



FIM ENDURO VINTAGE TROPHY
FIM VINTAGE VETERANS TROPHY TEAM
FIM VINTAGE SILVER VASE TEAM
FIM VINTAGE WOMEN'S CLUB TEAM
FIM VINTAGE CLUB TEAM
FIM VINTAGE INDIVIDUAL

REGULATIONS

2024



Tabella dei contenuti

01.1 GENERALE	6
01.2 CORSO	6
01.3 PROVA A TEMPO	6
01.4 L'ORGANIZZAZIONE DEL TROFEO FIM ENDURO VINTAGE	7
01.4.1 Posizione	7
01.4.2 Regolamento Particolare (SR) – Pubblicazione	7
01.4.3 Moduli di iscrizione e iscrizioni	7
01.5 IL TROFEO ENDURO VINTAGE	7
01.5.1 Squadra trofeo veterani vintage	7
01.5.2 Squadra di vasi d'argento vintage	7
01.5.3 Squadra del club femminile vintage	8
01.5.4 Squadra del club d'epoca	8
01.5.5 Individuale d'epoca	8
01.6 PRINCIPI GENERALI - PARTECIPANTI	8
01.7 GIURISDIZIONE	8
01.8 FUNZIONARI E PROCEDURE	9
01.8.1 Generale	9
01.8.2 Ufficiali titolari di licenza FIM	9
01.8.3 Giuria Internazionale FIM	9
01.8.4 Presidente della Giuria FIM	9
01.8.5 Compiti del Presidente della Giuria FIM	9
01.8.6 Termini di riferimento della Giuria Internazionale FIM	10
01.8.7 Procedura durante le riunioni della giuria	10
01.8.8 Pubblicazione delle decisioni della Giuria	10
01.8.9 Verbali delle riunioni della Giuria	10
01.8.10 Delegato FMN – Direttore della squadra	11
01.8.10.1 Delegato FMN	11
01.8.10.2 Team manager	11

01.8.11 Steward Tecnico FMNR, Direttore Tecnico FIM ed Esperto FIM Enduro Vintage 11
01.8.11.1 Steward Tecnici FMNR	11
01.8.11.2 Direttore Tecnico FIM (se nominato)	11
01.8.11.3 Esperto FIM Enduro Vintage	11
01.8.12 Direttore di Gara	12
01.8.13 Cronometristi	12
01.8.14 Steward ambientale e Steward sicurezza FMNR	12
01.8.14.1 Steward ambientale	12
01.8.14.2 Steward per la sicurezza FMNR.....	12
01.8.15 Orari degli arbitri	12
01.9 PILOTI E LICENZE	13
01.9.1 Età dei corridori Squadra Trofeo Veterani Vintage	13
01.9.2 Età dei corridori Vintage Silver Vase Team	13
01.9.3 Età dei corridori Squadra Club femminile Vintage	13
01.9.4 Età dei corridori Vintage Individuale/Club Squadra	13
01.9.5 Patenti di guida	13
01.10 CATEGORIE E CLASSI	13
01.10.1 Definizione di motociclette da enduro classiche	13
01.10.2 Diametro forcella anteriore	14
01.10.3 Cerchi	14
01.10.4 Freni	14
01.10.5 Carburatori	14
01.10.6 Tubi di scarico	14
01.10.7 Capacità	14
01.10.8 Funzionalità di sicurezza aggiuntive	15
01.10.9 Equipaggiamento di sicurezza	15
01.11 TARGHE E NUMERO DI PARTENZA	15
01.11.1 Targhe	15
01.11.2 Ordine di partenza	15
01.12 CLASSIFICHE – RISULTATI FINALI	15
01.12.1 Classifica giornaliera delle lezioni	15
01.12.2 Classifica a squadre	16

01.13 CERIMONIA DI PREMIAZIONE	16
01.13.1 Medaglie souvenir/finish del singolo pilota	17
01.14 COMPORTAMENTO E ASSISTENZA DEL PILOTA	17
01.15 PROTESTE E RICORSI	18
01.16 MULTE E PENSIONI DI PROTESTA	18
01.17 PENALITÀ	18
01.17.1 Orario	18
01.17.2 Squalifica o altre sanzioni comminate come previsto dal Codice Disciplinare e Arbitrale della FIM	19
01.17.3 Squalifica del corridore e della squadra	20
01.17.4 Sanzione pecuniaria	20
01.18 INTERPRETAZIONE DEL REGOLAMENTO	20
01.19 PUBBLICAZIONE RISULTATI	20
 STANDARD FIM PER GLI ORGANIZZATORI DI IL TROFEO FIM ENDURO VINTAGE	 21
1. CONTROLLI ORARI	21
2. PROVE 3.	21
SEGNALETICA 4.	21
LUOGO DI PARTENZA 5.	21
AREA DI LAVORO FINALE 6.	21
Paddock PILOTI 7. AREA	21
PROVE 8. PARCHEGGIO	21
STAMPA, GIURIA, UFFICIALI 9. SALA GIURIA	22
INTERNAZIONALE FIM 10. SALA STAMPA 11.	22
HOTEL ELENCO 12.	22
RISULTATI 13.	22
PREMIAZIONI	22
14. CERIMONIA	22
DI PREMIAZIONE 15. REGOLAMENTO	22
PARTICOLARE 16. ISTRUZIONI PER LA	22
MANUTENZIONE 17. INFORMAZIONI	22
GENERALI 18.	23
BACHECA UFFICIALE	23
 TABELLA ISTRUZIONI PER LA MANUTENZIONE	 24

Queste regole sono pubblicate su www.fim-MOTO.com. Qualora fossero necessari aggiornamenti, sarà determinante l'ultima versione pubblicata delle regole.

Articoli aggiornati al 1.1.2024		
01.12	Norme FIM: 18.	
01.12.1		

Gli articoli modificati dal 1.1.2024 sono in grassetto

01.1 GENERALE

La FIM ha istituito un Trofeo Enduro Vintage, secondo le regole del Codice Sportivo FIM.

Questi regolamenti descrivono solo le regole aggiuntive relative al Vintage Enduro.

Si applicano tutte le altre regole FIM Enduro a meno che non siano espressamente modificate qui.

All'evento Enduro Vintage Trophy saranno organizzati i seguenti Trofei e Coppe FIM:

- Squadra FIM Vintage Veterans Trophy •
- Squadra FIM Vintage Silver Vase •
- Squadra FIM Vintage Women's Club • Squadra
- FIM Vintage Club • FIM Vintage
- Individuale

Il FIM Enduro Vintage Trophy è solitamente un evento che si svolge nell'arco di 4 giorni consecutivi (inclusi 3 giorni di gare).

L'evento è dedicato al FIM Enduro Vintage Trophy e si svolgerà come segue:

- Giorno 1: Controllo Amministrativo/Tecnico – Test di Accelerazione, Parco Chiuso e Cerimonia di Apertura
- Giorno 2: Percorso/Percorso e Test Enduro, Parco Chiuso
- Giorno 3: Percorso/Percorso e Test Enduro, Parco Chiuso
- Giorno 4: Percorso/Percorso e Croce Finale – Parco Chiuso – Cerimonia di Premiazione

01.2 CORSO

I piloti progrediranno in un ambiente naturale e vario per mettere alla prova l'affidabilità delle moto e la resistenza dei piloti.

Le condizioni della corsa saranno varie e potranno svolgersi in un deserto, foresta, montagna, sentiero innevato o in un'area urbana. A volte i ciclisti potrebbero dover spingere le loro motociclette.

I corridori procederanno su un percorso comune e potranno incontrare altri corridori.

Qualsiasi difficoltà non prevista sarà considerata parte della gara e non si accetterà alcun reclamo.

Il percorso deve essere costituito da strade percorribili con qualsiasi condizione atmosferica e con tutti i tipi di motociclette.

Il percorso della manifestazione sarà tracciato su un sentiero fuoristrada, aperto al traffico normale, la cui lunghezza minima consigliata sarà di 100 km e massima di +/- 150 km (può essere modificata dalla Giuria Internazionale FIM).

Si raccomanda che il tempo totale per una giornata di gara sia compreso tra le quattro e le cinque ore sul tempo A, esclusi i quindici minuti dell'ultimo controllo orario.

Il significato del concorso può essere lo stesso nell'arco delle due giornate e/o seguire percorsi diversi.

Al massimo il 30% della distanza totale da percorrere può essere effettuata su strade asfaltate.

Gli orari dovranno essere adeguati alle categorie "Vintage"... ..

