ou plusieurs équipes peut désigner un manager pour sa ou ses équipes. Le(s) nom(s) doit(vent) être soumis(s) à l'organisateur avant ou pendant l'examen préliminaire. Seuls les managers d'équipe sont habilités à défendre et à représenter les intérêts de leurs équipes pendant l'événement. Ils ne sont pas autorisés à assister aux réunions du Jury International FIM.

### 01.8.11 Commissaire technique FMNR, directeur technique FIM et expert FIM Enduro Vintage

#### 01.8.11.1 Responsables techniques de la FMNR :

Le Commissaire Technique en Chef et le Commissaire Technique, nommés par la FMNR, ont la responsabilité des aspects techniques et doivent vérifier les machines et les équipements conformément aux règles de la FIM et au Règlement Supplémentaire. Règlements.

#### 01.8.11.2 Directeur technique de la FIM (si nommé) :

Le Directeur Technique FIM est nommé par le Directeur de la Commission Technique Internationale FIM en consultation avec le Directeur de la Commission Enduro FIM.

Le Directeur Technique FIM n'est pas responsable des vérifications techniques mais veillera à ce qu'elles soient effectuées conformément au Code Technique FIM.

Le Directeur Technique FIM travaille en coopération avec le Jury International FIM et le Délégué FIM.

L'autorité et les devoirs du directeur technique de la FIM comprennent, sans toutefois s'y limiter (veuillez également vous référer à la FIM Code technique) :

Le Directeur Technique de la FIM signalera toute préoccupation ou lacune relative aux vérifications techniques au Jury International de la FIM et au Délégué de la FIM et présentera des propositions pour résoudre ces préoccupations.

Le directeur technique de la FIM est l'arbitre final en ce qui concerne les problèmes techniques lors de l'événement, en collaboration avec l'expert Vintage de la FIM.

Le Directeur Technique FIM examinera avec le Commissaire Technique en Chef le(s) motorcycle(s) et l'équipement de protection de tout(s) coureur(s) impliqué(s) dans des accidents graves ou mortels et présentera un rapport écrit au Jury FIM.

Le Directeur Technique de la FIM assistera à toutes les réunions du Jury, mais sans droit de vote.

Pour tous les autres points sur la juridiction, les officiels, les rôles, les nominations, etc., non explicitement décrits ici, se référer au Règlement Particulier et au Code Sportif de la FIM.

#### 01.8.11.3 Expert FIM Enduro Vintage \_\_\_\_\_

L'Expert FIM Enduro Vintage est nommé par la FIM.

En cas de discussions ou d'incertitudes sur l'âge des motos, il travaillera en collaboration avec les Officiels Techniques concernant l'éligibilité des machines.

### 01.8.12 Directeur de course

Le directeur de course est responsable du bon déroulement de l'épreuve. Ses principales fonctions sont les suivantes :

S'assurer que le parcours est en bon état, que tous les officiels sont présents et prêts à exercer leurs fonctions et que les services de sécurité, médicaux et de contrôle sont en service.

Vérifier l'identité des pilotes, la numérotation correcte des motos et qu'il n'y a rien qui empêche un pilote de participer à l'événement, par exemple une suspension, une disqualification ou toute autre interdiction de conduire ;

Pour vérifier la validité des licences FIM, des autorisations de départ données par les FMN du coureur ainsi que tous les documents relatifs aux contrôles administratifs.

De reporter le début d'une épreuve pour un cas urgent de sécurité ou pour tout autre cas de force majeure ou de procéder à l'amélioration des conditions du parcours ; d'arrêter prématurément une épreuve ou d'annuler une partie du parcours ou la totalité de l'épreuve,

Empêcher un pilote ou une moto de prendre le départ, ou ordonner son retrait de l'épreuve s'il estime une telle action nécessaire pour des raisons de sécurité.

Afin de garantir le respect des règles FIM, il peut proposer des sanctions au Jury International FIM.

D'ordonner l'expulsion du parcours, des sections et des abords de toute personne refusant d'obéir aux ordres d'un fonctionnaire responsable.

Notifier au Jury FIM toutes les décisions prises ou à prendre et toute réclamation qui lui est adressée.

Rassembler les rapports des chronométreurs et autres responsables exécutifs ainsi que toutes les autres informations nécessaires à la présentation son rapport au Jury FIM et de faire approuver les résultats provisoires de l'épreuve.

### 01.8.13 Chronométreurs

Les chronométreurs désignés doivent être qualifiés pour utiliser le système de chronométrage de l'épreuve et être en possession d'une licence FIM.

### 01.8.14 Responsable de la durabilité et de la sécurité FMNR

#### 01.8.14.1 Responsable du développement durable

Le responsable du développement durable, nommé par la FMNR, sera responsable de tous les aspects environnementaux et devra notamment :

Veiller au respect du Code de l'Environnement FIM.

Avoir accès à toutes les informations concernant l'événement et être en mesure, avant, pendant et après l'événement, de donner des recommandations au Jury International de la FIM sur tous les aspects de l'événement qui peuvent avoir des effets néfastes sur l'environnement. conséquences.

Avoir le droit d'assister à toutes les réunions publiques du Jury FIM sans droit de vote.

Rédiger un rapport basé sur une liste de contrôle préparée par le CID et l'envoyer à l'Administration de la FIM et remettre une copie au Président du Jury de la FIM.

