



*FEDERATION INTERNATIONALE  
DE MOTOCYCLISME*

# *TROPHEE FIM D'ENDURO VINTAGE*

*EQUIPE VETERANS DU TROPHEE VINTAGE FIM  
EQUIPE DE CLUB DU VASE D'ARGENT VINTAGE FIM  
EQUIPE DE CLUB FEMININE VINTAGE FIM  
EQUIPE DE CLUB VINTAGE FIM  
INDIVIDUEL VINTAGE FIM*

## *REGLEMENTS*

# 2024



## Table des Matières

<b>01.1</b>	<b>GENERALITES</b>	<b>6</b>
<b>01.2</b>	<b>PARCOURS</b>	<b>6</b>
<b>01.3</b>	<b>EPREUVES CHRONOMETREES</b>	<b>6</b>
<b>01.4</b>	<b>ORGANISATION DU TROPHEE FIM D'ENDURO VINTAGE</b>	<b>7</b>
<b>01.4.1</b>	<b>Localisation</b>	<b>7</b>
<b>01.4.2</b>	<b>Règlement Particulier (RP) – Publication</b>	<b>7</b>
<b>01.4.3</b>	<b>Engagement et Bulletin d'Inscription</b>	<b>7</b>
<b>01.5</b>	<b>LE TROPHEE D'ENDURO VINTAGE</b>	<b>7</b>
<b>01.5.1</b>	<b>Trophée d'Enduro Vintage Vétérans FIM</b>	<b>7</b>
<b>01.5.2</b>	<b>Équipe du Vase d'Argent Vintage FIM</b>	<b>7</b>
<b>01.5.3</b>	<b>Équipe de Club Féminine Vintage FIM</b>	<b>8</b>
<b>01.5.4</b>	<b>Équipe de Club Vintage FIM</b>	<b>8</b>
<b>01.5.5</b>	<b>Individuel Vintage FIM</b>	<b>8</b>
<b>01.6</b>	<b>PRINCIPES GENERAUX - PARTICIPANTS</b>	<b>8</b>
<b>01.7</b>	<b>JURIDICTION</b>	<b>9</b>
<b>01.8</b>	<b>OFFICIELS ET PROCEDURES</b>	<b>9</b>
<b>01.8.1</b>	<b>Généralités</b>	<b>9</b>
<b>01.8.2</b>	<b>Officiels titulaires d'une Licence FIM</b>	<b>9</b>
<b>01.8.3</b>	<b>Jury International FIM</b>	<b>9</b>
<b>01.8.4</b>	<b>Président du Jury FIM</b>	<b>9</b>
<b>01.8.5</b>	<b>Fonctions du Président du Jury FIM</b>	<b>10</b>
<b>01.8.6</b>	<b>Mandat du Jury International FIM</b>	<b>10</b>
<b>01.8.7</b>	<b>Procédure au Réunion de Jury</b>	<b>10</b>
<b>01.8.8</b>	<b>Publication des Décisions du Jury</b>	<b>10</b>
<b>01.8.9</b>	<b>Procès-Verbaux des Réunions de Jury</b>	<b>11</b>
<b>01.8.10</b>	<b>Délégué FMN – Chef d'Équipe</b>	<b>11</b>
<b>01.8.10.1</b>	<b>Délégué FMN</b>	<b>11</b>
<b>01.8.10.2</b>	<b>Chef d'Équipe</b>	<b>11</b>

<b>01.8.11</b>	<b>Commissaire Technique FMNR, Directeur Technique FIM,</b>	
	<b>Expert d'Enduro Vintage FIM</b>	<b>11</b>
01.8.11.1	Commissaire Technique FMNR	11
01.8.11.2	Directeur Technique FIM (si nommé)	11
01.8.11.3	Expert d'Enduro Vintage FIM	12
<b>01.8.12</b>	<b>Directeur de Course</b>	<b>12</b>
<b>01.8.13</b>	<b>Chronométrateurs</b>	<b>12</b>
<b>01.8.14</b>	<b>Commissaire Environnement et Commissaire Sécurité FMNR</b>	<b>12</b>
01.8.14.1	Commissaire Environnement	12
01.8.14.2	Commissaire Sécurité FMNR	12
<b>01.8.15</b>	<b>Horaires des Officiels</b>	<b>13</b>
<b>01.9</b>	<b>COUREURS ET LICENCES</b>	<b>13</b>
<b>01.9.1</b>	<b>Âge des coureurs: Trophée d'Enduro Vintage Vétérans FIM</b>	<b>13</b>
<b>01.9.2</b>	<b>Âge des coureurs: Équipe du Vase d'Argent Vintage FIM</b>	<b>13</b>
<b>01.9.3</b>	<b>Âge des coureurs: Équipe de Club Féminine Vintage FIM</b>	<b>13</b>
<b>01.9.4</b>	<b>Âge des coureurs: Équipe de Club / Individuel Vintage FIM</b>	<b>13</b>
<b>01.9.5</b>	<b>Licences Coureurs</b>	<b>13</b>
<b>01.10</b>	<b>CATEGORIES ET CLASSES</b>	<b>13</b>
<b>01.10.1</b>	<b>Définition des motocycles d'Enduro Classique</b>	<b>13</b>
<b>01.10.2</b>	<b>Diamètre de fourche avant</b>	<b>14</b>
<b>01.10.3</b>	<b>Jantes</b>	<b>14</b>
<b>01.10.4</b>	<b>Freins</b>	<b>14</b>
<b>01.10.5</b>	<b>Carburateurs</b>	<b>15</b>
<b>01.10.6</b>	<b>Echappement</b>	<b>15</b>
<b>01.10.7</b>	<b>Cylindrée</b>	<b>15</b>
<b>01.10.8</b>	<b>Caractéristique de sécurité supplémentaires</b>	<b>15</b>
<b>01.10.9</b>	<b>Équipement de Sécurité</b>	<b>15</b>
<b>01.11</b>	<b>NUMERO DE PLAQUES ET ORDRE DE DEPART</b>	<b>15</b>
<b>01.11.1</b>	<b>Numéro de Plaques</b>	<b>15</b>
<b>01.11.2</b>	<b>Ordre de Départ</b>	<b>16</b>