Se l'evento ha un format diverso, l'organizzatore deve inviare al CEN il regolamento completo e il format della gara entro e non oltre 4 mesi prima dell'inizio dell'evento.

01.3 PROVE CRONOMETRATE

Le prove cronometrate dovrebbero essere programmate ogni giorno.

Salvo casi di forza maggiore, le prove cronometrate dovranno consentire ai partecipanti di accumulare un minimo di 20 minuti di prova cronometrata.

Il massimo è lasciato libero in base alla configurazione dei circuiti ma non deve superare più di 60 minuti.

Può essere prevista anche una prova di accelerazione, della lunghezza massima di 200 metri. In questo caso il tempo verrà moltiplicato per 5 e sommato alle altre prove accumulate.

01.4 L'ORGANIZZAZIONE DEL TROFEO FIM ENDURO VINTAGE

01.4.1 Posizione

Qualsiasi FMN può richiedere alla FIM il permesso di organizzare il FIM Enduro Vintage Trophy. La FMN che desidera organizzare il FIM Enduro Vintage Trophy deve presentare domanda con almeno due anni di anticipo. Dopo la presentazione dei candidati ed eventualmente una visita in loco, l'Ufficio di presidenza del CEN selezionerà i due migliori candidati che verranno poi presentati al Consiglio di amministrazione della FIM per eleggere il candidato. Tale scelta dovrà essere effettuata almeno un anno prima dell'evento.

01.4.2 Regolamento Particolare (SR) - Pubblicazione

Il Regolamento Supplementare (SR) deve essere pubblicato nelle due lingue ufficiali della FIM e deve essere approvato dalla FMNR e dalla FIM, e successivamente ratificato dalla Giuria Internazionale della FIM.

La FMNR redige il RS per il FIM Enduro Vintage Trophy.

Tali norme dovranno essere di carattere esclusivamente "interno", concernenti materie di rilevanza locale.

La SR deve contenere tutte le questioni locali quali: percorso, elenco degli hotel, misure di sicurezza, tasse di registrazione, diagramma del percorso, ecc.

L'organizzatore deve inviare la SR via e-mail all'amministrazione della FIM.

La RS dovrà essere pubblicata almeno due mesi prima della data di inizio delle preiscrizioni

La SR sarà disponibile sul sito web della FIM: www.fim-moto.com

Nessuna modifica potrà essere apportata alla RS dopo la sua approvazione da parte della FIM o della FMNR e dopo la data di apertura delle preiscrizioni.

Tuttavia, in circostanze eccezionali, la Giuria Internazionale della FIM o, se quest'ultima non è stata ancora nominata, la FMNR, può autorizzare una modifica alla RS se approvata dalla Giuria Internazionale della FIM e successivamente portata all'attenzione di tutte le persone interessate.

01.4.3 Modulo di iscrizione e iscrizioni

Secondo i regolamenti complementari.

01.5 IL TROFEO ENDURO VINTAGE

01.5.1 Squadra trofeo veterani vintage

Questa è una competizione in cui ogni FMN, membro della FIM, ha il diritto di nominare e iscrivere una squadra nazionale.

La squadra dovrà essere composta da tre corridori che abbiano compiuto i 50 anni (al 1° gennaio dell'anno della manifestazione). Ciascuno di questi corridori dovrà essere titolare di un passaporto, o di una carta d'identità, se la carta d'identità riporta chiaramente la nazionalità del corridore del paese che rappresenta.

Questi tre corridori devono rappresentare almeno due (2) delle Categorie Vintage Classic A, B e C.

È obbligatoria una moto della categoria A (secondo l'art. 01.10.1).

Nessuna ripartenza per i piloti del Vintage Veterans Trophy Team. Un corridore ritirato e di conseguenza la sua squadra verranno penalizzati con 1 ora.

Le tre migliori squadre verranno premiate in base alla loro classifica cumulativa.

01.5.2 Squadra di vasi d'argento vintage

Questa è una competizione alla quale ciascuna FMN componente della FIM può iscrivere una o più squadre. Un Vintage Silver Vase Team, composto da tre piloti, può essere nominato da un club motociclistico locale in buona fede affiliato e certificato come tale dalla FMN nominante, nel qual caso i tre piloti devono avere la nazionalità del paese in cui si svolge il appartiene o è composto da tre corridori di nazionalità diverse ma appartenenti alla stessa Unione Continentale FIM.

In questo caso, l'FMN di ciascun corridore dovrà dare il suo benestare e dovranno essere inseriti dall'FMN di uno dei corridori.

Nessun corridore può far parte di più di una squadra.

I tre corridori dovranno avere almeno 40 anni (al 1° gennaio dell'anno della manifestazione).

Questi tre corridori devono rappresentare almeno due (2) delle Categorie Vintage Classic A, B e C.

I nomi dei corridori di una singola squadra (tutti appartenenti allo stesso MC) verranno dichiarati al momento dell'iscrizione. Ogni MC potrà iscrivere più squadre di Vase, fermo restando che sarà cura dell'ente organizzatore comunicare l'accettazione dell'iscrizione.

Tutti i corridori di un Team Vintage Silver Vase possono "ripartire" una sola volta (1 volta). Questi corridori e di conseguenza la loro squadra saranno penalizzati con 1 ora.

01.5.3 Squadra del club femminile vintage

Questa è una competizione alla quale ciascuna FMN componente della FIM può iscrivere una o più squadre. Una squadra del Vintage Women's Club, composta da tre donne pilota, può essere nominata da un club motociclistico locale in buona fede affiliato e certificato come tale dalla FMN nominante, nel qual caso i tre corridori devono avere la nazionalità del paese a cui appartengono il club appartiene o è composto da tre corridori di nazionalità diverse ma appartenenti alla stessa Unione Continentale FIM. In questo caso, l'FMN di ciascun corridore dovrà dare il suo benestare e dovranno essere inseriti dall'FMN di uno dei corridori.

Nessun corridore può far parte di più di una squadra.

Le tre atlete dovranno avere almeno 25 anni (al 1° gennaio dell'anno della manifestazione).

Queste tre atlete devono rappresentare almeno 2 delle categorie Vintage Classic A, B e C.

I nomi dei corridori di una singola squadra (tutti appartenenti allo stesso MC) verranno dichiarati al momento dell'iscrizione. Ogni MC potrà iscrivere più squadre, fermo restando che sarà cura dell'ente organizzatore comunicare l'accettazione dell'iscrizione.

Tutti i corridori di un Team Vintage Women Club possono "ripartire" una sola volta (1 volta). Questi corridori e di conseguenza la loro squadra saranno penalizzati con 1 ora.

01.5.4 Squadra del club d'epoca

Questa è una competizione alla quale ciascuna FMN componente della FIM può iscrivere una o più squadre. Un Vintage Club Team (CT), composto da tre piloti, può essere nominato da un club motociclistico locale in buona fede affiliato e certificato come tale dalla FMN nominante, nel qual caso i tre piloti devono avere la nazionalità del paese da a cui appartiene il club, o essere composto da tre corridori di nazionalità diverse ma facenti parte della stessa Unione Continentale FIM.

In questo caso, l'FMN di ciascun corridore dovrà dare il suo benestare e dovranno essere inseriti dall'FMN di uno dei corridori.

Nessun corridore può far parte di più di una squadra.

I nomi dei corridori di una singola squadra (tutti appartenenti allo stesso MC) verranno dichiarati al momento dell'iscrizione. Ogni MC potrà iscrivere più squadre, fermo restando che sarà cura dell'ente organizzatore comunicare l'accettazione dell'iscrizione.

Tutti i corridori di un Team Vintage Club possono "ripartire" una sola volta (1 volta). Questi corridori e di conseguenza la loro squadra saranno penalizzati con 1 ora.

01.5.5 Individuale d'epoca

Le lezioni individuali sono selezionabili liberamente.

I singoli corridori potranno "ripartire" una sola volta (1 volta), con l'applicazione di una penalità corrispondente ad 1 ora.

01.6 PRINCIPI GENERALI – PARTECIPANTI

Ogni pilota iscritto dovrà essere titolare di una licenza di piloti FIM Enduro Vintage Trophy o equivalente valida (ai sensi dell'art. 70.2.1 del Codice Sportivo) e ogni pilota deve essere titolare di una patente di guida valida.

Ciascun corridore dovrà inoltre attenersi al codice della strada vigente nel Paese in cui è organizzato l'Evento.

Per i ciclisti di età superiore ai 50 anni, consultare il Codice Medico FIM.