#### 01.8.14.2 Responsable de la sécurité FMNR

S'assurer que le Règlement du Trophée FIM Vintage et le Manuel de Travail (le cas échéant) sont respectés.

Avoir accès à toutes les informations concernant l'événement et être en mesure, avant, pendant et après l'événement, de formuler des recommandations au Jury International FIM sur tous les aspects de l'événement susceptibles d'avoir des conséquences néfastes sur la sécurité des coureurs, du public et des officiels. S'assurer que des zones de sécurité ou des systèmes de protection sont mis en place en collaboration avec l'organisateur et le Jury. Être autorisé à assister à toutes les réunions publiques du Jury sans droit de vote. droite.

### 01.8.15 Horaires des officiels

Les officiels doivent arriver sur le lieu de l'événement au moins :

Jury International FIM : la veille du début des essais.

Intendant technique, personnel administratif et intendant de la durabilité et médecin : au moins avant 18h00 la veille de l'entraînement.

Tous les officiels doivent rester disponibles et pleinement opérationnels sur le circuit jusqu'à la fin de la période de protestation.

## 01.9 CAVALIERS ET LICENCES

### 01.9.1 Âge des coureurs Équipe Vintage Veterans Trophy

Les cavaliers doivent être âgés d'au moins 50 ans (au 1er janvier de l'année de l'épreuve).

Les candidats âgés de plus de 50 ans doivent joindre à leur demande de permis de conduire un certificat d'aptitude médicale (comportant un électrocardiogramme de tolérance à l'effort normal) délivré par un médecin reconnu par leur FMN.

### 01.9.2 Âge des coureurs Vintage Silver Vase Team

Les cavaliers doivent être âgés d'au moins 40 ans (au 1er janvier de l'année de l'épreuve).

### 01.9.3 Âge des coureurs Vintage Women's Club Team

Les cavaliers doivent être âgés d'au moins 25 ans (au 1er janvier de l'année de l'épreuve).

### 01.9.4 Âge des coureurs Vintage Individuel / Vintage Club Équipe

Les conducteurs doivent être titulaires d'un permis de conduire valide.

### 01.9.5 Licences de motards

Tous les pilotes doivent être titulaires d'une licence FIM Enduro Vintage Trophy valide.

## 01.10 CATÉGORIES ET CLASSES

### 01.10.1 Définition des motos d'enduro classiques :

En règle générale, les motos doivent avoir les caractéristiques de construction d'origine correspondant à leur modèle et à leur année de construction.

Les catégories A, B, C, X et Open ont été créées et les catégories et classes suivantes ont été définies :

#### A - Classique 75 (Fabriqué jusqu'en 1975)

A0 : jusqu'à 75cc

A1 : jusqu'à 125cc

A2 : jusqu'à 175cc

A3 : plus de 175 cm3

#### B - Classique 79 (Fabriqué jusqu'en 1979)

B0 : jusqu'à 80cc

B1 : jusqu'à 125cc

B2 : jusqu'à 175cc

B3 : jusqu'à 250cc

B4 : plus de 250 cm3

#### C - Classique 83 (Fabriqué jusqu'en 1983)

C0 : jusqu'à 80cc

C1 : jusqu'à 125cc

C2 : jusqu'à 250 cc

C3 : plus de 250cc

#### X - EVO 1986 (Fabriqué jusqu'en 1986)

X1 : jusqu'à 125cc X2 : plus de 125cc

#### Ouvert en 1991 (fabriqué jusqu'en 1991) :

Aucune distinction de capacité.

Catégorie A, B et C : refroidissement par air - freins à tambour - deux amortisseurs.

Les motos Puch Frigerio F1 avec moteur Rotax, KTM mc5, Hiro et Sachs 7V ne sont pas admises en Catégorie A.

Les Cagiva 125 RX (2H) et SWM TF1 125, 175, 250 ne sont pas admises en Catégorie B.

Catégorie C : refroidissement par air, freins à tambour, deux amortisseurs et cantilevers si présents de série (voir Yamaha – Kramer - Rokon), à l'exclusion des amortisseurs simples avec cinématique de référence, lamelles si de série, ou documentées de manière fiable, refroidissement liquide autorisé uniquement pour Minarelli et Puch uniquement par induction, pompes à eau interdites.

Les nouveaux modèles de motos qui ont été présentés à l'exposition de 1979 et qui étaient déjà au départ de l'ISDT 1979 appartiennent à la catégorie C.

Pour toutes les catégories jusqu'à C, les suspensions progressives (Monocross, Prolink, Unitrak, ITC, etc.) et le refroidissement liquide sont interdits (les cantilevers sont autorisés s'ils sont d'origine).

Catégorie X : refroidissement par air ou liquide, freins à tambour ou à disque, deux amortisseurs et mono amortisseurs avec cinématique si présents de série.

Toutes les Yamaha 350 TT seront classées dans la catégorie Open.

Les motos BMW Replica doivent respecter la période pour être admises en catégorie A, B ou C. Sinon (frein à disque), en catégorie X.

Les Wankel Hercules construits avec des moteurs modernes (motoneige) ne sont pas acceptés.

Le pilote est seul responsable de son propre déroulement de la course, la responsabilité de la conformité des motos et du respect des règles de circulation établies par le Code de la Route et toute autre référence réglementaire (assurance, révision, etc.) incombe au pilote, qui en assume l'entière responsabilité.