<b>01.12</b>	<b>CLASSEMENT – RESULTATS FINAUX</b>	<b>16</b>
01.12.1	Classement quotidien des classes	16
01.12.2	Classement des Équipes	16
<b>01.13</b>	<b>CEREMONIE DE REMISE DES PRIX</b>	<b>17</b>
01.13.1	Médaille Souvenir pour Coureur Individuel / Médaille « Finisher »	17
<b>01.14</b>	<b>COMPORTEMENT DES COUREURS ET ASSISTANCE</b>	<b>17</b>
<b>01.15</b>	<b>RECLAMATIONS ET APPELS</b>	<b>18</b>
<b>01.16</b>	<b>AMENDES ET CAUTIONS DE RECLAMATIONS</b>	<b>19</b>
<b>01.17</b>	<b>PENALITES</b>	<b>19</b>
01.17.1	Temps	19
01.17.2	Disqualification ou autres sanctions prévues par le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM	20
01.17.3	Disqualification du coureur et de son équipe	20
01.17.4	Pénalité financière	21
<b>01.18</b>	<b>INTERPRETATION DU REGLEMENT</b>	<b>21</b>
<b>01.19</b>	<b>PUBLICATION DES RESULTATS</b>	<b>21</b>
 <b>NORMES POUR LES ORGANISATEURS DU TROPHEE FIM D'ENDURO VINTAGE</b>		 <b>22</b>
1.	CONTRÔLES HORAIRES	22
2.	TESTS	22
3.	PANNEAUX ROUTIERS	22
4.	POINT DE DEPART	22
5.	ZONE DE TRAVAIL FINAL	22
6.	PARC DES COUREURS	22
7.	ZONE D'ENTRAINEMENT	22
8.	PARKING POUR LA PRESSE, LE JURY, LES OFFICIELS FIM	23
9.	SALLE DE REUNION DU JURY INTERNATIONAL FIM	23
10.	SALLE DE PRESSE	23
11.	LISTE D'HÔTELS	23
12.	RESULTATS	23
13.	RECOMPENSES	23
14.	CEREMONIE DE REMISE DES PRIX	23
15.	REGLEMENT PARTICULIER	23
16.	INSTRUCTIONS POUR L'ASSISTANCE	23
17.	GENERALITES	24
18.	PANNEAU D'AFFICHAGE OFFICIEL	24
 <b>TABLEAU INSTRUCTIONS POUR L'ASSISTANCE</b>		 <b>25</b>

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

<b>Articles mis à jour au 1.1.2024</b>		
<b>01.12</b>	<b>Normes pour les Organiseurs : 18.</b>	
<b>01.12.1</b>		

**Les articles modifiés dès le 1.1.2024 sont en gras**

## 01.1 GENERALITES

La FIM a établi un Trophée d'Enduro Vintage, selon les règles du Code Sportif FIM.

Ce règlement ne décrit que les règles supplémentaires qui concernent l'Enduro Vintage.

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

Lors de l'événement Trophée FIM d'Enduro Vintage, les Trophées et Coupes FIM suivants seront organisés :

- Trophée d'Enduro Vintage Vétérans FIM
- Équipes du Vase d'Argent Vintage FIM
- Équipes de Club Féminines Vintage FIM
- Équipes de Club Vintage FIM
- Individuel Vintage FIM

Le Trophée FIM d'Enduro Vintage est généralement un événement qui se déroule sur 4 jours consécutifs (dont 3 jours de course).

L'événement est consacré au monde du 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 Enduro Test, Parc-Fermé
- Jour 3: Parcours/Itinéraire et Enduro Test, Parc-Fermé
- Jour 4: Parcours/Itinéraire et Cross Final – Parc-Fermé – Cérémonie de Remise des Prix

## 01.2 PARCOURS

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

Les conditions de la course seront variées et pourront se dérouler dans un désert, une forêt, une montagne, un chemin enneigé ou en zone urbaine. Les coureurs peuvent parfois être amenés à pousser leur motorcycle.

Les coureurs évoluent sur un parcours commun et peuvent rencontrer d'autres coureurs.

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

Le parcours doit être constitué de routes praticables par tous les temps et pour tous les types de motorcycle.

L'itinéraire de la manifestation 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 (peut être modifiée par le Jury International de la FIM).

Il est recommandé que le temps total d'une journée de compétition soit compris entre quatre et cinq heures sur le temps A, les quinze minutes du dernier contrôle étant exclues.

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

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

Les temps 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 à la CEN au plus tard 4 mois avant le début de la manifestation.

## 01.3 EPREUVES CHRONOMETREES

Des épreuves chronométrées doivent être prévues 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 en fonction de la configuration des circuits mais ne doit pas dépasser plus de 60 minutes.

Un test d'accélération, d'une longueur maximale de 200 mètres, peut également être prévu. Dans ce cas, le temps sera multiplié par 5 et ajouté aux autres tests cumulés.

## 01.4 ORGANISATION DU TROPHEE FIM D'ENDURO VINTAGE

### 01.4.1 Localisation

Toute FMN peut demander à la FIM l'autorisation d'organiser le Trophée FIM d'Enduro Vintage. La FMN qui souhaite organiser le Trophée FIM d'Enduro Vintage doit en faire la demande au moins deux ans à l'avance. Après présentation des candidats et éventuellement une visite sur place, le Bureau 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 fait 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 élabore le RP pour le Trophée FIM d'Enduro Vintage.

Ce règlement est de nature entièrement "domestique" et concerne les questions d'intérêt locale.

Le RP doit contenir toutes les questions locales telles que : le parcours, la liste des hôtels, les mesures de sécurité, les frais d'inscription, le schéma du parcours, etc.

L'organisateur doit envoyer le RP par e-mail à l'Administration de la FIM.

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

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

Aucune modification ne peut être apportée au RP 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 désigné, la FMNR, peut autoriser une modification du RP si elle est approuvée par le jury international de la FIM et ensuite portée à la connaissance de toutes les personnes concernées.

### 01.4.3 Engagement et Bulletin d'inscription

En accord avec le Règlement Particulier.

## 01.5 LE TROPHEE D'ENDURO VINTAGE

### 01.5.1 Trophée d'Enduro Vintage Vétérans FIM

Il s'agit d'une compétition dans laquelle chaque FMN, membre de la FIM, a le droit de désigner 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 la manifestation). Chacun de ces coureurs doit être titulaire d'un passeport, ou d'une carte d'identité, si la carte d'identité indique clairement la nationalité du pays qu'il représente.

Ces trois pilotes doivent représenter au moins deux (2) des catégories Vintage Classique A, B et C. Une moto de la catégorie A est obligatoire (selon l'article 01.10.1).

Pas de redémarrage (Joker) pour les coureurs de l'TROPHEE D'ENDURO VINTAGE VÉTÉRANS FIM. Un coureur qui abandonne et par conséquent son équipe seront pénalisés d'une heure.

Les trois meilleures équipes seront récompensées en fonction de leurs classements cumulés.

### 01.5.2 Équipe du Vase d'Argent Vintage FIM

Il s'agit d'une compétition dans laquelle chaque FMN, membre de la FIM, peut engager une ou plusieurs équipes. Une Équipe du Vase d'Argent, qui comprend trois coureurs, peut être nommée par un Club Motocycliste (CM) local authentique et affilié à la FMN qui s'en portera garante. Dans ce cas-là, les trois coureurs doivent posséder la nationalité du pays auquel le club appartient. L'Équipe de Club peut également être composée de trois coureurs de nationalités différentes mais issus d'une même Union Continentale FIM. Dans ce cas-là, la FMN de chaque coureur devra donner son accord et ils devront être inscrits par la FMN de l'un des trois coureurs de l'équipe.

Aucun coureur ne peut faire partie de plus d'une Équipe de Club.

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 Classique A, B et C.

Les noms des coureurs d'une même équipe (tous du même CM) 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 du Vase d'Argent Vintage FIM ne peuvent "redémarrer" qu'une seule fois (1 fois). Ces coureurs et par conséquent leur équipe seront pénalisés d'une heure.

