



Règlements techniques pour le FIM Europe VINTAGE ENDURO CUP (élaboré par la Commission Vintage de la FIM Europe)

1. Règlements techniques

En principe, les événements Vintage Enduro doivent suivre les règles existantes pour le Championnat d'Europe Enduro.

Les motos vintage doivent démontrer être dans l'état de la machine d'origine correspondant à l'année modèle de référence.

En règle générale, les motos participant à un événement européen Vintage Enduro doivent avoir une apparence de leur construction d'origine; seules les petites modifications qui ne présentent pas d'avantages pour le pilote et d'inconvénients pour les autres participants de l'événement peuvent être autorisées.

En principe, les motos du championnat Vintage Enduro doivent être équipées de:

- moteurs à refroidissement par air,
- freins à tambour sur roue avant et arrière,
- 2 amortisseurs pour la suspension arrière.

La suspension arrière progressive (Monocross, Prolink, Unitrak, etc.) n'est pas autorisée; Les exceptions pour YAMAHA, les bras oscillants cantiléver et les constructions ROKON uniquement.

Les motos vintage montreront l'esprit technique de l'époque de sa production. Les motos bien entretenues ou reconstruites pour les événements Vintage devraient utiliser des composants d'époque et existants de la catégorie concernée.

La pénurie de certains composants permettra l'utilisation des pièces non originales suivantes: mais couramment vendues pendant des années de production de moto

- Gardes-boue,
- poignée d'accélérateur ,
- leviers de frein et d'embrayage, protection (mousse), protections de main (type ouvert)
- les jantes (les deux) peuvent être en acier ou en aluminium, mais devraient être de la période de référence,
- les amortisseurs arrière doivent être à la même période que la production du moteur (même si de différentes tailles et marques)
- ??? - Des barres de pliage sont conseillées, ?
- les systèmes d'échappement:

Les silencieux / silencieux et les tuyaux d'échappement doivent être aussi près que possible du système d'origine dans sa forme et ses caractéristiques.

Toutes les motos Vintage doivent passer une inspection technique - y compris un contrôle du bruit. L'émission de bruit devrait trouver l'acceptation du public et des autorités officielles pour éviter les problèmes pour les sports d'enduro.

Les limites d'émission de bruit selon les règles nationales doivent être respectées: par exemple 94 db (A) pour les moteurs 4 temps et 96 db (A) pour les moteurs 2 temps.

2. Catégories / Classes de Vintage Enduro Motorcycles

Selon les règles réelles de la Commission Vintage de FIM Europe et selon les expériences réalisées lors de FIM ISDE 2016 (Espagne) et FIM ISDE 2017 (France) et selon le programme de Valli Bergamasche 2017 (Italie), les motos Vintage Enduro sont destinés à être identifiés par leur année de production:

2.1 Catégories

Classic 73: Motocycles fabriqués jusqu'en 1973,

Classic 76: Motos fabriquées jusqu'en 1976,
Classic 81: Motocycles fabriqués jusqu'en 1981,
Classe ouverte: Motocycles fabriqués jusqu'en 1986/1989.

La «classe ouverte» permettra la participation à un événement Vintage enduro pour les «**Gentleman Riders**». Dans cette catégorie ouverte, les motos ne se limitent pas aux moteurs refroidis par air, aux freins à tambour et aux amortisseurs jumelés.

??? Les coureurs doux sont autorisés à suivre une piste spéciale de l'événement. ???

2.2 Classes et déplacement

Les cours suivants - selon le déplacement du moteur - sont prévus:

Classe V 1: jusqu'à 50 cc et 80 cc
Classe V 2: jusqu'à 125 cc
Classe V 3: jusqu'à 250 cc
Classe V 4: plus de 250 cc **et moins de 499cc**
Classe V 5: plus de 500 cc

Une tolérance de 5% de la dimension de l'alésage du cylindre par rapport à l'original est autorisé **pour respecter les côtes de réparation.**

Une classe sera créée dans chaque catégorie, si le nombre de **participants** est d'au moins 5 (cinq).

3. Pneus autorisés

Les pneus Enduro (FIM) doivent être montés; les pneus doivent **obligatoirement** avoir l'inscription DOT sur leur paroi latérale.

4. Eclairage

Le système d'éclairage doit être en bon état de fonctionnement.
L'éclairage devrait pouvoir fonctionner sur route et hors route.

5. Règles de sécurité

La barre de renforcement du guidon doit être équipée d'un tampon de protection (mousse).
Les extrémités du guidon doivent être scellées.