Les motos doivent être peintes avec les couleurs d'origine ou officielles de l'usine.

Compte tenu de la disponibilité limitée de certains composants, l'utilisation des pièces suivantes non originales, mais du type largement commercialisé au moment de la construction de la moto, est autorisée.

- Garde-boue •

- Accélérateur •

- Leviers de guidon •

- Silencieux (doivent être le plus proche possible de celui d'origine (forme et caractéristiques) • Les jantes peuvent être en acier ou en aluminium mais doivent être d'aspect Vintage. • Fourches

Les tubes de fourche doivent avoir les mêmes spécifications que celles utilisées dans la fabrication d'origine de la moto, même si la taille et la marque sont différentes.

Pour les motos fabriquées avant 1975, le débattement maximal de la fourche est de 225 mm. La longueur maximale des amortisseurs arrière (axe à axe) est de 375 mm.

Quant à la Catégorie X, la longueur des tubes et des suspensions est libre, mais ils doivent être d'époque.

#### 01.10.2 Diamètre de la fourche avant

- Catégorie A : • maximum 35 mm (38 mm pour Maico 1975) maximum

- Catégorie B : • 38 mm maximum 38

- Catégorie C : • mm (40 mm pour Husqvarna, 42 mm pour Maico)

#### 01.10.3 Jantes (seules celles décrites ci-dessous sont autorisées)

- Catégorie A : • jantes en acier chromé ou couleur aluminium si d'origine. jantes

- Catégorie B : • couleur aluminium ou or si d'origine jantes couleur

- Catégorie C : • aluminium ou or jantes couleur

- Catégorie X : • aluminium ou or

#### 01.10.4 Freins

Les pièces de freinage doivent correspondre au système de freinage d'origine. Si une moto possède des éléments d'une catégorie supérieure, elle sera obligatoirement classée dans cette catégorie.

#### 01.10.5 Carburateurs

Les carburateurs doivent être de la même époque que l'année de fabrication de la moto même si le diamètre et la marque sont différents.

Catégorie A : Les carburateurs Mikuni sont interdits, même s'ils sont référencés simultanément. Ils ne sont admis que sur les motos sur lesquelles ils faisaient partie de l'équipement des modèles de série.

Les carburateurs Flat Slide sont interdits.

#### 01.10.6 Tuyau d'échappement

Le silencieux doit être de la même époque que la moto ou identique à la pièce d'origine. Catégorie A : les pots d'échappement de type « serpent » sont interdits.

#### 01.10.7 Capacités

Cylindrée : la moto peut dépasser la cylindrée d'origine jusqu'à 5 % sans être exclue de la classe à laquelle elle appartient.

Si la cylindrée du moteur a été augmentée ou réduite par le constructeur de manière exceptionnelle et est documentée historiquement (voir carte de circulation, journaux de l'époque, rapports de compétition, etc.)

Championnat, la FIM évaluera la situation au cas par cas. Si ces motos sont acceptées, la carte grise devra être modifiée afin de déterminer la classe à laquelle elles appartiennent.

#### 01.10.8 Caractéristiques de sécurité supplémentaires

Conformément au Règlement Technique FIM Enduro en vigueur (notamment en ce qui concerne la protection des pignons, il est stipulé que les motos Enduro d'époque sont exemptées de cette exigence), les pneus Enduro FIM sont obligatoires.

Toute traverse de guidon doit être rembourrée. À défaut, les colliers de serrage doivent être rembourrés. L'utilisation de mousse est autorisée. Les repose-pieds rabattables sont fortement recommandés. L'utilisation de protège-mains est autorisée, mais doit être de type ouvert et respecter l'aspect historique et esthétique du véhicule.

En conclusion, il est souligné que toutes les pièces modifiées par rapport aux pièces d'origine (cylindres, boîte de vitesses et embrayage, carburateurs, allumage, tubes de fourche et suspensions) doivent impérativement dater du millésime de la moto.

Le système d'allumage est libre : les allumages électroniques doivent avoir une avance à l'allumage directement proportionnelle au régime moteur. Le capteur doit uniquement enregistrer le régime moteur. Les systèmes d'allumage cartographiés (qui capturent des données de référence autres que le régime moteur) ne sont pas autorisés. Les systèmes d'allumage électroniques numériques ne sont pas autorisés.

#### 01.10.9 Équipement de sécurité

Les pilotes doivent porter un équipement de sécurité conforme au Règlement Technique FIM d'Enduro. Le port du casque doit être conforme au Règlement Technique Général FIM. Les protections dorsales et thoraciques sont obligatoires.

#### 01.10.10 Éclairage

L'éclairage est obligatoire. Il doit fonctionner simultanément grâce à l'énergie fournie par le moteur. Son fonctionnement sera vérifié lors du contrôle technique.



## 01.11 PLAQUES D'IMMATRICULATION ET ORDRE DE DÉPART

### 01.11.1 Plaques d'immatriculation

La moto doit avoir trois plaques d'immatriculation : une avant et deux latérales.

Les autocollants pour plaques d'immatriculation seront fournis par les organisateurs.