I corridori dovranno pagare le quote di iscrizione previste dal RS.

Il corridore potrà partecipare all'evento dopo aver superato con successo i controlli amministrativi e tecnici.

Per tutte le altre questioni, si prega di fare riferimento ai Regolamenti Particolari e ai Codici e Regolamenti FIM applicabili.

01.7 GIURISDIZIONE

Ad eccezione della Giuria Internazionale FIM e dei Delegati FIM, tutti i titolari di licenza FIM, i titolari di un lasciapassare FIM, i funzionari, i loro assistenti così come tutte le altre persone coinvolte nella riunione sono soggetti all'autorità del Cancelliere della FIM Corso nominato dall'organizzatore.

01.8 FUNZIONARI E PROCEDURE

01.8.1 Generale

L'evento è controllato dalla Giuria Internazionale della FIM.

L'evento deve essere diretto da ufficiali in possesso di una licenza FIM valida per la disciplina e la funzione interessata.

Questi ufficiali devono essere in possesso di una licenza FIM valida per la disciplina e la funzione appropriata.

Un funzionario non può essere un pilota, un meccanico, uno sponsor, un assistente o un promotore che partecipa all'evento.

Tutti i funzionari devono rimanere operativi e disponibili con tutta l'attrezzatura necessaria per l'evento entro il termine per presentare un reclamo/appello.

01.8.2 Ufficiali di gara titolari di licenza FIM

I seguenti ufficiali devono essere in possesso di una licenza FIM valida:

I membri della Giuria Internazionale FIM: _____

- Il Presidente della Giuria
- Il secondo membro della Giuria
- Steward FMNR

I funzionari tecnici: _____

- Direttore Tecnico della FIM
- Steward Tecnico FMNR
- Capo Steward Tecnico FMNR (con licenza senior)

E: (**se nominato*)

- Direttore di Gara FMNR
- Esperto FIM Enduro Vintage
- Delegato/i FMN (Steward Sportivo)
- Delegato Medico FIM*
- Delegato Ambientale FIM* • Steward Ambientale FMNR
- Direttore sanitario
- Cronometrista

01.8.3 Giuria Internazionale FIM

La Giuria Internazionale FIM sarà composta da:

- Presidente della Giuria nominato dalla FIM
- 2° membro della giuria nominato dal CEN
- Il 3° membro della Giuria sarà lo Steward della FMNR

01.8.4 Presidente della Giuria FIM

Il Presidente della Giuria è nominato dalla FIM.

Egli deve garantire che le decisioni della Giuria Internazionale della FIM siano conformi alle regole del Codice Sportivo, ai regolamenti pubblicati dalla FIM e al Regolamento Particolare della manifestazione.

Egli determinerà gli orari delle riunioni della Giuria e, ove necessario, convocherà eventuali riunioni straordinarie.

Il Presidente della Giuria ha la facoltà di invitare alle riunioni della Giuria eventuali ospiti, se ritenuto opportuno dall'evento.

È responsabile della comunicazione con i Delegati delle FMN.

01.8.5 Compiti del Presidente della Giuria FIM

Convocherà una riunione della Giuria all'inizio dell'evento e durante questa riunione la Giuria Internazionale della FIM approverà e controllerà le seguenti questioni:

- Eventuali modifiche al RS dopo la data di apertura delle iscrizioni • verificando che tutti i corridori e partecipanti iscritti ne siano informati.
- Rapporto del Segretario della Giuria attestante che tutti i corridori ed i partecipanti iscritti sono in possesso dei rispettivi licenze nonché tutti i funzionari aventi qualsiasi responsabilità per lo svolgimento della manifestazione.
- Relazione del Direttore di Gara indicante tutte le misure da adottare per garantire l'ordinato svolgimento della manifestazione.
- Gli standard di sicurezza dell'evento.
- Eventuali modifiche alle richieste di misure di sicurezza aggiuntive richieste dai corridori.

- L'autorizzazione ufficiale delle autorità locali allo svolgimento dell'evento e la polizza assicurativa di responsabilità civile del organizzatore.
- Al termine di ogni giornata dell'evento, il Presidente convocherà una riunione della Giuria Internazionale della FIM per ascoltare i rapporti del Direttore di Gara, del Segretario della Giuria e di ogni altro funzionario competente.
- Il Presidente, insieme al Direttore di Gara, dovrà firmare la classifica ufficiale della manifestazione.
- Dovrà inoltre firmare, insieme al Segretario della Giuria, tutti i verbali delle riunioni.

Dovrà inviare i seguenti documenti all'amministrazione FIM entro 72 ore dalla fine dell'evento:

- la sua relazione (utilizzando il modulo ufficiale),
- il dettaglio degli eventuali reclami presentati unitamente alle parcelle rimosse,
- copia della polizza assicurativa verso terzi.

01.8.6 Mandato della Giuria Internazionale FIM

La Giuria Internazionale della FIM esercita il controllo supremo dell'evento ma solo per quanto riguarda l'applicazione della FIM

Codici, regolamenti FIM e della SR, che dovrà ratificare. Di conseguenza, i Membri della Giuria sono responsabili solo nei confronti della FIM.

Sono responsabili della parte sportiva dell'organizzazione della manifestazione nella quale svolgono una funzione di vigilanza e disciplinare.

Tutte le responsabilità civili e legali ricadono sugli organizzatori.

La Giuria Internazionale della FIM può autorizzare una modifica al RS o al programma purché previsto dal regolamento, come stabilito all'Art. 01.4.2 sono rispettati.

La Giuria Internazionale FIM non è autorizzata ad apportare modifiche o aggiunte alle regole FIM, ma ha il diritto di prendere decisioni nei seguenti casi eccezionali:

La Giuria Internazionale della FIM è l'unico organo disciplinare dell'evento competente a giudicare qualsiasi reclamo che possa sorgere durante l'evento, soggetto al diritto di ulteriore appello.

La Giuria Internazionale della FIM ha il diritto, di propria iniziativa o su richiesta dell'organizzatore o del Direttore di Gara, di ritardare l'inizio di un evento; migliorare il corso; interrompere o annullare prematuramente parte o l'intero evento per urgenti motivi di sicurezza o per qualsiasi altro motivo di "forza maggiore".

La Giuria Internazionale della FIM deve risolvere eventuali penalità secondo le condizioni stabilite nel Codice Disciplinare e Arbitrale (Art. 3.1.3).

01.8.7 Procedura durante le riunioni della giuria

Le decisioni della Giuria Internazionale della FIM si basano sulla maggioranza semplice. In caso di parità il Presidente eserciterà un voto decisivo.

01.8.8 Pubblicazione delle decisioni della Giuria

Tutte le decisioni della Giuria Internazionale FIM necessarie per lo svolgimento dell'evento così come i risultati devono essere pubblicati il prima possibile. Le decisioni devono essere pubblicate nelle lingue ufficiali della FIM.

01.8.9 Verbali delle riunioni della Giuria

I verbali devono essere scritti in entrambe le lingue ufficiali della FIM, a meno che la Giuria non accetti di accettarli in una lingua ufficiale.

Dovranno essere predisposti dal Segretario di Giuria e dovranno essere firmati dal Segretario e dal Presidente di Giuria. Una copia di questi verbali deve essere inviata all'amministrazione della FIM entro 72 ore dall'evento.

Il verbale deve riportare dettagliatamente le eventuali sanzioni irrogate; le decisioni assunte sugli eventuali protesti presentati (di cui è necessario allegare copia); i dettagli di eventuali incidenti che potrebbero essersi verificati; eventuali irregolarità riscontrate, nonché il parere della Giuria Internazionale FIM riguardo al successo dell'organizzazione e eventuali osservazioni che ritengono meritevoli di menzione speciale.

01.8.10 Delegato FMN – Direttore della squadra

01.8.10.1 Delegato FMN _____

Qualsiasi FMN che partecipa al FIM Vintage Trophy potrà designare un delegato FMN per partecipare alle riunioni della Giuria. Deve essere titolare di licenza FIM (Direttore di Gara Enduro o Steward Sportivo). Il suo nome e il numero di licenza devono essere inviati alle segreterie dell'organizzazione e alla FIM 15 giorni prima dell'evento.

Copia del documento sarà consegnata alla Giuria.

Il Delegato Nazionale rappresenta la sua FMN ed i corridori iscritti da questa FMN. Ha diritto a:

- assistere alle riunioni pubbliche della Giuria, in qualità di osservatore;
- ricevere i documenti, compresi i verbali della Giuria, durante l'intero evento;
- rivolgere le sue domande al Presidente della Giuria in modo che la Giuria Internazionale della FIM sia a conoscenza di tutte le circostanze.