### **01.5.3 Équipe de Club Féminine Vintage FIM**

Il s'agit d'une compétition dans laquelle chaque FMN, membre de la FIM, peut engager une ou plusieurs équipes. Une Équipe de Club Féminine Vintage, qui comprend trois coureurs, peut être nommée par un Club Motocycliste (CM) local authentique et affilié à la FMN qui s'en portera garante. Dans ce cas-là, les trois coureurs doivent posséder la nationalité du pays auquel le club appartient. L'Équipe de Club peut également être composée de trois coureurs de nationalités différentes mais issus d'une même Union Continentale FIM. Dans ce cas-là, la FMN de chaque coureur devra donner son accord et ils devront être inscrits par la FMN de l'un des trois coureurs de l'équipe.

Aucun coureur ne peut faire partie de plus d'une Équipe de Club.

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

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

Les noms des coureurs d'une même équipe (tous du même CM) 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 de Club Féminine Vintage FIM ne peuvent "redémarrer" qu'une seule fois (1 fois). Ces coureurs et par conséquent leur équipe seront pénalisés d'une heure.

### **01.5.4 Équipe de Club Vintage**

Il s'agit d'une compétition dans laquelle chaque FMN, membre de la FIM, peut engager une ou plusieurs équipes. Une Équipe de Club Vintage, qui comprend trois coureurs, peut être nommée par un Club Motocycliste (CM) local authentique et affilié à la FMN qui s'en portera garante. Dans ce cas-là, les trois coureurs doivent posséder la nationalité du pays auquel le club appartient. L'Équipe de Club peut également être composée de trois coureurs de nationalités différentes mais issus d'une même Union Continentale FIM. Dans ce cas-là, la FMN de chaque coureur devra donner son accord et ils devront être inscrits par la FMN de l'un des trois coureurs de l'équipe.

Aucun coureur ne peut faire partie de plus d'une Équipe de Club.

Les noms des coureurs d'une même équipe (tous du même CM) 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 de Club Féminine Vintage FIM ne peuvent "redémarrer" qu'une seule fois (1 fois). Ces coureurs et par conséquent leur équipe seront pénalisés d'une heure.

### **01.5.5 Individuel Vintage**

Les Classes pour les coureurs individuels peuvent être choisies librement.

Les coureurs individuels ne peuvent "redémarrer" qu'une seule fois (1 fois), avec l'application d'une pénalité correspondant à une heure.

## **01.6 PRINCIPES GENERAUX – PARTICIPANTS**

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

En outre, chaque coureur doit respecter le code de la route en vigueur dans le pays où l'événement est organisé.

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

Les coureurs doivent s'acquitter des droits d'inscription stipulés dans le RP.



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

Pour toute autre question, veuillez-vous référer au Règlement Particulier et aux Codes et Règlements FIM applicables.

## 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 PROCEDURES

### 01.8.1 Généralité

La manifestation est contrôlée par le Jury International de la FIM.

La manifestation 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 concernées.

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 de dépôt d'une protestation/appeal.

### 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 2ème Membre du Jury
- Commissaire FMNR

Les officiels techniques:

- Directeur Technique FIM
- Commissaire Technique FMNR
- Commissaire Technique en Chef FMNR (avec licence senior)

Et: (\*si nommé)

- Directeur de Course FMNR
- Expert Enduro Vintage FIM
- Délégués FMN(s) (Commissaire Sportif)
- Délégué Médical FIM\*
- Délégué Environnement FIM\*
- Commissaire Environnement FMNR
- Chef du Service Médical
- Chronomètres

### 01.8.3 Jury International FIM

Le jury international de la FIM sera composé de:

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

### 01.8.4 Président du Jury FIM

Le Président du Jury est nommé par la FIM.

Il doit veiller à ce que les décisions du Jury International de la FIM soient conformes aux règles du Code Sportif, aux règlements publiés par la FIM et au Règlement Particulier de la manifestation.

Il détermine les horaires des réunions du jury et, si nécessaire, convoque les réunions extraordinaires.

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

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

### 01.8.5 Fonctions du Président du Jury FIM

Il convoque une réunion du jury au début de la manifestation et au cours de cette réunion, le Jury International FIM approuve et contrôle les points suivants :

- Les modifications éventuelles du RP après la date d'ouverture des inscriptions.
- Vérifiant que tous les coureurs et participants engagés en sont informés.
- Rapport du Secrétaire du Jury indiquant que tous les coureurs et participants engagés sont en possession de leurs licences respectives ainsi que tous les officiels ayant une responsabilité quelconque dans le déroulement de l'épreuve.
- Rapport du directeur de course indiquant toutes les mesures à prendre pour assurer le bon déroulement de l'épreuve.
- 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 le déroulement de l'épreuve et de la police d'assurance responsabilité civile de l'organisateur.
- A la fin de chaque journée de la manifestation, le Président convoque 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 la manifestation.
- Il doit également signer, avec le Secrétaire du Jury, tous les procès-verbaux des réunions.

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

- Son rapport (en utilisant le formulaire officiel),,
- Les détails de toute réclamation présentée ainsi que les frais perçus,
- Une copie de la police d'assurance responsabilité civile.

### 01.8.6 Mandat du jury international de la FIM

Le Jury International de la FIM exerce le contrôle suprême de la manifestation mais uniquement en ce qui concerne l'application des Codes FIM, des règlements FIM et du RP, 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 la manifestation dans laquelle ils ont une fonction de contrôle et de discipline.

Toutes les responsabilités civiles et juridiques incombent aux organisateurs.

Le Jury International de la 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 compléments au règlement de la FIM, mais il est habilité à prendre des décisions dans les cas exceptionnels suivants :

Le Jury International de la FIM est le seul organe disciplinaire de la manifestation compétent pour statuer sur toute protestation qui pourrait survenir pendant la manifestation, sous réserve du droit d'appel ultérieur.

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

Le Jury International de la FIM doit régler les pénalités éventuelles selon les conditions prévues par le Code Disciplinaire et d'Arbitrage.

### 01.8.7 Procédure aux réunions du Jury

Les décisions du jury international de la FIM sont prises à la majorité simple. En cas d'égalité, 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 déroulement de la manifestation ainsi que les résultats doivent être publiés dès que possible. Les 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, à moins que le jury ne consente à l'accepter dans une seule langue officielle. Il doit être préparé par le Secrétaire du Jury et doit être signé par le Secrétaire 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 la manifestation.

Le procès-verbal doit indiquer en détail les pénalités infligées, les décisions prises à la suite de protestations éventuelles (dont les copies doivent être jointes), les détails des accidents survenus, les irrégularités éventuelles constatées, ainsi que l'avis du Jury International FIM sur le succès de l'organisation et les remarques éventuelles qu'il juge dignes de mention.

### 01.8.10 Délégués FMN – Chef d'Équipe

#### 01.8.10.1 Délégués FMN

Toute FMN participant au Trophée FIM d'Enduro Vintage sera autorisée à désigner un délégué FMN pour participer aux réunions du jury. Il doit être titulaire d'une licence FIM (commissaire d'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 la manifestation. Une copie de ce document sera remise au Jury.