• Équipe FIM Vintage Veteran Trophy Fond rouge	• Équipe FIM Silver Vase	Numéros blancs
	Fond vert foncé • Équipe féminine	Numéros blancs
de club FIM	Fond violet • FIM	Numéros blancs
Vintage Individuel / Club	Équipe Fond jaune	Chiffres noirs

### 01.11.2 Ordre de départ

- Jour 1 : Selon les catégories, classes et numéros de départ : Trophée, Vase d'Argent, Femmes, Individuel/Équipe Club.
- Jour 2 : Selon les classes et les numéros de départ : Trophée, Vase d'Argent, Femmes, Individuel/Équipe Club.
- Jour 3 : Selon le classement général de la veille par temps : Trophée, Vase d'Argent, Femmes, Individuel/Équipe Club.
- Jour 4 : Selon le classement des classes de la veille par temps dans l'ordre inverse : Individuel/Équipe Club, Femmes, Vase d'Argent, Trophée.

## 01.12 CLASSEMENTS – RÉSULTATS FINAUX

Afin de trouver un équilibre entre l'âge des motos et l'âge des pilotes au sein des catégories, chaque pilote reçoit un temps de handicap pour chaque journée de roulage selon la formule suivante :

- Chaque cavalier reçoit un temps de handicap (ajouté à son temps de course)
- Le facteur de handicap doit être décidé par le jury international de la FIM et indiqué lors de l'avis officiel conseil
- Un ajustement peut être effectué pour le jour de roulage suivant, par le Jury International FIM.

Calcul du handicap :

$$\text{Handicap} = \frac{(\text{Nombre de tours}) \times (\text{temps de conduite estimé de tous les tests spéciaux par tour}) \times (\text{Facteur})}{(\text{Âge de la moto} + \text{Âge du pilote})}$$

Définition:

Temps de conduite estimé de toutes les épreuves spéciales par	300 secondes
tour : Nombre de	
tours : Facteur :	2 25 (ou 20, 30, 35, 50, etc.)

Exemple 1 :

Âge du cavalier :	65 ans		
Âge de la moto :	33 ans	$\frac{2 \times 300 \times 25}{65 + 33}$	Handicap = 153 secondes

Exemple 2 :

Âge du cavalier :	25 ans		
Âge de la moto :	33 ans	$\frac{2 \times 300 \times 25}{25 + 33}$	Handicap = 258 secondes

### 01.12.1 Classement quotidien des classes

Le classement quotidien de chaque épreuve sera établi par la somme des temps obtenus lors des épreuves spéciales, des pénalités aux contrôles horaires et du temps de handicap. Le vainqueur sera le coureur ayant réalisé le meilleur temps.

Le coureur réalisant le meilleur temps ne recevra aucun point de pénalité. Les coureurs suivants recevront chacun des points de pénalité correspondant à la différence avec le meilleur.

Le coureur avec le moins de points de pénalité est le vainqueur de la classe.

Classement final par classe – tous les points de score acquis au cours des journées individuelles seront additionnés : le vainqueur sera le coureur qui aura totalisé le moins de points de pénalité.

### 01.12.2 Classement par équipes

Le score des équipes Vintage Veterans Trophy, Vintage Silver Vase, Vintage Club et Vintage Women's Club sera effectué en additionnant tous les points de pénalité des trois coureurs.

Le classement final de la course sera établi par la somme des résultats quotidiens. Parmi les équipes du Trophée des Vétérans Vintage, du Vase d'Argent Vintage, du Club Vintage et du Club des Femmes Vintage, l'équipe ayant accumulé le moins de points de pénalité remporte la course. En cas d'égalité, l'équipe ayant accumulé le plus de points de pénalité, puis celle ayant accumulé le moins de points, remporte la course. En cas d'égalité, l'équipe ayant réalisé le meilleur temps total remporte la course.

## 01.13 CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX

Les modalités seront indiquées par l'organisateur.

L'équipe gagnante du Trophée FIM des Vétérans Vintage se verra remettre un trophée. Chacun des trois coureurs des trois équipes sur le podium recevra une médaille FIM :

- Première place : 3 x médailles d'or FIM 3
- Deuxième place : • x médailles d'argent FIM
- Troisième place : 3 x médailles de bronze FIM

L'équipe gagnante du FIM Silver Vase Team se verra remettre un trophée. Chacun des trois coureurs des trois équipes sur le podium recevra une médaille FIM :

- Première place : 3 x médailles d'or FIM 3
- Deuxième place : • x médailles d'argent FIM
- Troisième place : 3 x médailles de bronze FIM

L'équipe gagnante du FIM Vintage Women's Club Team sera récompensée par un Trophée.

Chacun des 3 coureurs des 3 équipes sur le podium recevra une médaille FIM :

- Première place : 3 x médailles d'or FIM 3
- place : • Deuxième place : x médailles d'argent FIM
- place : • Troisième place : 3 x médailles de bronze FIM

Les trois premiers coureurs de chacune des catégories Vintage, telles que définies à l'Art. 01.10.1, seront récompensés par l'organisateur.

Les trois premiers coureurs de chaque équipe Vintage Club, tels que définis à l'art. 01.5.4, seront récompensés par l'organisateur.

L'organisateur est responsable de la cérémonie de remise des prix. Il devra veiller à la mise en place des drapeaux et hymnes nationaux, des logos, des fonds et du podium. Il sera également chargé de fournir les différents trophées.

### 01.13.1 Les médailles individuelles du coureur souvenir/finisher

L'organisateur est libre de produire une médaille souvenir pour les finalistes.