Se necessario, il Presidente della Giuria organizzerà un incontro durante l'evento con i Delegati FMN per spiegare il lavoro della Giuria Internazionale FIM e per ricevere le osservazioni dei Delegati.

01.8.10.2 Direttore della squadra _____

Ogni FMN in competizione per il FIM Vintage Trophy può nominare un manager per le sue squadre, o per ciascuna di queste squadre e, inoltre, ogni FIM Vintage Silver Vase Team, FIM Women's Club Team o FIM Vintage Club Team che partecipa a una o più squadre può nominare un manager per le sue squadre. Il/i nome/i dovranno essere comunicati all'organizzatore prima o durante l'esame preliminare. Solo i team manager hanno il diritto di curare e rappresentare gli interessi delle proprie squadre durante l'evento. Non sono autorizzati a partecipare alle riunioni della Giuria Internazionale della FIM.

01.8.11 Steward Tecnico FMNR, Direttore Tecnico FIM ed Esperto FIM Enduro Vintage

01.8.11.1 Commissari Tecnici FMNR: _____

Il Capo Tecnico e lo Steward Tecnico, nominati dalla FMNR, hanno la responsabilità degli aspetti tecnici e devono verificare le macchine e le attrezzature in conformità con le regole FIM e i regolamenti supplementari.

01.8.11.2 Direttore Tecnico della FIM (se nominato): _____

Il Direttore Tecnico della FIM è nominato dal Direttore della Commissione Tecnica Internazionale della FIM in consultazione con il Direttore della Commissione Enduro della FIM.

Il Direttore Tecnico della FIM non è responsabile delle verifiche tecniche ma garantirà che siano eseguite in conformità con il Codice Tecnico della FIM.

Il Direttore Tecnico della FIM lavora in collaborazione con la Giuria Internazionale della FIM e il Delegato della FIM.

L'autorità e i doveri del Direttore Tecnico della FIM includono ma non sono limitati a (fare riferimento anche al Codice Tecnico della FIM):

Il Direttore Tecnico della FIM segnalerà eventuali dubbi o carenze relative alle verifiche tecniche alla Giuria Internazionale della FIM e al Delegato della FIM e presenterà proposte per risolvere tali dubbi.

Il Direttore Tecnico della FIM è l'arbitro finale in relazione alle questioni tecniche dell'evento, in concomitanza con la FIM Vintage Esperto.

Il Direttore Tecnico della FIM esaminerà con il Capo Steward Tecnico la(e) motocicletta(e) e l'equipaggiamento protettivo di qualsiasi pilota(i) coinvolto(i) in incidenti gravi o mortali e presenterà un rapporto scritto alla Giuria della FIM.

Il Direttore Tecnico della FIM parteciperà a tutte le riunioni della Giuria, ma senza diritto di voto.

Per tutti gli altri punti relativi a competenze, funzionari, ruoli, nomine, ecc., qui non esplicitamente descritti si rinvia al Supplemento Regolamento e Codice Sportivo FIM.

01.8.11.3 Esperto FIM Enduro Vintage _____

Il FIM Enduro Vintage Expert è nominato dalla FIM.

In caso di discussioni o incertezze sull'età delle motociclette, lavorerà in collaborazione con i funzionari tecnici per quanto riguarda l'idoneità della macchina.

01.8.12 Direttore di Gara

Il Direttore di Gara è responsabile dello svolgimento e dell'efficiente svolgimento della manifestazione. I suoi compiti essenziali sono:

Per garantire che il corso sia in buone condizioni; che tutti i funzionari siano presenti e pronti a svolgere le loro funzioni e che i servizi di sicurezza, medici e di controllo siano in servizio.

Verificare l'identità dei corridori, la corretta numerazione delle moto e che non vi sia nulla che impedisca al pilota di partecipare alla manifestazione, ad esempio sospensione, squalifica o qualsiasi altro divieto di guida;

Verificare la validità delle licenze FIM, dei permessi di partenza rilasciati dalle FMN del pilota nonché di tutti i documenti relativi ai controlli amministrativi.

Posticipare l'inizio di un evento per un caso urgente di sicurezza o per qualsiasi altro caso di "forza maggiore" o per procedere al miglioramento delle condizioni del percorso; interrompere anticipatamente un evento o annullare parte del corso o l'intero evento,

Impedire la partenza di un pilota o di una motocicletta o ordinarne il ritiro dalla manifestazione se lo ritiene necessario per ragioni di sicurezza.

Per garantire che le regole della FIM siano rispettate, può proporre penalità alla Giuria Internazionale della FIM.

Ordinare l'allontanamento dal percorso, dalle sezioni e dalle vicinanze di chiunque rifiuti di obbedire agli ordini di un ufficiale incaricato.

Informare la Giuria FIM di tutte le decisioni prese o da prendere e di qualsiasi protesta indirizzata a lui.

Raccogliere i rapporti dei cronometristi e degli altri funzionari esecutivi e tutte le altre informazioni necessarie per presentare il suo rapporto alla Giuria FIM e far approvare i risultati provvisori dell'evento;

01.8.13 Cronometristi

I cronometristi designati devono essere qualificati per utilizzare il sistema di cronometraggio della manifestazione ed essere in possesso di una licenza FIM.

01.8.14 Steward ambientale e Steward sicurezza FMNR

01.8.14.1 Steward ambientale

Il Commissario Ambientale, nominato dalla FMNR, è responsabile di tutti gli aspetti ambientali e in particolare:

Garantire il rispetto del Codice Ambientale FIM.

Avere accesso a tutte le informazioni riguardanti l'evento ed essere in grado, prima, durante e dopo l'evento, di fornire consigli alla Giuria Internazionale della FIM su tutti gli aspetti dell'evento che potrebbero avere conseguenze dannose per l'ambiente.

Avere il diritto di partecipare a tutte le riunioni aperte della Giuria FIM senza diritto di voto.

Redigere un rapporto basato su una lista di controllo preparata dal CID e inviarlo all'amministrazione FIM e consegnarne una copia al presidente della giuria FIM.

01.8.14.2 FMNR Steward di sicurezza

Assicurarsi che le regole del FIM Vintage Trophy e il manuale di lavoro (se presente) siano rispettati.

Avere accesso a tutte le informazioni riguardanti l'evento ed essere in grado, prima, durante e dopo l'evento, di fornire consigli alla Giuria Internazionale della FIM su tutti gli aspetti dell'evento che potrebbero avere conseguenze dannose sui corridori, sul pubblico e sugli ufficiali sicurezza. Assicurarsi che le zone di sicurezza o i sistemi di protezione siano impostati in collaborazione con l'organizzatore e la Giuria. Avere diritto a partecipare a tutte le riunioni aperte della Giuria senza diritto di voto.

01.8.15 Orari per i funzionari

Gli ufficiali di gara dovranno presentarsi sul luogo dell'evento almeno:

Giuria Internazionale FIM: il giorno prima dell'inizio delle prove.

Steward Tecnico, Personale Amministrativo e Steward Ambientale e Ufficiale Sanitario: almeno entro le ore 18:00 del giorno precedente pratica.

Tutti i funzionari devono rimanere disponibili e pienamente operativi sul circuito fino alla fine del periodo di protesta.

01.9 PILOTI E LICENZE

01.9.1 Età dei corridori Squadra Trofeo Veterani Vintage

I corridori devono avere almeno 50 anni (al 1° gennaio dell'anno della manifestazione).

I richiedenti di età superiore ai 50 anni dovranno allegare alla richiesta di patente di guida un certificato di idoneità medica (comprensivo di un elettrocardiogramma di normale tolleranza allo sforzo) rilasciato da un medico riconosciuto dalla propria FMN.

01.9.2 Età dei corridori Vintage Silver Vase Team

I corridori devono avere almeno 40 anni (al 1° gennaio dell'anno della manifestazione).

01.9.3 Età dei corridori Squadra Club femminile Vintage

I corridori devono avere almeno 25 anni (al 1° gennaio dell'anno della manifestazione).

01.9.4 Età dei corridori Vintage Individuale / Vintage Club Team

I corridori devono essere titolari di una patente di guida valida.

01.9.5 Licenze di corridori

Tutti i piloti devono essere titolari di una licenza FIM Enduro Vintage Trophy valida.