Le Délégué National représente sa FMN et les coureurs inscrits par cette FMN. Il a le droit:

- D'assister aux réunions publiques du jury, en tant qu'observateur ;
- De recevoir des documents, y compris les procès-verbaux du jury, pendant toute la durée de la manifestation ;
- De 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 la manifestation 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 concourant pour le Trophée FIM d'Enduro Vintage peut nommer un chef pour ses équipes, ou pour chacune de ces équipes et, en outre, chaque Équipe du Vase d'Argent Vintage, Équipe de Club Féminine Vintage ou Équipe de Club Vintage inscrivant une ou plusieurs équipes peut nommer un chef d'équipe pour sa ou ses équipes. Le ou les noms doivent être remis à l'organisateur avant ou pendant l'examen préliminaire. Seuls les managers d'équipes sont habilités à s'occuper et à représenter les intérêts de leurs équipes pendant l'épreuve. Ils ne sont pas autorisés à assister aux réunions du jury international de la FIM.

### 01.8.11 Commissaire Technique FMNR, Directeur Technique FIM et Expert FIM d'Enduro Vintage

#### 01.8.11.1 Commissaire Technique FMNR:

Le chef des commissaires techniques et le commissaire technique, nommés par la FMNR, sont responsables des aspects techniques et doivent vérifier les machines et l'équipement conformément aux règles de la FIM et au règlement particulier.

#### 01.8.11.2 Directeur Technique FIM (si nommé):

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

Le Directeur Technique FIM n'est pas responsable des vérifications techniques mais s'assure qu'elles sont 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 FIM comprennent, mais ne sont pas limités à (Veuillez également vous référer au Code Technique FIM) :

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

Le directeur technique de la FIM est l'arbitre final en ce qui concerne les questions techniques de la manifestation, en collaboration avec l'expert en matière de millésime de la FIM.

Le Directeur Technique FIM examinera, avec le Commissaire Technique en chef, le(s) motocycle(s) et l'équipement de protection de tout coureur impliqué dans un accident grave ou mortel 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 concernant la juridiction, les officiels, les rôles, les nominations, etc., qui ne sont pas explicitement décrits ici, veuillez vous référer au Règlement Particulier et au Code Sportif de la FIM.

### 01.8.11.3 Expert d'Enduro Vintage FIM

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

En cas de discussion ou d'incertitude sur l'âge des motos, il travaillera en collaboration avec les officiels techniques sur l'éligibilité des machines.

### 01.8.12 **Directeur de Course**

Le directeur de course est responsable de la conduite et du bon déroulement de l'épreuve. Ses tâches essentielles sont :

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

Vérifier l'identité des coureurs, la numérotation correcte des motos et que rien n'empêche un coureur de participer à la manifestation, par exemple une suspension, une disqualification ou toute autre interdiction de conduire ;

Vérifier la validité des licences FIM, des autorisations de départ données par les FMN des coureurs ainsi que tous les documents relatifs aux contrôles administratifs.

Reporter le départ d'une manifestation pour un cas urgent de sécurité ou pour tout autre cas de "force majeure" ou pour procéder à l'amélioration des conditions du parcours ; arrêter prématurément une manifestation ou annuler une partie du parcours ou la totalité de la manifestation,

Empêcher un coureur ou un motorcycle de prendre le départ, ou ordonner son retrait de la manifestation s'il estime que cette action est nécessaire pour des raisons de sécurité.

Pour s'assurer que les règles de la FIM sont respectées, il peut proposer des sanctions au Jury International de la FIM.

Ordonner l'expulsion du parcours, des sections et des environs de toute personne refusant d'obéir aux ordres d'un officiel en charge.

Informers le Jury FIM de toutes les décisions prises ou à prendre et de toute réclamation qui lui est adressée.

Rassembler les rapports des chronométreurs et autres officiels exécutifs et toute autre information nécessaire pour présenter son rapport au Jury FIM et faire approuver les résultats provisoires de la manifestation ;

### 01.8.13 **Chronométreurs**

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

### 01.8.14 **Commissaire Environnement et Commissaire Sécurité FMNR**

#### 01.8.14.1 Commissaire Environnement

Le Commissaire Environnement, nommé par la FMNR, est responsable de tous les aspects environnementaux et doit en particulier :

S'assurer que le code environnemental de la FIM est respecté.

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

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 la CID, l'envoyer à l'administration de la FIM et en remettre une copie au président du jury FIM.

#### 01.8.14.2 Commissaire Sécurité FMNR

Il doit s'assurer que le règlement du Trophée Vintage FIM et le manuel de travail (s'il existe) sont respectés.

Avoir accès à toutes les informations concernant la manifestation, et être en mesure, avant, pendant et après la manifestation, de donner des recommandations au Jury International FIM sur tous les aspects de la manifestation qui peuvent avoir des conséquences néfastes sur la sécurité des coureurs, du public et des officiels.

S'assurer que les zones de sécurité ou les systèmes de protection sont établis en collaboration avec l'organisateur et le Jury.

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

### 01.8.15 Horaires pour les Officiels

Les officiels doivent arriver sur le site de la manifestation au minimum :

Jury international FIM : la veille du début des essais.

Commissaire technique, personnel administratif, commissaire environnemental et médecin : au moins avant 18h00 la veille des essais.

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

## 01.9 COUREURS ET LICENCES

### 01.9.1 Âge des Coureurs : Trophée d'Enduro Vintage Vétérans FIM

Pour les Trophée d'Enduro Vintage Vétérans FIM, les coureurs doivent être âgés d'au moins 50 ans (au 1er janvier de l'année de la manifestation).

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

### 01.9.2 Âge des Coureurs : Équipe de Club du Vase d'Argent Vintage FIM

Pour les Équipes de Club du Vase d'Argent Vintage FIM, les coureurs doivent être âgés d'au moins 40 ans (au 1er janvier de l'année de la manifestation).

### 01.9.3 Âge des Coureurs : Équipes de Club Féminine Vintage FIM

Pour les Équipes de Club Féminine Vintage FIM, les coureurs doivent être âgés d'au moins 25 ans (au 1er janvier de l'année de la manifestation).

### 01.9.4 Âge des Coureurs Individuel Vintage FIM / Équipe de Club Vintage FIM

Les coureurs participant au Trophée FIM Enduro Vintage doivent être titulaires d'un permis de conduire valide.

### 01.9.5 Licences Coureurs

Tous les coureurs doivent être titulaires d'une licence du Trophée FIM Enduro Vintage en cours de validité.

## 01.10 CATEGORIES ET CLASSES

### 01.10.1 Définition des motocycles d'Enduro Classique:

En règle générale, les motocycles doivent présenter 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 - Classic 75 (Fabriquées jusqu'en 1975)**

A0 : jusqu'à 75cc                      A1 : jusqu'à 125cc

A2 : jusqu'à 175cc                      A3 : plus de 175cc

#### **B - Classic 79 (Fabriquées jusqu'en 1979)**

B0 : jusqu'à 75cc                      B1 : jusqu'à 125cc

B2 : jusqu'à 175cc                      B3 : jusqu'à 250cc

B4 : plus de 250cc

#### **C - Classic 83 (Fabriquées jusqu'en 1983)**

C0 : jusqu'à 80cc                      C1 : jusqu'à 125cc

C2 : jusqu'à 250 cc                      C3 : plus de 250cc

#### **X - EVO 1986 (Fabriquées jusqu'en 1986)**

X1 : jusqu'à 125cc                      X2 : plus de 125cc

#### **Open 1991 (Fabriquées jusqu'en 1991):**

Aucune distinction de cylindrée.