L'obtention des médailles souvenirs, fournies par l'Organisateur, se fera par classe dans chaque catégorie, comme défini à l'Art. 01.10.1.

Pour être admissible à une médaille souvenir, le coureur doit avoir terminé le parcours complet, c'est-à-dire qu'il doit avoir été classé comme finisher chaque jour et prendre le départ de l'épreuve finale à condition que l'épreuve finale ne soit pas annulée.

### 01.14 COMPORTEMENT ET ASSISTANCE DU CAVALIER

Les coureurs doivent toujours se conformer aux dispositions du Règlement du Trophée FIM Enduro Vintage.

Les coureurs doivent être physiquement et mentalement aptes à contrôler leur moto afin de favoriser la sécurité des autres coureurs, des membres de l'équipe, des officiels, des spectateurs et des autres personnes impliquées dans la réunion.

Les coureurs doivent signaler tout trouble médical sous-jacent ou toute blessure qu'ils pourraient avoir au Jury International de la FIM.

A tout moment de la réunion, sur demande du commissaire technique, les coureurs doivent se présenter eux-mêmes et/ou leur(s) moto(s) et/ou leur équipement à la vérification technique.

Les coureurs peuvent être tenus responsables des actions des membres de leur équipe.

Il est interdit aux coureurs et aux membres de l'équipe de conduire tout véhicule motorisé (à l'exception des vélos) sur la piste en dehors de l'épreuve officielle.

Les coureurs sont tenus d'assister à tous les briefings et de prendre connaissance de toutes les informations et instructions données. Le chef d'équipe est encouragé à y assister.

Lors d'une réunion, un cavalier doit toujours s'efforcer de réussir. Dans le cas contraire, il ne sera pas autorisé à poursuivre la compétition et s'expose à des pénalités.

Les coureurs doivent rouler de manière responsable, sans mettre en danger les autres concurrents ou les autres participants à la réunion.

Toute assistance extérieure aux coureurs sur le parcours est interdite, sauf si elle est fournie par un commissaire de piste exerçant ses fonctions pour assurer la sécurité ou prévenir les blocages. Tout coureur enfreignant cette règle sera disqualifié de la course.

Les commissaires peuvent aider les pilotes en soulevant les motos, en les déplaçant vers un endroit sûr ou en montée. Toute réparation ou tout réglage doit être effectué par le pilote, seul et sans aide extérieure.

Les coureurs doivent utiliser uniquement la piste. Cependant, s'ils la quittent accidentellement, ils peuvent poursuivre leur course en y revenant en toute sécurité, sans avantage, depuis le point le plus proche de leur départ.

Il est interdit de couper la piste. Toute tentative de couper la piste pour obtenir un avantage sera sanctionnée d'une pénalité de 5 secondes pouvant aller jusqu'à la disqualification, à la discrétion du Jury International FIM. Des pénalités supplémentaires pourront être appliquées.

### 01.15 PROTESTATIONS ET APPELS

1. Toute personne ou groupe de personnes (coureur, équipe, constructeur, officiel, etc.), reconnue par la FIM et concernée par une décision prise sous l'autorité de la FIM, peut demander réparation pour les conséquences de cette décision.
2. Toutes les réclamations doivent être déposées auprès du Jury International de la FIM.

3. En règle générale, les réclamations contre l'éligibilité d'un pilote, d'une équipe ou d'une moto engagée doivent être formulées avant le premier départ de l'événement.
4. Toute autre protestation doit être déposée immédiatement après que le motif de la protestation est connu.
5. Les protestations contre les résultats doivent être présentées dans les 30 minutes suivant l'annonce des résultats.  
résultats.
6. 30 minutes après l'arrivée au Parc Fermé du dernier coureur ou 30 minutes après la fin de la  
test de vitesse si la protestation est contre un coureur ou une machine.
7. 24 heures après la publication des résultats provisoires si la réclamation est dirigée contre le calcul des résultats ou contre  
l'organisation en rapport avec ceux-ci, à condition que toute réclamation découlant de la course du troisième ou du quatrième  
jour, ou de l'épreuve de vitesse, soit formulée dans les 30 minutes suivant l'annonce des résultats provisoires.
8. Les réclamations doivent être déposées conformément au Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM (Art. 3.1.3) et au Règlement  
Particulier de l'épreuve et être accompagnées d'une somme de 660 € ou du montant équivalent en monnaie locale,  
remboursable si la réclamation est justifiée.
9. Si la réclamation implique le démontage d'une moto, les frais de réclamation doivent être accompagnés d'un supplément de 150  
€. Ce supplément sera versé au mécanicien du pilote ayant ouvert le moteur si celui-ci est jugé non conforme au règlement.  
Si le moteur est jugé non conforme au règlement, le supplément sera restitué au plaignant.
10. Les protestations entraînant un contrôle de carburant doivent être accompagnées d'un supplément de 750.- €.
11. Aucune réclamation ne peut être formulée contre une décision du Jury International FIM, mais un appel peut être interjeté  
auprès de la CAI, conformément au Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. Cet appel doit être présenté au plus tard 5  
jours après la notification de la décision du Jury FIM (caution pour appel : 1 320 €).

#### 01.16 AMENDES ET FRAIS DE PROTESTATION

La FMNR tiendra un compte de toutes les amendes et frais de protestation perçus et enverra le compte et les montants perçus à la FIM à la fin du Vintage Trophy.