01.10 CATEGORIE E CLASSI

01.10.1 Definizione di motociclette Enduro classiche:

Come regola generale i motocicli devono avere le caratteristiche costruttive originali corrispondenti al loro modello e anno di costruzione.

Sono state create le Categorie A, B, C, X e Open e definite le seguenti categorie e classi:

A - Classic 75 (prodotto fino al 1975)

A0: fino a 75cc	A1: fino a 125cc
A2: fino a 175cc	A3: oltre 175cc

B - Classic 79 (prodotto fino al 1979)

B0: fino a 75cc	B1: fino a 125cc
B2: fino a 175cc	B3: fino a 250cc
B4: oltre 250cc	

C - Classic 83 (prodotto fino al 1983)

C0: fino a 80cc	C1: fino a 125cc
C2: fino a 250 cc	C3: oltre 250cc

X - EVO 1986 (Prodotto fino al 1986)

X1: fino a 125cc	X2: oltre 125cc
------------------	-----------------

Aperto 1991 (prodotto fino al 1991):

Nessuna distinzione di capacità.

Categoria A, B e C: raffreddamento ad aria - freni a tamburo - due ammortizzatori.

Non sono ammesse nella Categoria A le moto Puch Frigerio F1 con motore Rotax, KTM mc5, Hiro e Sachs 7V.

Non sono ammesse nella Categoria B le Cagiva 125 RX (2H) e le SWM TF1 125, 175, 250.

Categoria C: raffreddamento ad aria, freni a tamburo, due ammortizzatori e cantilever se presenti di serie (vedi Yamaha – Kramer - Rokon), esclusi ammortizzatori singoli con cinematica di riferimento, lamelle se di serie o documentati attendibilmente, raffreddamento a liquido consentita solo per Minarelli e Puch solo ad induzione, vietate le pompe acqua.

I nuovi modelli di motociclette presentati alla fiera del 1979 e già al via all'ISDT 1979 appartengono alla categoria C.

Per tutte le categorie fino alla C sono vietate le sospensioni progressive (Monocross, ProLink, Unitrak, ITC, ecc.) ed il raffreddamento a liquido (sono ammessi i Cantilever se originali).

Categoria X: raffreddamento ad aria o liquido, freni a tamburo o a disco, due ammortizzatori e mono ammortizzatore con cinematica se presente di serie.

Il pilota è l'unico responsabile della propria condotta di gara, al pilota è attribuita la responsabilità della conformità dei motoveicoli e del rispetto delle regole della strada stabilite dal Codice della Strada ed ogni ulteriore riferimento normativo (assicurazione, revisione, ecc.), che se ne assume la piena responsabilità.

Le moto dovranno essere verniciate con i colori originali o ufficiali di fabbrica.

Data la disponibilità limitata di alcuni componenti, è consentito l'utilizzo dei seguenti ricambi non originali, ma del tipo ampiamente commercializzato al momento della costruzione del motociclo.

- Parafanghi •

Comando gas

- Leve manubrio •

Silenziatori (devono essere il più vicino possibile all'originale (forma e caratteristiche) • I cerchi possono essere in acciaio o alluminio ma devono essere di aspetto Vintage. • Forcelle

Gli steli della forcella devono avere le stesse specifiche utilizzate nella produzione originale della motocicletta anche se dimensioni e marca sono diverse.

Per le moto prodotte fino al 1975 l'estensione massima della forcella è di 225 mm. La lunghezza massima degli ammortizzatori posteriori (occhio per occhio) è 375 mm.

Come per l'X1/X2 la lunghezza dei tubi e delle sospensioni è libera, ma devono essere d'epoca.

01.10.2 Diametro forcella anteriore

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

01.10.3 Cerchi (sono ammessi solo quelli descritti di seguito)

- A0/A3: cerchi acciaio cromato o colore alluminio se originali. • B0/B4: cerchi colore alluminio o oro se originali • C0/C3: cerchi colore alluminio o oro • X1/X2: cerchi colore alluminio o oro

01.10.4 Freni

Le parti del freno devono corrispondere all'impianto frenante originale. Se una motocicletta presenta elementi di una categoria superiore, sarà necessariamente classificata in questa categoria superiore.

01.10.5 Carburatori

I carburatori devono essere dello stesso anno di costruzione della moto anche se il diametro e la marcatura sono diversi.

A0/A3: I carburatori Mikuni sono vietati anche se referenziati contemporaneamente. Sono ammessi solo sui motocicli sui quali facevano parte dell'equipaggiamento di modelli di grande produzione.

01.10.6 Tubo di scarico

La marmitta deve essere della stessa epoca della moto o come il pezzo originale. A0/A3: i tubi di scarico tipo "serpent" sono vietati.

01.10.7 Capacità

Cilindrata: la motocicletta può superare la cilindrata originale fino al 5% senza essere esclusa dalla classe di appartenenza.

Se la cilindrata del motore è stata aumentata o ridotta dal costruttore in modo eccezionale ed è storicamente documentata (vedi mappa di circolazione, giornali dell'epoca, resoconti delle gare, ecc.) del Campionato, la FIM valuterà la

situazione caso per caso. Se queste moto verranno accettate, la carta di registrazione dovrà essere modificata per determinare la classe a cui appartengono.

01.10.8 Funzionalità di sicurezza aggiuntive

Per quanto riguarda le attuali norme tecniche FIM Enduro (in particolare la protezione dei pignoni della catena, si prevede che le Le motociclette enduro sono esenti da questo obbligo). Gli pneumatici FIM Enduro sono obbligatori.

Qualsiasi traversa del manubrio deve essere imbottita. In assenza di una traversa, i morsetti del manubrio devono essere imbottiti. È consentita la schiuma. I poggiatesta pieghevoli sono altamente raccomandati. L'uso della protezione per le mani è consentito ma deve essere di tipo aperto e rispettare l'aspetto storico ed estetico del veicolo.

In conclusione si sottolinea che tutte le parti che subiscono modifiche rispetto all'originale (cilindri, cambio e frizione, carburatori, accensione, steli forcella e sospensioni) devono tassativamente risalire all'annata della motocicletta.

Il sistema di accensione è libero: le accensioni elettroniche devono avere un anticipo di accensione direttamente proporzionale al numero di giri. Il sensore deve disegnare solo RPM. Non sono ammessi sistemi di accensione mappati (che acquisiscono dati di riferimento non RPM). Non sono ammessi sistemi di accensione elettronica digitale.

01.10.9 Dotazioni di sicurezza

I piloti devono indossare l'equipaggiamento di sicurezza in conformità con il Regolamento Tecnico FIM Enduro. I caschi devono seguire il Regolamento Tecnico Generale della FIM.

01.11 TARGHE E ORDINE DI PARTENZA

01.11.1 Targhe

La moto deve avere tre targhe: una anteriore e due laterali.

Gli adesivi per le targhe saranno forniti dagli Organizzatori.

• Squadra FIM Vintage Veteran Trophy • Squadra FIM Silver Vase • Squadra FIM Women's Club • Squadra FIM Vintage Individuale/Club	Sfondo rosso Sfondo verde scuro Sfondo viola Sfondo giallo	Numeri bianchi Numeri bianchi Numeri bianchi Numeri neri
--	---	---

01.11.2 Ordine di partenza

- **Giorno 1:** Secondo categorie, classi e numeri di partenza:
Trofeo, Vaso d'argento, Donne, Squadra Individuale/Club.
- **Giorno 2:** Secondo classi e numeri di partenza:
Trofeo, Vaso d'argento, Donne, Squadra Individuale/Club.
- **Giorno 3:** Secondo la classifica generale per tempi del giorno precedente:
Trofeo, Vaso d'argento, Donne, Squadra Individuale/Club.
- **Giorno 4:** Secondo la classifica delle classi del giorno precedente per orari in ordine inverso:
Squadra individuale/di club, Donne, Vaso d'argento, Trofeo.

01.12 CLASSIFICHE – RISULTATI FINALI

Al fine di trovare un equilibrio tra l'età delle moto e l'età dei piloti all'interno delle classi, ogni pilota riceve un Tempo di Handicap per ogni giornata di guida secondo la seguente formula:

- **Ad ogni ciclista viene assegnato un tempo di handicap (aggiunto al suo tempo di guida)**
- **Il Fattore Handicap deve essere deciso dalla Giuria Internazionale della FIM e mostrato al tabellone ufficiale degli avvisi**
- **La Giuria Internazionale FIM potrà apportare una modifica per il giorno di guida successivo.**

Calcolo dell'Handicap:

$$\text{Handicap} = \frac{(\text{Numero di giri}) \times (\text{tempo di guida stimato di tutte le prove speciali per giro}) \times (\text{Fattore})}{(\text{Età della motocicletta} + \text{Età del pilota})}$$

Definizione:

Tempo di guida stimato per giro di tutte le prove speciali: \ddot{y}	300 secondi
Numero di giri: \ddot{y}	
Fattore:	2 25 (o 20, 30, 35, 50, ecc.)