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 les SWM TF1 125, 175, 250 ne sont pas admis dans la catégorie B.

Catégorie C : refroidissement par air, freins à tambour, deux amortisseurs et cantilever si présents de série (voir Yamaha - Kramer - Rokon), à l'exclusion de tout système de mono-amortisseur avec cinématique de référence, latte si de série, ou documentés de manière fiable, refroidissement liquide autorisé seulement pour Minarelli et Puch seulement par induction, pompes à eau interdites.

Les nouveaux modèles de motos qui ont été présentés à l'exposition en 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 présente en standard.

Le coureur 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.) sont attribuées au coureur, qui en assume l'entière responsabilité.

Le motorcycle doit avoir trois plaques pour numéros de course : jaune avec des numéros noirs pour toutes les classes, une à l'avant et deux latérales ; pour les équipes Trophée une lettre T noire sera apposée sur la plaque avant, pour les équipes vase une lettre V noire sera apposée sur la plaque avant. Les autocollants de plaque d'immatriculation seront fournis par les organisateurs.

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

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

- Garde-boue
- Accélérateur
- Leviers du guidon
- Silencieux (doit être aussi proche que possible de l'original (forme et caractéristiques))
- Les jantes peuvent être en acier ou en aluminium mais doivent être d'aspect Vintage.
- Fourche

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

Pour les motos fabriquées jusqu'en 1976, la longueur maximale des tubes est de 86 cm, avec un débattement maximal de 22,5 cm ; la longueur maximale des suspensions est de 37,5 cm.

Pour les motos fabriquées jusqu'en 1975, l'extension maximale de la fourche est de 225mm. La longueur maximale des amortisseurs arrière (d'un œil à l'autre) est de 375mm.

Comme pour les X1/X2, la longueur des tubes et des suspensions est libre, mais ils doivent être d'époque.

#### 01.10.2 Diamètre de la fourche avant

- A0/A3: maximum 35mm (38mm pour Maico 1975)
- B0/B4: maximum 38mm
- C0/C3: maximum 38mm (40mm pour Husqvarna, 42mm pour Maico)

#### 01.10.3 Jantes (seuls les éléments décrits ci-dessous sont autorisés)

- A0/A3: jantes couleur acier chromé ou aluminium si d'origine.
- B0/B4: jantes couleur aluminium ou or si originales
- C0/C3: jantes couleur aluminium ou or
- X1/X2: jantes couleur aluminium ou or

#### 01.10.4 Freins

Les pièces de frein doivent correspondre au système de freinage d'origine. Si un motorcycle possède des éléments d'une catégorie supérieure, il sera nécessairement classé dans cette catégorie supérieure.

### 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.

A0/A3 : Les carburateurs Mikuni sont interdits même s'ils sont référencés à la même époque. Ils ne sont admis que sur les motos sur lesquelles ils faisaient partie de l'équipement des modèles de grande série.

### 01.10.6 Echappement

Le silencieux doit être de la même époque que le motorcycle ou comme la pièce d'origine. A0/A3 : les pots d'échappement de type "serpent" sont interdits.

### 01.10.7 Cylindrée

Cylindrée : le motorcycle peut dépasser la cylindrée d'origine de 5% au maximum sans être exclu de la classe à laquelle il appartient.

Si la cylindrée 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 d'immatriculation devra être modifiée pour déterminer la classe à laquelle elles appartiennent.

### 01.10.8 Caractéristiques de sécurité supplémentaires

En ce qui concerne les règles techniques actuelles FIM d'Enduro (en particulier la protection des pignons de chaîne, il est stipulé que les motos d'Enduro vintage sont exemptées de cette exigence). Les pneus FIM Enduro sont obligatoires.

Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre centrale. Pour les modèles sans barre (Catégorie Open) une protection rembourrée est obligatoire sur les brides du guidon. La mousse est autorisée. Les repose-pieds pliables sont fortement recommandés. L'utilisation de protections pour les 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. Le censeur doit capter uniquement les RPM. Les systèmes d'allumage cartographiés (qui capturent des données de référence autres que le régime) ne sont pas autorisés. Les systèmes d'allumage électroniques numériques ne sont pas autorisés.

### 01.10.9 Équipement de sécurité

Les coureurs doivent porter un équipement de sécurité conforme aux règlements techniques FIM Enduro (Art 01.65). Les casques doivent être conformes aux règlements techniques FIM Enduro (Art 01.67/69/70).

## 01.11 NUMEROS DE PLAQUE ET ORDRE DE DEPART

### 01.11.1 Numéros de plaques

Le motorcycle doit avoir trois plaques à numéros : une avant et deux latérales.

Des autocollants pour les plaques à numéros seront fournis par les organisateurs.

Trophée d'Enduro Vintage Vétérans FIM	Fond rouge	Numéros blancs
Équipe du Vase d'argent Vintage FIM	Fond vert foncé	Numéros blancs
Équipe de Club Féminine Vintage FIM	Fond violet	Numéros blancs
Individuel Vintage FIM / Équipe de Club Vintage FIM	Fond jaune	Numéros noirs

### 01.11.2 Ordre de départ

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

### 01.12 CLASSEMENT - RÉSULTATS FINAUX

Afin de trouver un équilibre entre l'âge des motos et l'âge des pilotes dans les classes, chaque pilote reçoit un temps de handicap pour chaque jour de course selon la formule suivante :

- Chaque coureur se voit attribuer un temps de handicap (ajouté à son temps de course).
- Le facteur de handicap doit être décidé par le Jury International FIM et affiché sur le tableau d'affichage officiel.
- Un ajustement peut être fait pour le jour de course suivant, par le Jury International FIM.

#### Calcul du Handicap :

$$\text{Handicap} = \frac{(\text{Nombre de Tours}) \times (\text{Temps de course estimé de tous les tests spéciaux par tour}) \times (\text{Facteur})}{(\hat{\text{Age}} \text{ du motorcycle} + \hat{\text{Age}} \text{ du coureur})}$$

#### Définition :

→ Temps de course estimé de tous les Tests spéciaux par tour:	300 seconds
→ Nombre de tours:	2
→ Facteur:	25 (or 20, 30, 35, 50, etc.)

#### Exemple 1:

Âge du coureur:	65 ans
Âge du motorcycle:	33 ans

$$= \text{Handicap: } \frac{2 \times 300 \times 25}{65 + 33} = 153 \text{ secondes}$$

#### Exemple 2:

Âge du coureur:	25 ans
Âge du motorcycle:	33 ans

$$= \text{Handicap: } \frac{2 \times 300 \times 25}{25 + 33} = 258 \text{ secondes}$$

#### 01.12.1 Classement quotidien des classes

Le classement quotidien de chaque classe sera donné par la somme des temps obtenus dans les épreuves spéciales et des pénalités dans les contrôles horaires. Le vainqueur du jour sera le coureur qui aura totalisé le meilleur temps.