#### 01.17 PÉNALITÉS

Conformément à l'art. 3.1.3 du Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM, les sanctions suivantes peuvent être prononcées par le Jury International sans préjudice des art. 2.2 et 2.3.

La sanction doit être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes le cas échéant) et tenir compte de tout avantage éventuel retiré par le coureur.

En outre, le Jury International peut renvoyer l'affaire devant la Cour Disciplinaire Internationale afin d'imposer une sanction plus lourde que celle que le Jury International est habilité à infliger.

## Liste des sanctions qui peuvent être prononcées par le Jury International de la FIM

### 01.17.1 Temps

- Équipe Vintage Veterans Trophy : journée incomplète pour un membre de l'équipe ou sa disqualification • Équipe ..... Art. 01.5.1 ..... 1 heure
- Vintage Silver Vase : journée incomplète pour un membre de l'équipe ou sa disqualification • Équipe Vintage Women's ..... Art. 01.5.2 ..... 1 heure
- Club : journée incomplète pour un membre de l'équipe ou sa disqualification • Équipe Vintage Club : journée incomplète ..... Art. 01.5.3 ..... 1 heure
- pour un membre de l'équipe ou sa disqualification ..... Art. 01.5.4 ..... 1 heure
- Vintage Individuel : journée incomplète ou sa disqualification • Démarrage du ..... Art. 01.5.5 ..... 1 heure
- moteur dans la zone de travail • Démarrage du moteur ..... 1 minute
- sur la ligne de départ avant que le signal de départ n'ait été donné • Pour chaque minute commencée en ..... 10 secondes
- retard à l'arrivée à la ligne de départ • Ne pas franchir la ligne des ..... 1 minute
- 20 mètres sous la puissance du moteur dans la minute qui suit le signal de départ ..... 10 secondes
- Arrivée tardive ou anticipée à un contrôle horaire ; pour chaque minute commencée ..... 1 minute par minute

#### Tests

Chronométré à 1/100 s

- Bénéficier d'une modification du parcours d'une épreuve chronométrée • ..... 1 minute (minimum)
- Départ lancé • Le ..... 1 minute
- coureur n'a pas pris le départ d'une épreuve avant que le « zéro » ne soit atteint
- o 1ère infraction o ..... avertissement
- 2ème infraction o ..... 20 secondes
- 3ème infraction o ..... 1 minute
- 4ème infraction ..... disqualification

#### Test final

Chronométré à 1/100 s

- Sortie involontaire du parcours du test et non-retour à l'endroit d'où la sortie a été effectuée ..... à partir de 5 secondes de pénalité de temps à la disqualification.
- Maximum de 5 minutes ajoutées au temps réalisé par le coureur.

### 01.17.2 Disqualification ou autres sanctions prévues par la FIM Code de discipline et d'arbitrage

Les disqualifications ou autres sanctions prononcées sont prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM.

Les sanctions doivent être proportionnelles à l'infraction, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes le cas échéant) et tenir compte de tout avantage éventuel retiré par le coureur.

- Dépassement du niveau sonore après réparation du silencieux •
- Dépassement du niveau sonore
- o 1ère infraction : o ..... pénalisé d'une
- 2ème infraction : • ..... disqualification d'une minute

#### Réception de pièces détachées dans le Parc Fermé

- Carburant non conforme au règlement technique d'Enduro
- Fumer dans le Parc Fermé, la zone de travail ou la zone de départ.
- Entrée dans le Parc Fermé avec moteur en marche
- Démarrage du moteur en Parc Fermé

- Réparations dans l'enceinte de départ avant que le signal de départ ne soit donné
- Assistance dans la zone de travail sauf exception autorisée • Être en retard de plus de 15 minutes au départ
- Arrivée tardive à un contrôle horaire dépassant 30 min.  
après l'heure de départ initiale ..... Sera classé comme retraits
- Faire le plein en dehors des zones officielles ou transporter du carburant ailleurs que dans le réservoir
- Lubrification de la chaîne non effectuée par le cycliste
- Ne pas arrêter le moteur pendant le ravitaillement
- Réalisation de tout type de travaux de soudure dans les zones de ravitaillement
- Utiliser une force motrice étrangère
- Accepter une aide extérieure en dehors des zones prévues par l'organisateur
- Être accompagné d'un autre cavalier
- Conduite en dehors de l'itinéraire ; conduite dans la mauvaise direction ; non-respect de l'itinéraire balisé
- Non-respect du code de la route
- Modifier une carte de pointage ou une carte d'itinéraire ou utiliser la carte d'un autre coureur • Manquer un contrôle horaire
- Manquer ou ne pas s'arrêter à un contrôle d'itinéraire
- Modifier de quelque manière que ce soit le déroulement des Épreuves Spéciales
- Pratique sur le parcours des tests
- Quitter volontairement le parcours d'essai ou raccourcir la piste entraîne ..... à partir de 5 secondes une pénalité de disqualification
- Conduite en sens inverse lors du test final

### 01.17.3 Disqualification du coureur et de l'équipe

Les disqualifications ou autres sanctions prononcées sont prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM.

Les sanctions doivent être proportionnelles à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes le cas échéant) et tenir compte de tout avantage éventuel retiré par le coureur.

- Marquage manquant ou marquage de remplacement officiel
- Changer la moto
- Cylindrée du moteur dépassant la limite minimale ou maximale autorisée pour la classe qui est indiquée sur le formulaire d'inscription.