Esempio 1:

Età del ciclista:	65 anni	
Età della moto:	33 anni	
= Handicap:	$\frac{2 \times 300 \times 25}{65 + 33}$	= 153 secondi

Esempio 2:

Età del ciclista:	25 anni	
Età della moto:	33 anni	
= Handicap:	$\frac{2 \times 300 \times 25}{25 + 33}$	= 258 secondi

01.12.1 Classifica giornaliera delle classi

La classifica giornaliera per ciascuna classe sarà data dalla somma dei tempi ottenuti nelle Prove Speciali, delle penalità nei Controlli Orari e del Tempo Handicap. Il vincitore giornaliero sarà il ciclista che avrà totalizzato il miglior tempo.

Il pilota con il miglior tempo riceverà 0 punti di penalità. Ciascuno dei corridori successivi riceve quei punti di penalità a differenza del miglior corridore.

Il pilota con il minor numero di punti di penalità è il vincitore della classe.

Classifica Finale per Classe – verranno sommati tutti i punti acquisiti nelle singole giornate: il vincitore sarà il corridore che avrà totalizzato il minor numero di punti di penalità.

01.12.2 Classifica a squadre

Il punteggio per le squadre Vintage Veterans Trophy, Vintage Silver Vase Team, Vintage Club Team e Vintage Women's Club Team verrà calcolato sommando tutti i punti di penalità dei tre corridori. La classifica finale della gara sarà data dalla somma dei risultati giornalieri. La squadra con il minor numero di punti di penalità sarà la vincitrice delle squadre Vintage Veterans Trophy, Vintage Silver Vase Team, Vintage Club Team e Vintage Women's Club Team. In caso di parità nei risultati alla fine della gara, il vincitore sarà la squadra con il maggior numero di 0 punti di penalità, accanto ai punti di penalità più bassi. In caso di ulteriore parità, vince la squadra con il miglior tempo totale.

01.13 CERIMONIA DI PREMIAZIONE

Le modalità saranno indicate dall'organizzatore.

La squadra vincitrice del FIM Vintage Veterans Trophy Team verrà premiata con un Trofeo. Ciascuno dei 3 corridori delle 3 squadre sul podio riceverà una medaglia FIM:

- Primo classificato: 3 medaglie d'oro FIM 3
- Secondo classificato: medaglie d'argento FIM
- Terzo classificato: 3 medaglie di bronzo FIM

La squadra vincitrice del FIM Silver Vase Team verrà premiata con un trofeo. Ciascuno dei 3 corridori delle 3 squadre sul podio riceverà una medaglia FIM:

- Primo classificato: 3 medaglie d'oro FIM 3
- Secondo classificato: medaglie d'argento FIM
- Terzo classificato: 3 medaglie di bronzo FIM

La squadra vincitrice del FIM Vintage Women's Club Team verrà premiata con un Trofeo.

Ciascuno dei 3 corridori delle 3 squadre sul podio riceverà una medaglia FIM:

- Primo classificato: 3 medaglie d'oro FIM 3
- Secondo classificato: medaglie d'argento FIM
- Terzo classificato: 3 medaglie di bronzo FIM

I primi tre classificati di ciascuna delle categorie Vintage, come definite all'art. 01.10.1, sarà assegnato dall'organizzatore.

I primi tre corridori di ciascuna Squadra Vintage Club, come definiti all'Art. 01.5.4, sarà assegnato dall'organizzatore.

L'organizzatore è responsabile della cerimonia di premiazione. Dovrà garantire che le bandiere nazionali, gli inni nazionali, loghi, sfondi, podio vengono distribuiti.

Sarà incaricato di fornire i vari Trofei.

01.13.1 Medaglie souvenir/di finitura del corridore individuale

L'Organizzatore è libero di produrre una medaglia ricordo per i arrivati.

L'ottenimento delle medaglie ricordo, fornite dall'Organizzatore, verrà effettuato per classe in ciascuna categoria, come definito all'Art. 01.10.1.

Per qualificarsi per qualsiasi medaglia ricordo, il corridore deve aver completato l'intero percorso, cioè essere stato classificato come Finisher ogni giorno e prendere l'inizio della Prova Finale a condizione che la Prova Finale non venga annullata.

01.14 COMPORTAMENTO E ASSISTENZA DEL PILOTA

I piloti dovranno sempre attenersi a quanto previsto dal Regolamento del Trofeo FIM Enduro Vintage.

I corridori devono essere fisicamente e mentalmente idonei a controllare la propria moto al fine di promuovere la sicurezza degli altri corridori, membri della squadra, funzionari, spettatori e altre persone coinvolte nella riunione.

I corridori devono segnalare qualsiasi disturbo medico o infortunio di base che potrebbero avere alla Giuria Internazionale della FIM.

In qualsiasi momento della riunione, su richiesta del commissario tecnico, i piloti dovranno presentarsi alla verifica tecnica con la propria motocicletta e/o il proprio equipaggiamento.

I corridori possono essere ritenuti responsabili delle azioni dei membri della propria squadra.

Ai corridori e ai membri della squadra è vietato circolare con qualsiasi veicolo a motore (ad eccezione delle biciclette) sul percorso al di fuori dell'evento ufficiale.

I corridori sono responsabili di partecipare ai briefing di tutti i corridori e di essere a conoscenza di tutte le informazioni e istruzioni impartite. Il Team Manager è invitato a presenziare al briefing dei corridori.

Durante un incontro, un ciclista deve sempre tentare di avere successo. In caso contrario, non gli sarà permesso di continuare la competizione e sarà soggetto a penalità.

I corridori devono guidare in modo responsabile e non causare pericolo agli altri concorrenti o agli altri partecipanti alla riunione.

Qualsiasi assistenza esterna ai corridori sul percorso è vietata a meno che non sia fornita da un commissario di percorso che adempia al suo dovere nell'interesse della sicurezza o per evitare ostacoli. Il corridore sarà squalificato dalla gara per qualsiasi infrazione a questa regola.

I commissari possono assistere i ciclisti sollevando le motociclette, spostandole in un luogo sicuro o su una collina. Eventuali riparazioni o regolazioni devono essere effettuate dal pilota, lavorando da solo senza assistenza esterna.

I corridori dovrebbero utilizzare solo la pista. Tuttavia, se escono accidentalmente dal percorso, potranno proseguire rientrando in sicurezza sul percorso, senza trarre vantaggio, dal punto più vicino a dove hanno lasciato il percorso.

E' vietato tagliare i binari. La penalità per il tentativo di ottenere un vantaggio tagliando la pista sarà da 5 secondi di tempo fino alla squalifica, a discrezione della Giuria Internazionale della FIM. Potrebbero essere previste ulteriori sanzioni.

01.15 PROTESTE E RICORSI

1. Qualsiasi persona o gruppo di persone (corridore, squadra, costruttore, funzionario, ecc.), riconosciuto dalla FIM e interessato da una decisione presa sotto l'autorità della FIM, può chiedere riparazione per le conseguenze di tale decisione.
2. Tutte le proteste devono essere presentate alla Giuria Internazionale della FIM.
3. In generale, i reclami contro l'idoneità di un pilota, squadra o moto iscritta, devono essere presentati prima della prima inizio dell'evento.
4. Eventuali altri reclami devono essere presentati immediatamente dopo che si conosce il motivo del reclamo.
5. I reclami contro i risultati devono essere presentati entro 30 minuti dalla proclamazione dei risultati.
6. 30 minuti dopo l'arrivo al Parco Chiuso dell'ultimo corridore o 30 minuti dopo la fine della prova di velocità se il la protesta è contro un pilota o una macchina.
7. 24 ore dopo la pubblicazione di qualsiasi risultato provvisorio se il reclamo è contro il calcolo dei risultati o contro l'organizzazione in relazione ad esso, a condizione che qualsiasi reclamo derivante dal terzo o quarto giorno la corsa o l'esclusione dalla prova di velocità viene effettuata entro 30 minuti dall'annuncio dei risultati provvisori.
8. I reclami devono essere presentati in conformità al Codice Disciplinare e Arbitrale della FIM (Art. 3.1.3) e al Regolamento Particolare dell'evento ed essere accompagnati da una tassa di € 660.- o l'importo equivalente in valuta locale, restituibile se il la protesta è giustificata.
9. Se il reclamo comporta lo smontaggio di un motoveicolo, alla tassa di reclamo dovrà essere aggiunta una tassa aggiuntiva di € 150,-. Tale compenso sarà dovuto al meccanico del pilota che ha aperto il motore se il motore sarà giudicato non conforme al regolamento. Se il motore sarà giudicato non conforme al regolamento la penale aggiuntiva verrà restituita a chi presenta il reclamo.
10. I reclami che comportano un controllo del carburante dovranno essere accompagnati da un supplemento di € 750,-.
11. Nessuna protesta può essere avanzata contro una decisione della Giuria Internazionale della FIM ma può essere presentato un appello al CDI, come prescritto nel Codice Disciplinare e Arbitrale della FIM. Questo ricorso deve essere presentato al più tardi 5 giorni dopo la notifica della decisione della Giuria FIM (Deposito cauzionale per il ricorso: € 1320.-).
12. Esaurite le istanze interne della FIM, è ancora possibile il ricorso al TAS.
13. Tale ricorso deve essere presentato al più tardi 5 giorni dopo la notifica della decisione definitiva del CDI.

