

REGLEMENT CHAMPIONNAT D'EUROPE DE MOTOCROSS VINTAGE

La FIM-Europe met en compétition pour 2021 le Championnat d'Europe de MotoCross à l'ancienne.

Article 1 - Les Catégories :

- VINTAGE
- CLASSIC
- EVOLUTION

Article 2 – Définition technique :

Vintage : Machines des origines à l'année modèle 1976 inclus avec 2 classements distincts : pré-70 et pré-76.

Classic : Machines à partir de l'année modèle 1977 réunissant d'origine les trois éléments techniques suivants – Refroidissement par air, bi-amortisseurs ou cantilever, freins avant et arrière à tambour.

Evolution : Machines produites avant 31-12-1989.

Article 3 - La réglementation:

Tout changement de catégorie en cours de saison entraînera un nouveau cumul des points. Les points acquis dans une classe ne seront pas transférés dans une autre.

Le Championnat d'Europe est ouvert aux pilotes européens possédant une licence FIM-Europe ou nationale avec autorisation de sortie du territoire.

Article 4 - Licences :

Délivrée par la F.I.M. Europe ou par les Fédérations nationales avec autorisations de sorties du territoire national.

Licence à la journée.

Article 5 - Déroulement des épreuves :

Les engagements se feront auprès de l'organisateur au plus tard 4 semaines avant la manifestation. Les engagements seront encaissés 30 jours avant l'épreuve.

Un pilote engagé et n'étant pas en mesure de faire face à son engagement devra en informer la FIM-Europe, par écrit, dans les meilleurs délais.

Le pilote ne respectant pas cette modalité ne sera pas prioritaire lors de l'épreuve suivante.

Tout pilote ne s'étant pas engagé dans les délais pourra le faire selon les places disponibles mais entrera en dernier sur la grille.

Le nombre d'engagés sera limité à la capacité de la piste augmentée de 20%.

Les Contrôles administratifs et techniques seront réalisés les samedi après-midi et dimanche matin avant le début des essais libres.

Les pilotes présenteront machine(s) et équipements de course en conformité avec les règles techniques du Motocross.

Schéma idéal de déroulement des manifestations :

Le matin :

1 séance d'essais libre de 10mn

1 séance d'essais chronométrés de 15 mn.

L'après-midi :

2 manches de 15 mn + 1 tour

Article 6 - Entrée en grille:

Pour la première course de la saison, l'entrée en grille s'effectuera sur la base des essais chronométrés.

Pour le reste de la saison, l'entrée en grille s'effectuera en fonction du classement provisoire.

Article 7 - Classement :

Tous les pilotes classés dans une manche marquent des points.

25-20-16-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2- et 1 point pour tous les pilotes classés après la 15ème place.
Pour être classés les pilotes devront avoir effectué au minimum un tour.

Les pilotes licenciés à la journée sont classés sur l'épreuve mais ne marquent pas de points aux Championnats.

Lors de la dernière épreuve, la meilleure des deux manches comptera double.

Le Classement du Championnat sera établi sur le cumul de toutes les manches participées moins une mais en cas d'annulation d'une ou plusieurs épreuves et si moins de 5 épreuves ont eu lieu, le classement sera établi au cumul de toutes les épreuves disputées.

Article 7bis – Limite d'âge :

Les pilotes dont l'âge est inférieur à la limite de la catégorie sont classés sur l'épreuve mais ne marqueront pas de points au championnat.

Vintage : 45 ans

Classic : 35 ans

Evolution : 25 ans

Article 8 – Remise des Prix :

Championnat « Vintage »

- Classement scratch pré-70 - les 3 premiers
- Classement scratch pré-76 - les 3 premiers
- Pilotes de plus de 60 ans - les 3 premiers

Championnat « Classic »

- Classement scratch - les 3 premiers
- Classement 125 - le 1er 125
- Classement 4 Temps – le 1er 4 temps
- Pilotes de plus de 55 ans - les 3 premiers

Championnat « Evolution »

- Classement scratch - les 3 premiers
- Classement 125 - le 1er 125
- Classement 4 Temps – le 1er 4 temps
- Pilotes de plus de 50 ans - les 3 premiers

Les classements intermédiaires ne seront réalisés qu'à la condition que trois pilotes, au minimum, concourent dans la même sous-catégorie.

Un pilote déjà récompensé ne se verra pas décerner un second trophée de sous-catégorie.

Article 9 - Les machines admises :

Les motos devront avoir un aspect au plus proche de l'origine. Les carburateurs doivent avoir un boisseau rond en catégories Vintage et Classic.

Les motos de courses spéciales prototypes, fabrication artisanales ou autres devront faire l'objet d'un contrôle spécial.

En catégorie « Vintage pré-70 », les motos répliquas ou reconstruites seront admises. Elles devront respecter les cylindrées maximales des machines originales.

Les pouvoirs publics et l'environnement nous imposent des règles très strictes en matière de bruit. Il est demandé aux pilotes de faire l'effort nécessaire pour éviter que l'on nous impose des mesures plus restrictives.