Le coureur avec le meilleur temps recevra 0 point de pénalité. Chacun des coureurs suivants reçoit les points de pénalité correspondant à la différence avec le meilleur coureur.

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

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

#### 01.12.2 Classement des Équipes

Le classement des équipes du Trophée Vintage Vétérans par équipe, du Vase d'Argent Vintage par équipe, des Équipes de Club Vintage et des Équipe de Club Féminine Vintage FIM sera effectué en additionnant tous les points de pénalité des trois coureurs. Le classement final de la course sera donné par la somme des résultats quotidiens. L'équipe ayant le moins de points de pénalité sera le vainqueur des équipes du Trophée Vintage Vétérans par équipe, du Vase d'Argent Vintage par équipe, des Équipes de Club Vintage et des Équipe de Club Féminine Vintage FIM.



En cas d'égalité des résultats à la fin de la course, le vainqueur sera l'équipe ayant le plus de 0 points de pénalité, puis le moins de points de pénalité. Si l'égalité persiste, l'équipe ayant le meilleur temps total l'emporte.

### 01.13 CEREMONIE DE REMISE DES PRIX

Les modalités seront indiquées par l'organisateur.

L'équipe gagnante du Trophée Vintage Vétérans par équipe 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
- Deuxième place: 3 x Médailles d'Argent FIM
- Troisième place: 3 x Médailles de Bronze FIM

L'équipe gagnante du Vase d'Argent Vintage par équipe 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
- Deuxième place: 3 x Médailles d'Argent FIM
- Troisième place: 3 x Médailles de Bronze FIM

L'équipe gagnante des Équipe de Club Féminine Vintage FIM 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
- Deuxième place: 3 x Médailles d'Argent FIM
- Troisième place: 3 x Médailles de Bronze FIM

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

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

L'organisateur est responsable de la cérémonie de remise des prix. Il devra veiller au déploiement des drapeaux nationaux, hymnes nationaux, logos, fonds de scène, podium.

Il sera chargé de fournir les différents Trophées.

#### 01.13.1 Médaille Souvenir pour Coureur Individuel / Médaille « Finisher »

L'Organisateur est libre de produire une médaille souvenir pour les « finisher ».

L'obtention des médailles souvenir, fournies par l'Organisateur, se fera par classe dans chaque catégorie, telle que définie à l'Art. 01.10.1.

Pour pouvoir prétendre à une médaille souvenir, le coureur doit avoir effectué le parcours complet, c'est-à-dire avoir été classé comme finisseur à chaque jour et prendre le départ de l'épreuve finale à condition que celle-ci ne soit pas annulée.

### 01.14 COMPORTEMENT DES COUREURS ET ASSISTANCE

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 motorcycle afin de promouvoir la sécurité des autres coureurs, des membres de l'équipe, des officiels, des spectateurs et des autres personnes impliquées dans la rencontre.

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

À tout moment de la réunion, à la demande du commissaire technique, les coureurs doivent se présenter et/ou présenter leur(s) moto(s) et/ou équipement lors des vérifications 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 bicyclettes) sur la piste en dehors de l'épreuve officielle.

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

Lors d'une manifestation, un coureur doit toujours tenter de réussir. Dans le cas contraire, il n'est pas autorisé à poursuivre la compétition et est passible de sanctions.

Les coureurs doivent rouler de manière responsable et ne pas causer de danger aux autres concurrents ou aux autres participants à la réunion.

Toute assistance extérieure aux coureurs sur le parcours est interdite, sauf si elle est fournie par un commissaire dans l'exercice de ses fonctions dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter les blocages. Le coureur sera disqualifié de la course pour toute infraction à cette règle.

Les commissaires peuvent aider les coureurs en soulevant les motos, en les déplaçant vers un endroit sûr ou en montant une côte. Toute réparation ou tout réglage doit être effectué par le coureur, travaillant seul, sans aide extérieure.

Les coureurs ne doivent utiliser que la piste. Toutefois, s'ils quittent accidentellement la piste, ils peuvent continuer en la réintégrant en toute sécurité, sans prendre d'avantage, à partir du point le plus proche de l'endroit où ils ont quitté le parcours.

Il est interdit de couper la piste. La pénalité pour avoir tenté de gagner un avantage en coupant la piste sera de 5 secondes de pénalité de temps à la disqualification, à la discrétion du Jury International de la FIM. D'autres pénalités peuvent être imposées.

## 01.15 RECLAMATIONS ET APPELS

1. Toute personne ou groupe de personnes (coureur, team, constructeur, officiel, etc.), reconnu par la FIM et se considérant lésé à la suite d'une décision prise sous l'autorité de la FIM, a le droit de demander réparation pour les conséquences qu'ont entraînées cette décision.
2. Toutes les réclamations doivent être présentées auprès du jury international de la FIM.
3. En règle générale, toute réclamation contre l'éligibilité d'un coureur, d'une équipe ou un motorcycle inscrit doit être présentée avant le premier départ de l'événement.
4. Toutes les autres réclamations doivent être présentées dès que la raison de la réclamation est connue.
5. Les réclamations contre les résultats doivent être présentées dans les 30 minutes suivant l'annonce des résultats.
6. 30 minutes après l'arrivée au Parc Fermé du dernier coureur ou 30 minutes après la fin de l'épreuve de vitesse si la réclamation est dirigée contre un coureur ou une machine.
7. 24 heures après la publication des résultats provisoires si la réclamation porte sur le calcul des résultats ou sur l'organisation qui s'y rapporte, à condition que toute réclamation relative à la course du troisième ou du quatrième jour, ou à l'épreuve de vitesse, soit faite dans les 30 minutes qui suivent l'annonce des résultats provisoires.
8. Toute réclamation doit être présentée conformément au Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM (Art. 3.1.3) et au Règlement Particulier de la manifestation et être accompagnée d'une caution de € 660.- ou d'un montant équivalent en monnaie locale, qui sera remboursée si la réclamation est fondée.
9. Si la réclamation implique le démontage d'un motorcycle, la caution doit être accompagnée par un frais supplémentaire de € 150.-. Cette somme ira au mécanicien du pilote/de l'équipe ayant ouverte le moteur si le moteur est jugé aux normes, sinon elle sera retournée à la personne qui a posé réclamation.
10. Des réclamations impliquant un contrôle du carburant doivent être accompagnées par un frais supplémentaire de € 750.-.

11. Aucune réclamation ne peut être faite contre une décision du jury international de la FIM, mais dans certains cas un appel peut être interjeté à la CDI, comme prescrit dans le Code disciplinaire et d'arbitrage de la FIM. Cet appel doit être présenté 5 jours au plus tard après notification de la décision du Collège des Commissaires FIM (Caution pour appel : € 1'320.-).
12. Après épuisement des instances internes de la FIM, un appel auprès du TAS est toujours possible.
13. Cet appel doit être présenté 5 jours au plus tard après notification de la décision finale de la CDI.

## 01.16 AMENDES ET CAUTIONS DE RECLAMATIONS

La FMNR tiendra un compte de toutes les amendes et cautions de réclamation qu'elle recevra et elle en adressera le compte et les montants encaissés à la FIM, une fois le Trophée d'Enduro Vintage terminé.