### 01.17.4 Sanction financière

- Ne pas utiliser de tapis d'environnement • ..... 150 EUR
- Ne pas avoir d'extincteur portatif pendant le ravitaillement • Perte ..... 150 EUR
- du transpondeur pendant l'événement • Le pilote participe ..... 250 EUR
- à ce qu'on appelle un « burn out de pneu » ..... jusqu'à 500 EUR

## 01.18 INTERPRÉTATION DES RÈGLEMENTS

L'interprétation du présent règlement et du RP relève de la responsabilité de la CEN (voir art. 4 du Code Sportif). Toute question non prévue dans ce règlement sera soumise à l'interprétation du Jury International de la FIM.

## 01.19 PUBLICATION DES RÉSULTATS

Les résultats complets doivent être publiés chaque jour dès que possible. Toutefois, en cas de difficulté, les temps journaliers doivent être publiés avant la réunion du Jury International FIM du soir et les coureurs doivent être informés des résultats de la veille avant leur départ chaque matin.

## NORMES FIM POUR LES ORGANISATEURS DU TROPHÉE FIM ENDURO VINTAGE

### 1. CONTRÔLES DU TEMPS

Les contrôles horaires doivent être clairement signalés, depuis le Parc Fermé, 48 heures avant le début de l'épreuve, afin que les coureurs, la presse et les spectateurs puissent les retrouver facilement.

### 2. TESTS

Tous les tests seront inspectés par le Jury International FIM avant l'épreuve. L'organisateur doit mettre à disposition à temps un coureur disposant d'un véhicule adapté et connaissant les lieux des tests afin que le Jury International FIM puisse les inspecter.

Les tests devront être clairement signalés, dès le Parc Fermé, 48 heures avant le début de l'épreuve, afin que les coureurs, la presse et les spectateurs puissent les retrouver facilement.

Le chronométrage est assuré par un système transpondeur/décodeur comme équipement principal et un appareil auxiliaire fonctionnant automatiquement (type TAG), avec imprimante, synchronisé en temps réel et enregistrant le temps au 1/100 de seconde. Des cellules photoélectriques reliées au chronomètre activeront le départ et la fin du chronométrage.

Un panneau d'affichage numérique relié directement au système de chronométrage indiquera le temps enregistré par le coureur lorsqu'il franchit la ligne d'arrivée.

Un moniteur doit compléter l'affichage de la classification du test.

L'épreuve en circuit fermé doit être délimitée par des rubans de couleurs différentes pour chaque côté.

L'accès au départ et à l'arrivée de l'épreuve d'Enduro doit être clairement indiqué par des panneaux afin que les pilotes et les responsables puissent le trouver facilement.

Pour les épreuves, l'organisateur doit installer des écrans de télévision affichant les temps. En l'absence d'écran pendant les épreuves, l'organisateur doit communiquer aux responsables les informations telles que les heures de départ et d'arrivée des coureurs pour permettre le calcul des temps.

### 3. PANNEAUX ROUTIERS

La signalisation routière est obligatoire pour localiser les épreuves et les points de contrôle horaire. Elle doit être installée au moins 48 heures avant le début de l'épreuve.

### 4. LIEU DE DÉPART

Un haut-parleur doit être installé pour interpeller les coureurs en anglais, en français et dans la langue nationale.

Une horloge avec l'heure officielle doit être installée à l'entrée/sortie.

### 5. ZONE DE TRAVAIL FINALE

La zone de travail finale doit avoir des dimensions répondant aux exigences les plus strictes en fonction du lieu et du type d'épreuve. Le sol doit permettre la circulation des véhicules de transport des concurrents par tous les temps. L'organisation des places de stationnement doit garantir un positionnement rationnel des véhicules occupant le paddock. Les routes doivent être ouvertes en permanence pour permettre aux véhicules de quitter la zone de travail finale. Des installations sanitaires (au moins des toilettes) sont obligatoires. Des poubelles, des bacs de récupération d'huile, d'eau de refroidissement, de carburant, etc. doivent être prévus en quantité suffisante.

## 6. PADDOCK DES CAVALIERS

Un paddock doit être prévu pour l'installation de mobil-homes, caravanes, tentes, etc. Ce paddock peut être situé sur un terrain de camping et éloigné de la zone de travail finale. Il doit être équipé d'électricité, d'eau et de sanitaires (douches avec eau chaude, toilettes) en nombre suffisant.

Les installations du paddock des cavaliers doivent être accessibles à tous les cavaliers sans aucun frais financier.

## 7. ZONE DE PRATIQUE

Une zone d'entraînement sera installée et signalée par des panneaux depuis le paddock des coureurs.

## 8. STATIONNEMENT POUR LA PRESSE, LE JURY ET LES OFFICIELS

Des places de stationnement séparées pour la presse, les membres du jury et les officiels doivent être installées et spécialement signalées.

## 9. SALLE DU JURY INTERNATIONAL FIM

Pour les réunions du Jury International FIM, une salle doit être prévue pour assurer des conditions de travail silencieuses à environ 30 personnes.

Les tables et les chaises seront disposées à l'intérieur de manière à ce que chacun puisse voir les membres du Jury.  
Des boissons seront offertes.

Un traducteur, au moins dans les deux langues officielles de la FIM, doit être présent afin de faciliter le bon déroulement des réunions du Jury International de la FIM.