01.16 MULTE E PENSIONI DI PROTESTO

La FMNR terrà un conto di tutte le multe e delle spese di protesta ricevute e invierà il conto e gli importi riscossi alla FIM al termine del Vintage Trophy.

01.17 SANZIONI

Secondo l'art. 3.1.3 del Codice Disciplinare e Arbitrale FIM, le seguenti sanzioni potranno essere pronunciate dalla Giuria Internazionale fatto salvo l'Art. 2.2 e 2.3.

La sanzione deve essere proporzionata all'infrazione, alle circostanze (attenuanti o aggravanti, se del caso) e tenendo conto dell'eventuale vantaggio tratto dal corridore.

Inoltre, la Giuria Internazionale può deferire il caso alla Corte Disciplinare Internazionale per imporre una sanzione più elevata di quella che la Giuria Internazionale ha il potere di fare.

Elenco delle penalità che possono essere pronunciate dalla Giuria Internazionale della FIM

01.17.1 Tempo

- Vintage Veterans Trophy Team: giornata
incompleta per un membro della squadra o sua squalifica Arte. 01.5.1 1 ora
- Vintage Silver Vase Team: giornata
incompleta per un membro della squadra o sua squalifica Arte. 01.5.2 1 ora

- Vintage Women's Club Team: giornata
incompleta per un membro della squadra o sua squalifica • Vintage Arte. 01.5.3 1 ora
- Club Team: giornata
incompleta per un membro della squadra o sua squalifica • Vintage Arte. 01.5.4 1 ora
- Individual: giornata
incompleta o sua squalifica • Avviamento Arte. 01.5.5 1 ora
- del motore nell'area di lavoro • Avviamento del 1 minuto
- motore sulla linea di partenza prima che sia stato dato il segnale di partenza 10 secondi
- Per ogni minuto di ritardo iniziato all'arrivo sulla linea di partenza..... 1 minuto
- Non aver oltrepassato la linea dei 20 metri con la potenza del motore
entro un minuto dal momento in cui è stato dato il segnale di partenza 10 secondi
- Arrivo ritardato o anticipato al controllo orario; per ogni minuto iniziato 1 minuto al minuto

Test

Temporizzato a 1/100 di secondo

- Beneficiare di una modifica nel corso di una prova cronometrata • 1 minuto (minimo)
- Partenza lanciata • 1 minuto
- Il corridore non è partito in una prova prima di raggiungere lo "zero" o
- 1a infrazione o 2a avvertimento
- infrazione o 3a 20 secondi
- infrazione o 4a 1 minuto
- infrazione squalifica

Test finale

Temporizzato a 1/100 di secondo

- Uscita involontaria dal percorso della prova e mancato ritorno nel luogo
da cui è stata effettuata l'uscita da 5 secondi di penalità temporale
alla squalifica.
Massimo 5 minuti aggiunti al tempo
realizzato dal pilota.

01.17.2 Squalifica o altre sanzioni previste dal Codice Disciplinare e Arbitrale della FIM

Le squalifiche o altre sanzioni comminate sono previste nel Codice Disciplinare e Arbitrale della FIM.

Le sanzioni devono essere proporzionate al reato e alle circostanze (attenuanti o aggravanti se del caso) e tenendo conto dell'eventuale vantaggio tratto dal corridore.

- Superamento del livello di rumore dopo la riparazione del silenziatore.
- Superamento del livello di rumore
o 1a infrazione: o penalizzato 1 minuto
- 2a infrazione: di squalifica
- Ricezione dei pezzi di ricambio nel Parco Chiuso
- Carburante non conforme alle norme tecniche Enduro
- Fumare nel parco chiuso, nella zona di lavoro o nella zona di partenza.
- Entrare nel Parco Chiuso con il motore acceso
- Avviamento del motore nel Parco Chiuso
- Riparazioni nel recinto di partenza prima che venga dato il segnale di partenza
- Assistenza nell'area di lavoro salvo eccezioni consentite. • Ritardo alla
partenza superiore a 15 minuti
- Arrivo in ritardo ad un orario di controllo superiore a 30 min. dopo l'orario di partenza originale • Rifornimento Verrà classificato come pensionato
di carburante al di fuori delle aree ufficiali o trasporto di carburante diverso da quello contenuto nel serbatoio
- Lubrificazione della catena non da parte del ciclista
- Non spegnere il motore durante il rifornimento
- Esecuzione di qualsiasi tipo di lavoro di saldatura nelle aree di rifornimento

- Utilizzo di forza motrice estranea
- Accettare aiuti esterni al di fuori degli ambiti previsti dall'organizzatore
- Essere accompagnati da un altro ciclista
- Guida fuori dal percorso; guida nella direzione sbagliata; non rispettando il percorso segnalato
- Non osservare le norme sulla circolazione stradale
- Modifica della tabella di marcia o della scheda di percorso oppure utilizzo della scheda di un altro ciclista. • Mancanza di un controllo del tempo
- Mancare o non fermarsi ad un controllo del percorso
- Modificare in qualsiasi modo lo svolgimento delle Prove Speciali
- Esercitazioni nel corso dei test
- Abbandonare volontariamente il percorso di prova o tagliare la pista.....da 5 secondi di penalità temporale alla squalifica
- Guidare nella direzione opposta nella Prova Finale

01.17.3 Squalifica del pilota e della squadra

Le squalifiche o altre sanzioni comminate sono previste nel Codice Disciplinare e Arbitrale della FIM.

Le sanzioni devono essere proporzionate al reato e alle circostanze (attenuanti o aggravanti se del caso) e tenendo conto dell'eventuale vantaggio tratto dal corridore.

- Marcatura mancante o marcatura sostitutiva ufficiale
- Cambiare la moto
- Cilindrata superiore al limite minimo o massimo autorizzato per la classe indicato nel modulo di iscrizione.

01.17.4 Sanzione pecuniaria

- Non utilizzare un tappetino ambientale 150 euro
- Non avere un estintore portatile durante il rifornimento • Perdita..... 150 euro
- del transponder durante l'evento • Partecipazione del 250 euro
- pilota al cosiddetto "Tire Burn Out" fino a 500 euro

01.18 INTERPRETAZIONE DELLA NORMATIVA

L'interpretazione del presente regolamento e del RS è di competenza del CEN (vedi art. 4 del Codice Sportivo). Qualsiasi questione non prevista sarà soggetta ad interpretazione da parte della Giuria Internazionale della FIM.

01.19 PUBBLICAZIONE DEI RISULTATI

Ogni giorno i risultati completi dovrebbero essere pubblicati il prima possibile. Tuttavia, se ciò presenta difficoltà, gli orari di ogni giornata devono essere pubblicati prima della riunione serale della Giuria Internazionale FIM e i corridori devono essere informati dei risultati del giorno precedente prima della partenza ogni mattina.

STANDARD FIM PER GLI ORGANIZZATORI DEL TROFEO FIM ENDURO VINTAGE**1. VERIFICHE ORARI**

I controlli orari dovranno essere chiaramente segnalati, presso il Parco Chiuso, 48 ore prima dell'inizio della manifestazione, in modo che i corridori, la stampa e gli spettatori possano trovarli facilmente.