## 01.17 PENALITES

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

La sanction doit être proportionnelle à l'infraction et aux circonstances (atténuantes ou aggravantes le cas échéant) et tenir compte de l'avantage éventuel obtenu par le coureur.

En outre, le jury international peut saisir la cour disciplinaire internationale afin d'imposer une sanction plus élevée que celle que le jury international est habilité à prononcer.

### Liste des pénalités pouvant être prononcées par le Jury International FIM

#### 01.17.1 Temps

- Équipe Trophée Vintage Vétérans:  
Étape journalière pas terminée par un membre de l'équipe ou sa disqualification.....Art. 01.5.1..... 1 heure
- Équipe Vintage Silver Vase:  
Étape journalière pas terminée par un membre de l'équipe ou sa disqualification.....Art. 01.5.2..... 1 heure
- Équipe de Club Féminine Vintage:  
Étape journalière pas terminée par un membre de l'équipe ou sa disqualification.....Art. 01.5.3..... 1 heure
- Équipe de Club Vintage:  
Étape journalière pas terminée par un membre de l'équipe ou sa disqualification.....Art. 01.5.4..... 1 heure
- Individuel Vintage:  
Étape journalière pas terminée ou sa disqualification.....Art. 01.5.5..... 1 heure
- Mise en marche du moteur dans la zone de travail..... 1 minute
- Mise en marche du moteur sur la ligne de départ avant le signal de départ ..... 10 secondes
- Pour chaque minute de retard entamée à la ligne de départ..... 1 minute
- Ne pas traverser la ligne des 20 mètres sous l'impulsion du moteur  
dans la minute qui suit le signal de départ ..... 10 secondes
- Arrivée en avance ou en retard à un contrôle horaire; pour chaque minute entamée..... 1 minute par minute

#### Tests

#### Chronométré à 1/100sec

- Bénéfice suite à une modification du tracé d'un test chronométré..... 1 minute (minimum)
- Départ coulé..... 1 minute
- Coureur n'a pas pris le départ d'un test avant que la valeur « zéro » soit atteinte
  - 1<sup>ère</sup> infraction..... avertissement
  - 2<sup>ème</sup> infraction..... 20 secondes
  - 3<sup>ème</sup> infraction..... 1 minute
  - 4<sup>ème</sup> infraction..... disqualification

**Test Final**

**Chronométré à 1/100sec**

- Sortir involontairement du parcours du test et ne pas rentrer à l'endroit d'où l'on est sorti..... de 5 secondes de pénalité de temps jusqu'à disqualification.  
Maximum de 5 minutes ajoutées au temps effectué par le coureur.

**01.17.2 Disqualification (ou autres sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM)**

Les disqualifications ou toute autre sanction 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 si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier.

- Excès du niveau du bruit après réparation du silencieux
- Excès du niveau du bruit
  - 1<sup>ère</sup> infraction: .....pénalisé 1 minute
  - 2<sup>ème</sup> infraction: .....disqualification
- Recevoir des pièces de rechange dans le Parc Fermé
- Carburant non-conforme aux Règlements Techniques Enduro
- Fumer dans le Parc Fermé, la zone de travail ou la zone de départ
- Entré dans le Parc Fermé avec le moteur en marche
- Démarrer le moteur dans le Parc Fermé
- Réparations effectuées à l'intérieur de la zone de départ avant le signal de départ
- Assistance dans la zone de travail, sauf exceptions permises
- Arriver plus de 15 minutes en retard à la ligne de départ
- Arriver plus de 30 minutes en retard à un contrôle horaire après l'heure de départ.....sera classé comme retiré
- Ravitaillement en dehors des zones officielles ou transport de carburant dans d'autres récipients que le réservoir à essence
- Lubrification de la chaîne par quelqu'un d'autre que le coureur
- Ne pas arrêter le moteur lors du ravitaillement
- Effectuer tout travail de soudure dans les zones de ravitaillement
- Utilisation d'une impulsion motrice étrangère
- Acceptation d'une aide extérieure en dehors des zones prévues par l'organisateur
- Être accompagné par un autre coureur
- Quitter le parcours, le parcourir en sens contraire, ne pas observer le parcours indiqué
- Violation des règles de circulation
- Modification d'une fiche horaire ou feuille de route, ou utilisation d'une fiche d'un autre coureur
- Manquer un contrôle horaire
- Manquer ou non-arrêt à un contrôle horaire
- Modification du parcours d'un Test Spécial
- Essais sur le parcours des tests
- Sortir volontairement du parcours du test et ne pas rentrer à l'endroit d'où l'on est sorti..... de 5 secondes de pénalité jusqu'à disqualification
- Conduite en sens contraire lors du Test Final

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

Les disqualifications ou toute autre sanction 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 si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier.

- Absence de marque ou absence de marque officielle de substitution
- Changement de motocycle
- Cylindrée dépassant la limite minimum ou maximum autorisée pour la classe indiquée sur le formulaire d'engagement

#### 01.17.4 Pénalité financière

- Ne pas utiliser de tapis environnemental ..... 150 EUR
- Ne pas disposer d'un extincteur portable pendant le ravitaillement en carburant ..... 150 EUR
- Perte du transpondeur pendant la manifestation ..... 250 EUR
- Coureur qui prend part à un "Burn Out de pneu" ..... jusqu'à 500 EUR

#### 01.18 INTERPRETATION DU REGLEMENT

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

#### 01.19 PUBLICATION DES RESULTATS

Chaque jour, les résultats complets doivent être publiés le plus rapidement possible. Toutefois, si cela présente des difficultés, les temps de chaque journée doivent être publiés avant la réunion du jury international FIM du soir et les coureurs doivent être informés des résultats de la journée précédente avant leur départ chaque matin.

## NORMES FIM POUR LES ORGANISATEURS DU TROPHEE FIM D'ENDURO VINTAGE

### 1. CONTROLES HORAIRES

Les contrôles horaires doivent être indiqués clairement depuis le Parc Fermé, 48 heures avant le début de la manifestation, afin que les coureurs, la presse et les spectateurs puissent les trouver facilement.

### 2. TESTS

Le Jury International FIM devra inspecter tous les tests avant la manifestation. L'organisateur doit prévoir à temps un coureur avec un véhicule adéquat et connaissant les lieux des tests, afin que La Direction de Course FIM puisse inspecter ces tests.

Les tests doivent être indiqués clairement, depuis le Parc Fermé, 48 heures avant le début de la manifestation, afin que les coureurs, la presse et les spectateurs puissent les trouver facilement.

Le chronométrage sera fait au moyen d'un transpondeur/décodeur comme équipement principal et un appareil de secours de prise de temps à fonctionnement automatique (type TAG), avec imprimante, synchronisé avec le temps réel et enregistrant le temps au 1/100 de seconde. Des cellules photoélectriques reliées au chronomètre déclencheront le départ et l'arrêt de la prise de temps.

Un panneau d'affichage digital, relié directement au système de chronométrage, indiquera le temps enregistré du coureur franchissant la ligne d'arrivée du test.