Les machines présentées en échappement libre ne pourront pas participer.

Dans le cas où une machine serait déclarée non-conforme et à la seule condition qu'elle ne représente pas un danger pour les autres concurrents, elle sera acceptée à participer à la course, dans la limite des places disponibles, sera classée sur l'épreuve mais ne marquera pas de points au classement du championnat tant que le(s) point(s) litigieux ne seront pas remis en conformité.

Les motocycles devront obligatoirement être munis d'un système fiable d'arrêt du moteur. Ce système doit être monté sur la gauche ou la droite du guidon, à portée de main et actionné sans lâcher le guidon par le pilote. Pour des raisons évidentes de sécurité, un commissaire de piste doit être en mesure de couper le moteur en cas d'urgence.

Ce système sera systématiquement testé lors du contrôle technique moteur en marche. Pour les machines équipées d'allumage électronique réputé « à risque » la mise à la masse sera vérifiée en statique avec un appareil de contrôle.

Les guidons doivent être équipés d'une protection rembourrée sur la barre transversale.

Les guidons modernes Pro taper dit "sans barre" sont interdits.

Protection de sortie de boîte : un carter ou une protection doit être installé afin de se protéger du pignon de transmission à la sortie de la boîte de vitesse.

Chaque pilote devra obligatoirement fournir une fiche d'identité de sa machine (passeport technique) qu'il signera en présence du collègue technique.

Cette fiche devra être identique à celle du constructeur pour l'année modèle du type.

L'alésage et la course du piston, mesuré en millimètres, seront frappés sur le carter moteur.

Couleur des plaques :

- jaune pour les 500

- verte pour les 250

- noire pour les 125

Article 10 – L'équipement de sécurité des pilotes :

Les pilotes devront être pourvus d'équipement moderne de sécurité répondant aux normes actuelles telles qu'elles sont définies dans l'annuaire fédéral.

Seuls les casques répondant à la norme ECE22.05 , référence lisible sur l'étiquette apposée dans le casque, seront acceptés.

Les casques Jet homologués ECE 22.05 sont autorisés en catégories Vintage et Classic.

Le port d'une protection dorsale et pectorale est obligatoire (norme CE et label FFM obligatoire).

Pour les protections ne bénéficiant pas du label FFM :

Pectorale, la norme EN 14021 est fortement recommandée ;

Dorsale, la norme EN 1621-1 ou 1621-2 est obligatoire ;

Gilet intégral (Pectorale et dorsale intégrées), la norme EN 1621-1 ou 1621-2 est obligatoire et la norme EN 14021 est fortement recommandée.

Un tapis environnemental devra être posé sous la moto dans le parc coureur.

Article 11 - Collège technique :

Un collège technique composé :

- du délégué fédéral

- du commissaire technique de la manifestation

- des représentants des pilotes (élus par leurs pairs lors de la 1ère épreuve)
examinera toute machine suspectée de non-conformité.

Un rapport sera rédigé et joint au rapport de clôture de l'épreuve.

Article 12 - Engagement :

Droit d'engagement : 80euros transpondeur inclus, payables 30 jours avant l'épreuve.

Un 2ème engagement sur la même épreuve, dans une catégorie différente coutera 30euros .

Tout pilote ne s'étant pas engagé dans les délais pourra le faire sur place selon les disponibilités et rentrera dernier en pré-grille.

Les engagements seront clos 30 jours avant l'épreuve (cachet de la poste faisant foi) et encaissés à cette date.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel sera adressé au pilote qui disposera alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation.

Cette régularisation peut intervenir soit par C.B directement sur le site soit par virement bancaire avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

RULES EUROPEAN CHAMPIONSHIP

Vintage Motocross

FIM-Europe is organising a 2021 European Championship for Vintage Motocross.

Article 1: Categories

1. Vintage : produced before 31-12-1976.
2. Classic : from the 1977 model year bringing together the following three technical components – air cooling, bi-shock or cantilever, front and rear drum brakes.
3. Evolution: Machines produced before 31-12-1989.

Article 2: Technical definition:

Vintage: Manufactured to model year 1976 with 2 different classes: pre-70 and pre-76

Classic: Manufactured from model year 1977 with air cooled engines, twin shock absorbers or cantilever suspension and drum brakes front and rear.

Article 3: The regulations:

- i. Any change between classes during the season lead to a new points accumulation. Any points earned in one class will not be transferred to another.
- ii. The FIM Europe Motocross Championship is open to European riders.

Article 4: Licences:

Any of the following licences are acceptable:

- a. FIME Licence
- b. National licence complete with insurance and start permission.
- c. One event licence.