Les motos doivent être équipées d'un système d'arrêt du moteur. Ce système doit être monté sur le guidon gauche ou droit et être capable d'être utilisé sans le **pilote**.
La béquille est facultative, mais le **pilote** doit fournir un support amovible pour le stationnement dans le "Parc Fermé".

6. Couleurs de plaques et numéros de course

Les plaques doivent être jaunes avec des nombres noirs.
La taille minimale de ces nombres noirs devrait être de 11 cm.

7. Documents pour les motos

Les motocyclettes doivent avoir un document d'enregistrement valide et un certificat d'assurance.
Les numéros **de châssis et plaque constructeur** doivent être identiques à ceux des documents officiels.
Le numéro d'immatriculation de la moto doit être sur une plaque attachée **au garde-boue arrière**. La plaque ne doit pas dépasser la largeur de l'aile.
Les exigences du pays d'origine des participants seront prises en compte.

8. Participants

Pour le futur Championnat d'Europe Vintage FIM (Cup), il n'y a pas de limite d'âge prévue.
Pour le Championnat / Coupe (les 15 premiers), les **pilotes classés** peuvent obtenir entre 20 points et 1 point -

selon le système existant.

Les points sont attribués aux 15 meilleurs (quinze) coureurs: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 point pour chaque catégorie et classe.

Les coureurs marquent des points dans la catégorie de la moto.

Si la moto est changée pendant la saison pour **une** dans une catégorie différente, les points seront marqués dans la catégorie de la dernière moto.

Un classement général sera établi sur chaque événement.

9. Calendrier et tests

Au début de l'événement, un test de départ devra être effectué:

Démarrage par kick starter dans **la** minute et faire un minimum de 20 mètres par la puissance du moteur. Si ce test de départ n'est pas rempli, 60 (soixante) secondes seront infligées.

Pour chaque tour, l'organisateur doit établir un calendrier réaliste selon la longueur du tour et les conditions climatiques réelles.

Le parcours sera agréé par le jury.

10. Cours

Une distance totale d'environ 100 km, 120 km maximum seront couverts en 3 tours maximum.

Des variations peuvent être effectuées en fonction des conditions réelles et climatiques et selon les possibilités locales officielles.

Le parcours doit avoir une piste sur route et hors route.

À l'intérieur du parcours, il doit y avoir 1 (un) point de contrôle (temps ou contrôle de **passage**); **des spéciales chronométrées** doivent être ou peuvent être inclus - conformément aux conditions locales.

À la fin de chaque tour doit être un contrôle de l'horodatage.

Les coureurs qui ne remplissent pas le chronométrage recevront 60 secondes (pénalité) pour chaque minute en dehors de leur temps.

La limite maximale de temps limite sera de 30 minutes.

Des tests spéciaux devraient faire partie de l'événement:

- test de départ
- test d'accélération
- test de cross-country
- test d'essai - éventuellement.

Les tests d'accélération peuvent être inclus dans le tour ou être un test supplémentaire;

les essais d'accélération doivent avoir une longueur maximale de 200 mètres.

Le temps **sera** multiplié par 5.

Les tests de cross-country devraient être montés dans le (s) tour (s); Si l'événement a plus d'un (un) tour, il doit être compté au deuxième et au troisième tour de l'événement.

??? Les essais d'essai doivent être comptés conformément aux règles internationales de jugement-punition.

Les points d'évaluation devraient être multipliés (de 5) et transférés en secondes.

Le classement final du Championnat sera établi sur tous les tests. **????**

Le résultat final sera calculé en ajoutant tous les points de tous les tests:

test de départ

??? points de pénalité d'essai (transférés en secondes) **???**

test d'accélération

test de cross-country

chronométrage des spéciales.

11. Équipement de sécurité des **pilotes**

Les pilotes doivent utiliser un casque approuvé selon la norme ECE 22-05.
Les casques JET sont autorisés à condition qu'ils aient obtenu l'approbation ECE 22-05.
Le port de la protection **pectorale et dorsale** est obligatoire.

12. Licences

Licence FIM Europe Vintage ou licence nationale;
pour les coureurs étrangers, une autorisation de conduire à l'étranger par la Fédération nationale de leur pays.

13. Coûts

L'**engagement**, calculé par l'organisateur, doit être payé **par** le coureur à l'organisateur.
L'organisateur doit **verser** 10,00 € par coureur à FIM Europe.

14. Règles environnementales

L'**Enduro** est une discipline «en voie de disparition» et notre objectif commun est de préserver son avenir. Le respect des règles établies par les organisateurs est obligatoire.
Un tapis environnemental doit être utilisé dans le **parc coureur**.