2. PROVE

Tutti i test saranno ispezionati dalla Giuria Internazionale della FIM prima dell'evento. L'organizzatore deve avere a disposizione in tempo un pilota con un veicolo adeguato che conosca i luoghi delle prove in modo che la giuria internazionale della FIM possa ispezionare queste prove.

Le prove dovranno essere chiaramente segnalate, dal Parco Chiuso, 48 ore prima dell'inizio della manifestazione, in modo che i corridori, la stampa e gli spettatori possano trovarle facilmente.

Il cronometraggio sarà effettuato da un sistema transponder/decoder come apparecchiatura principale di cronometraggio e da un apparecchio ausiliario funzionante automaticamente (tipo TAG), con stampante, sincronizzato con il tempo reale e registrazione del tempo al 1/100 di secondo. Cellule fotoelettriche collegate al cronometro attiveranno l'inizio e la fine del tempo.

Un pannello digitale collegato direttamente al sistema di cronometraggio indicherà il tempo registrato dal corridore mentre taglia il traguardo.

Un monitor dovrebbe integrare la visualizzazione della classificazione del test.

La prova a percorso chiuso dovrà essere delimitata con nastri di colore diverso per ciascun lato.

L'accesso alla partenza e all'arrivo dell'Enduro test dovrà essere chiaramente indicato da segnaletica in modo che i corridori ed i gestori possano individuarlo facilmente.

Per le prove l'organizzatore dovrà installare monitor televisivi che visualizzeranno i tempi. Se durante le prove non è presente alcun monitor, l'organizzatore deve trasmettere ai gestori dettagli come l'orario di partenza e di arrivo di un corridore in questa prova per consentire il calcolo del tempo.

3. SEGNALETICA STRADALE

La segnaletica stradale è obbligatoria per individuare le prove ed i controlli orari. Dovranno essere installati almeno 48 ore prima dell'inizio dell'evento.

4. LUOGO DI PARTENZA

Dovrà essere installato un altoparlante per chiamare i corridori in inglese, francese e nella lingua nazionale.

All'ingresso/uscita dovrà essere installato un orologio con l'ora ufficiale.

5. AREA DI LAVORO FINALE

L'area di lavoro finale dovrà avere dimensioni rispondenti ai più elevati requisiti in funzione della location e della tipologia dell'evento. Il terreno dovrà consentire la circolazione dei mezzi di trasporto dei concorrenti in qualsiasi condizione atmosferica.

L'organizzazione dei parcheggi deve garantire un razionale posizionamento dei veicoli che occupano il paddock. Le "strade" dovranno essere sempre aperte per garantire, in ogni momento, il passaggio dei veicoli in uscita dall'area finale di lavoro. I servizi igienici (almeno i servizi igienici) sono obbligatori. Devono essere previsti in quantità sufficiente contenitori per i rifiuti, recipienti per il recupero dell'olio, dell'acqua di raffreddamento, del carburante, ecc.

6. PADDOCK PILOTI

È necessario prevedere un paddock per i corridori per poter installare case mobili, roulotte, tende, ecc. Il paddock per i corridori può essere situato in un campeggio ed essere lontano dall'area di lavoro finale. Deve contenere elettricità, acqua, servizi igienici (docce con acqua calda, servizi igienici) in numero sufficiente.

Le strutture nel paddock dei piloti saranno disponibili per tutti i piloti senza alcun onere finanziario.

7. AREA DI PRATICA

Sarà allestita un'area pratica e indicata da segnaletica dal paddock dei piloti.

8. PARCHEGGIO PER STAMPA, GIURIA, FUNZIONARI

I parcheggi separati per la stampa, i membri della giuria e i funzionari devono essere installati e appositamente segnalati.

9. SALA DELLA GIURIA INTERNAZIONALE FIM

Per le riunioni della Giuria Internazionale FIM, dovrà essere prevista una sala che garantisca condizioni di lavoro silenziose per circa 30 persone.

All'interno tavoli e sedie saranno disposti in modo che tutti possano vedere i membri della Giuria. Verranno fornite bevande.

Un traduttore, almeno nelle due lingue ufficiali della FIM, deve essere presente per migliorare lo svolgimento delle riunioni della Giuria Internazionale della FIM.

Tutti i documenti devono essere disponibili in quantità sufficiente per tutte le persone autorizzate a partecipare alle riunioni della Giuria Internazionale della FIM.

10. SALA STAMPA

Deve essere presente una sala stampa

11. ELENCO HOTEL

Per la prenotazione delle camere, nel Regolamento Particolare sarà indicato l'elenco degli alberghi, che comprende l'ubicazione ed i costi.

La distanza tra la zona di partenza e l'hotel non deve essere eccessiva.

12. RISULTATI

I risultati devono essere pubblicati in almeno una lingua ufficiale della FIM.

L'organizzatore deve inviare i risultati via e-mail all'amministrazione della FIM al più tardi la mattina successiva alla fine dell'evento e consegnare al Presidente di Giuria un dischetto contenente i risultati, i verbali delle riunioni della Giuria Internazionale della FIM e qualsiasi documento ritenuto utile dalla Giuria (misure di sicurezza, circolari, mappe dei percorsi, ecc.).

13. PREMI

Durante la verifica l'organizzatore dovrà comunicare ai corridori i premi e quanti sono stati preparati. Dovranno inoltre essere pubblicati il luogo e l'orario della Cerimonia di Premiazione.

14. CERIMONIA DI PREMIAZIONE

Subito dopo la prova finale dovrà essere organizzata una Cerimonia di Premiazione per le prime tre squadre classificate. Questa cerimonia dovrà corrispondere agli standard di un evento del Campionato Mondiale FIM (podio, altoparlante, ecc.).

15. NORME PARTICOLARI

Due copie cartacee e una copia via e-mail del Regolamento Particolare devono essere inviate all'Amministrazione della FIM, così come una copia per il Presidente della Giuria, almeno due mesi prima della data dell'evento per l'approvazione da parte della FIM.

16. ISTRUZIONI PER LA MANUTENZIONE

Solo i piloti in gara possono esporre i numeri sulle targhe della propria moto. I meccanici della moto, gli accompagnatori e gli altri capisquadra non dovranno esporre alcun numero.

In caso di inosservanza, il Direttore di Gara e/o la Giuria potranno imporre una delle sanzioni autorizzate dal Codice Disciplinare e Arbitrale Articolo 3.3.1 alla FMN, ai club, ai team e/o ai piloti a cui appartiene la motocicletta.

17. GENERALE

- Rispettare il codice della strada e le leggi del paese organizzatore. • Procedere lentamente sulle strade o sentieri percorsi dai corridori, nei controlli orari e nell'area finale di lavoro.
- Lasciare pulite tutte le aree di parcheggio. • Utilizzare il tappetino ambientale ed i contenitori per i rifiuti forniti. • Essere rispettosi verso la popolazione locale. • Siate rispettosi verso gli arbitri e rispettate le istruzioni di sicurezza. • Rispettare i piloti che riposano nel paddock dei piloti. • Rispettare i divieti di parcheggio e lasciare le strade di accesso libere per i servizi di emergenza.

18. BACHECA UFFICIALE

L'Albo Ufficiale può essere disponibile anche in versione elettronica. In tal caso ciò dovrà essere chiaramente specificato nel Regolamento Particolare.

ISTRUZIONI PER LA MANUTENZIONE

REMEMBER: REGISTERED TIME = STARTING TIME FOR THE FOLLOWING SECTION

ASSISTANCE		RIDER	ZONE
CAN GIVE	CAN DO		
(including air pump and inner tubes) Parts not marked Tools	- Clean plastic parts of the motorcycle - Fill with fuel - Flush engine oil	- May receive and change the parts not marked - Can accept tools (including air pump and inner tubes) - Lubricate his chain - Refills - Change Tyres	WORKING AREA
NOTHING	NOTHING	Can change the "Not Marked" carried parts.	COURSE
(including air pump and inner tubes) Parts not marked Tools	- Clean plastic parts of the motorcycle - Fill with fuel - Flush engine oil	- Can receive and change the Not marked parts and accept tools (including air pump and inner tubes) - Lubricate thi chain - Change the tyres only at last time check (TC)	TC WITH SERVICING white flag Pre-finish = TC without servicing = Course 200 m
ALL OPERATIONS FORBIDDEN !!!!!		20 m	yellow Control Table
NOTHING	NOTHING	Can change the "Not Marked" carried parts.	COURSE



FIM-MOTO.COM

ROUTE DE SUISSE 11 | 1295 MIES | SWITZERLAND

cen@fim.ch