Article 5 - Conduct of the races:

- i. Entries will close four weeks before the event. Entries will be received 30 days before the race.
- ii. If an entry is accepted and the rider has to cancel, then he must inform FIM Europe and the organizer in writing as soon as possible.
- iii. The rider that does not respect this cancellation code will not be a priority at the next event.
- iv. Entries received after the closing date may be accepted if there is availability, but will start from last place on the grid.
- v. The maximum number of entries accepted will be limited to 120% of the capacity.
- vi. The administrative and technical controls will be carried out on Saturday afternoon and Sunday morning before the start of free practice.
- vii. The riders must present their machine(s) and clothing in accordance with the technical rules of Motocross.

Programme of events:

Morning: 1 free practice session of 10 minutes plus 1 timed practice session of 15 minutes.

Afternoon: 2 races of 15 minutes + 1 lap

Article 6 - Entry into grid:

For the first race of the season, the starting grid will be made based on the practice times

For the rest of the season, the starting grid will be based in the provisional rankings.

Article 7 - Rating:

All the riders classified in a round score points.

25-20-16-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2- et 1 point for all riders classified after 15th place.

To be classified riders must have completed at least one lap.

The riders with one-event licenses are listed on the classification chart but don't score points in the Championship.

At the last event, the best of the two rounds count double points.

The Championship classification will be established on the accumulation of points from all rounds less one, except in the case of one or more events being cancelled and less than 5 races are run.

In this case all rounds will count.

Article 7a - Age limit:

Riders in Vintage category: 45 years.

Riders in Classic category: 35 years

The riders whose age is less than the limit of the category are classified at the races but do not score points in the championship.

Article 8 - Awards:

Vintage Championship

- Overall ranking pre-70 - The first 3 riders

- Overall ranking pre-76 - The first 3 riders

- Riders over 60 years - The first 3 riders

Classic Championship

- Overall classification - the first 3 riders

- Classification 125 - The first 125cc rider

- Classification 4 Stroke - The first 4 Stoke rider

- Riders over 55 years - The first 3 riders

Intermediate standings will only be achieved on the condition that three riders at least compete in the same subcategory.

An award-winning rider will not be awarded a second trophy in a subcategory.

Article 9 - The admitted bikes:

The bikes will have to look as original as possible. Carburettor must be of round slider in Vintage and Classic categories.

Special motorcycle racing prototypes, handcrafted or others will have a special technical inspection.

In the "pre-70 Vintage" category replicas or rebuilt motorcycles will be allowed but they must not exceed the engine capacity of the original machines.

The governments and the environment impose strict rules on noise.

Riders are asked to make the necessary efforts to avoid that more restrictive measures are imposed.

Riders of unsilenced machines will not be permitted to start.

In the event that a machine is declared non-eligible but does not represent a danger to other competitors, it may be accepted into the race, subject to availability. Any such machines will be classified on the race, but will not score points in the championship.

All motorcycles must be equipped with a reliable system of stopping the engine.

This system of stopping the engine must be mounted on the left or right handlebar and easily reached and operated without the rider releasing the handlebar grip.

For obvious safety reasons, a marshal must be able to stop the engine in an emergency.

This engine stop system will be tested at the technical inspection.

For machines with electronic ignition deemed "at risk" the grounding will be verified with a static tester.

The handlebars must be equipped with a protection pad on the cross bar.

Modern Pro handlebars without cross bar are prohibited.

Gearbox output protection: a housing or protection guard must be installed to protect the transmission gear out of the gearbox.

Each rider will have to provide an identity card form (technical passport) for his machine, that he will sign in the presence of the technical control.

This card must be identical to the manufacturer's for the model year type.

The bore and stroke of the piston, measured in millimetres, must be stamped on the crankcase.

Plate colors:

- Yellow for 500

- Green for 250

- Black for 125

Article 10 - Rider safety equipment:

Riders must be equipped with modern safety equipment that meets the current standards as defined in the FIM Europe directory.

Helmets must meet the ECE22.05 standard, legible reference on the label in the helmet will be accepted.

Jet ECE 22.05 homologated helmets are allowed.

Wearing chest and back protection is obligatory. (CE standard and compulsory FFM label).

For protections without FFM label:

Chest, EN 14021 is strongly recommended;

Back, EN 1621-1 or 1621-2 is mandatory;

Full Protection (Chest and integrated back), EN 1621-1 or 1621-2 is mandatory and EN 14021 is strongly recommended.

An environmental carpet will be placed under the bike in the paddock.

Article 11 – Composition of Technical College:

- The FIM Commissioner
- Technical commissioner of the event
- Riders Representative elected by their peers during the first race.

The College will investigate any suspected machine of noncompliance and produce a written report that will be attached to the meeting report.

Article 12 - Commitment:

Entry fees: € 80Euros including transponder, payable 30 days before the race.

A second entry in another class in the same race event will cost € 30. Entries received after the closing date may be accepted if there is availability, but will start from last place on the pre-grid.

The inscriptions will be closed 30 days before the event (date of postmark) and received on that date.

If payment fails then an e-mail will be sent to the rider who will then have a period of 7 days from receipt thereof to rectify the situation.

Payments may be made by credit card at the circuit or by bank transfer. Any extra fees imposed by the credit card or bank will be passed on to the rider.