Un écran devra compléter l'affichage avec les classements du test.

Le parcours des tests en circuit fermé doit être délimité par des rubans de couleurs différentes pour chaque côté.

L'accès au début et à la fin du test d'Enduro doit être indiqué clairement par des panneaux afin que les coureurs et les managers puissent le trouver facilement.

Pour les tests, l'organisateur doit installer des moniteurs TV affichant les temps. S'il n'y a pas de moniteur pendant les tests, l'organisateur doit transmettre aux managers les détails tels que l'heure de départ et d'arrivée d'un coureur dans ce test afin de permettre le calcul des temps.

### 3. PANNEAUX ROUTIERS

Des panneaux routiers sont obligatoires afin de localiser les emplacements des tests et des contrôles horaires. Ils doivent être installés au moins 48 heures avant le début de la manifestation.

### 4. POINT DE DEPART

Un haut-parleur doit être installé afin de faire l'appel des coureurs en anglais, 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 élevées en fonction du lieu et du type de manifestation. La nature de la surface doit permettre le trafic des véhicules des concurrents par n'importe quel temps. Les organisateurs doivent assurer une distribution rationnelle des places de parc pour les véhicules. Les voies de circulation doivent toujours être ouvertes afin de permettre aux véhicules de sortir à tout moment de la zone de travail finale. Des installations sanitaires (au minimum des toilettes) sont obligatoires. Des containers à déchets, des récipients de récupération pour huile, liquide de refroidissement, carburants, etc. doivent être prévus en nombre suffisant.

### 6. PARC DES COUREURS

Un parc des coureurs doit être prévu afin de recevoir les mobile homes, caravanes, tentes, etc. Le parc des coureurs peut se situer dans un camping et être éloigné de la zone de travail finale. Il doit obligatoirement posséder de l'électricité, de l'eau, des blocs sanitaires (douches avec eau chaude, toilettes) en nombre suffisant.

Les installations du parc des coureurs doivent être disponibles gratuitement pour tous les coureurs.

### 7. ZONE D'ENTRAINEMENTS

Une zone d'entraînements sera installée et indiquée par des panneaux depuis le Parc des Coureurs.

## **8. PARKING POUR LA PRESSE, LE JURY, LES OFFICIELS FIM**

Des places de stationnement séparées pour la Presse, les Membres du Jury International FIM et les Officiels doivent être installées et signalées spécialement.

## **9. SALLE DE REUNION DU JURY INTERNATIONAL FIM**

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

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

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

## **11. LISTE D'HOTELS**

Pour la réservation de chambres, une liste d'hôtels, incluant les lieux et les prix, sera indiquée dans le Règlement Particulier.

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

## **12. RESULTATS**

Les résultats doivent être publiés au moins dans une des deux langues officielles de la FIM.

L'organisateur devra envoyer par e-mail à l'Administration FIM les résultats au plus tard le lendemain matin suivant la fin de la manifestation et remettre au Président du Jury FIM un dossier comprenant les résultats, les PV des réunions du Jury International FIM et tout document jugé utile par le Jury International FIM (moyens de sécurité, circulaires, feuilles de route, etc.).

## **13. RECOMPENSES**

Durant la vérification, l'organisateur doit informer les coureurs au sujet des récompenses et du nombre qui a été préparé. Le lieu et l'heure de la Cérémonie de Remise des Prix doivent également être publiés.

## **14. CEREMONIE DE REMISE DES PRIX**

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

## **15. REGLEMENTS PARTICULIERS**

Deux copies papier et une copie électronique du règlement particulier doivent être envoyées à l'administration de la FIM, ainsi qu'une copie pour le président du jury, au moins deux mois avant la date de la manifestation pour approbation par la FIM.

## **16. INSTRUCTIONS POUR L'ASSISTANCE**

Seuls les coureurs en course peuvent afficher des numéros sur les plaques d'immatriculation de leur motorcycle. Les motorcycles des mécaniciens, suiveurs et autres chefs d'équipe ne doivent pas afficher de numéro.

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

## 17. GENERALITES

- Respecter le code de la route et les lois du pays organisateur.
- Roulez lentement sur les routes ou chemins qu'empruntent les coureurs, lors des contrôles horaires et dans la zone de travail finale.
- Laissez 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 coureurs qui se reposent dans le paddock des coureurs.
- Respectez les restrictions de stationnement et laissez les voies d'accès libres pour les services d'urgence.

## 18. PANNEAU D’AFFICHAGE OFFICIEL

**Le tableau d’affichage officiel peut également être disponible en version électronique. Dans ce cas, cela doit être clairement spécifié dans le Règlement Particulier.**



**INSTRUCTIONS FOR SERVICING**

ASSISTANCE	COUREUR		ZONE			
	PEUT DONNER	PEUT FAIRE	ZONE DE TRAVAIL	PARCOURS		
<p>Outils (y compris la pompe à air et les chambres à air) Pièces non-marquées</p>	<p>Outils (y compris la pompe à air et les chambres à air) Pièces non-marquées</p>	<p>PEUT FAIRE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Remplir l'essence</li> <li>- Vidanger l'huile moteur</li> <li>- Nettoyer les pièces en plastique du motorcycle</li> <li>- gonfler / degonfler</li> <li>- Remplir l'essence</li> <li>- Vidanger l'huile moteur</li> <li>- Nettoyer les pièces en plastique du motorcycle</li> </ul>	<p>PEUT FAIRE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- liquide de freins</li> <li>- huile</li> <li>- liquide de refroidissement</li> <li>- gonfler / degonfler</li> <li>- liquide de carburant</li> <li>- Peut recevoir et changer les pièces non marquées et accepter les outils (y compris la pompe à air et les chambres à air)</li> <li>- Lubrifier la chaîne</li> <li>- Changer les pneus uniquement lors du dernier contrôle horaire (CH)</li> </ul>	<p>PEUT FAIRE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- liquide de freins</li> <li>- huile</li> <li>- liquide de refroidissement</li> <li>- gonfler / degonfler</li> <li>- Remplir le carburant</li> <li>- Peut recevoir et changer les pièces non marquées et accepter les outils (y compris la pompe à air et les chambres à air)</li> <li>- Lubrifier la chaîne</li> <li>- Changer les pneus uniquement lors du dernier contrôle horaire (CH)</li> </ul>	<p>CH AVEC ASSISTANCE</p>	<p>PARCOURS</p>
<b>RIEN</b>	<b>RIEN</b>	<b>RIEN</b>	<p>Peut modifier les pièces transportées "non marquées".</p>	<p>Peut modifier les pièces transportées "non marquées".</p>		
<b>TOUTES OPERATIONS INTERDITES !!!!!</b>						
<b>RIEN</b>	<b>RIEN</b>	<b>RIEN</b>	<b>RIEN</b>	<b>RIEN</b>		

**N'OUBLIEZ PAS : L'HEURE INSCRITE = L'HEURE DE DÉBUT DE LA SECTION SUIVANTE**



**FEDERATION INTERNATIONALE  
DE MOTOCYCLISME**

**FIM-MOTO.COM**

ROUTE DE SUISSE 11 | 1295 MIES | SWITZERLAND

cen@fim.ch