Tous les documents doivent être disponibles en quantité suffisante pour toutes les personnes autorisées à assister aux réunions du Jury International FIM.

## 10. SALLE DE PRESSE

Une salle de presse doit être présente

## 11. LISTE DES HÔTELS

Pour la réservation des chambres, une liste d'hôtels, comprenant les emplacements et les coûts, doit être indiquée dans le Règlement Particulier.

La distance entre la zone de départ et l'hôtel ne doit pas être trop grande.

## 12. RÉSULTATS

Les résultats doivent être publiés dans au moins une langue officielle de la FIM.

L'organisateur devra envoyer les résultats par courrier électronique à l'Administration de la FIM au plus tard le matin suivant la fin de l'épreuve et remettre au Président du Jury une disquette contenant les résultats, les procès-verbaux des réunions du Jury International FIM et tous documents jugés utiles par le Jury (mesures de sécurité, lettres circulaires, cartes des parcours, etc.).

## 13. PRIX

Lors de la vérification, l'organisateur doit informer les cavaliers des récompenses et du nombre de celles préparées. Le lieu et l'heure de la cérémonie de remise des prix doivent également être publiés.



#### 14. CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX

Une cérémonie de remise des prix doit être organisée immédiatement après l'épreuve finale pour les trois premières équipes. Cette cérémonie doit correspondre aux standards d'une épreuve du Championnat du Monde FIM (podium, haut-parleur, etc.).

#### 15. RÈGLEMENT SUPPLÉMENTAIRE

Deux exemplaires papier et un exemplaire par courrier électronique du Règlement Particulier doivent être envoyés à l'Administration de la FIM, ainsi qu'un exemplaire au Président du Jury, au moins deux mois avant la date de l'épreuve pour approbation par la FIM.

#### 16. INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN

Seuls les pilotes en course peuvent afficher un numéro sur la plaque d'immatriculation de leur moto. Les mécaniciens, les suiveurs et les autres chefs d'équipe ne doivent pas afficher de numéro.

En cas de non-respect, le Directeur de Course et/ou le Jury pourront imposer l'une des sanctions autorisées par l'article 3.3.1 du Code Disciplinaire et d'Arbitrage aux FMN, clubs, équipes et/ou pilotes auxquels appartient la moto.

#### 17. GÉNÉRALITÉS

- Respecter le code de la route et les lois du pays organisateur.
- Roulez lentement sur les routes ou chemins empruntés par les coureurs, aux contrôles horaires et dans les travaux finaux zone.
- Laisser toutes les aires de stationnement propres.
- Utilisez le tapis environnemental et les poubelles mis à disposition.
- Soyez respectueux envers la population locale.
- Soyez respectueux envers les officiels et respectez les consignes de sécurité.
- Respecter les cavaliers se reposant dans le paddock des cavaliers.
- Respectez les restrictions de stationnement et laissez les voies d'accès libres pour les services d'urgence.

#### 18. TABLEAU D'AFFICHAGE OFFICIEL

Le tableau d'affichage officiel peut également être disponible en version électronique. Dans ce cas, cela doit être clairement précisé dans le Règlement particulier.

TABLEAU D'INSTRUCTIONS POUR L'ENTRETIEN

REMEMBER: REGISTERED TIME = STARTING TIME FOR THE FOLLOWING SECTION	ASSISTANCE		RIDER	ZONE
	CAN GIVE	CAN DO		
	<p>Tools (including air pump and inner tubes) Parts not marked</p>	<p>- Clean plastic parts of the motorcycle</p> <p>- Fill with fuel</p> <p>- Flush engine oil</p> <p>- oils</p> <p>- brake fluid</p> <p>- cooling fluid</p> <p><u>TYRES</u></p> <p>- inflate / deflate pressure</p>	<p>- May receive and change the parts not marked</p> <p>- Can accept tools (including air pump and inner tubes)</p> <p>- Lubricate his chain</p> <p>- Refills</p> <p>- Change Tyres</p>	<p>WORKING AREA</p>
	<p><b>NOTHING</b></p>	<p><b>NOTHING</b></p>	<p>Can change the "Not Marked" carried parts.</p>	<p>COURSE</p>
	<p>Tools (including air pump and inner tubes) Parts not marked</p>	<p>- Clean plastic parts of the motorcycle</p> <p>- Fill with fuel</p> <p>- Flush engine oil</p> <p>- oils</p> <p>- brake fluid</p> <p>- cooling fluid</p> <p><u>TYRES</u></p> <p>- inflate / deflate pressure</p>	<p>- Fill with fuel</p> <p>- Can receive and change the Not marked parts and accept tools (including air pump and inner tubes)</p> <p>- Lubricate thi chain</p> <p>- Change the tyres only at last time check (TC)</p>	<p>TC WITH SERVICING</p> <p>white flag</p> <p>Pre-finish =</p> <p>TC without servicing = Course</p> <p>200 m</p>
	<p><b>ALL OPERATIONS FORBIDDEN !!!!!</b></p> <p>20 m</p>			<p>yellow</p> <p>Control Table</p>
	<p><b>NOTHING</b></p>	<p><b>NOTHING</b></p>	<p>Can change the "Not Marked" carried parts.</p>	<p>COURSE</p>



**FIM-MOTO.com**

ROUTE DE SUISSE 11 | 1295 MIES | SWITZERLAND

cen@fim.ch