

# Règlement du Championnat Suisse Vintage

**FHRM** Freunde Historischer Renn-Motorräder  
**FMS** Fédération Motocycliste Suisse



## Valable pour la saison 2018

Dernière modification, Janvier 2015



1. Objectifs
2. Courses de côte
3. Courses sur circuit
4. Participants
5. Conditions d'admission pour motos et side-cars
6. Inscription au championnat
7. Catégories
8. Organisateurs
9. Inscription aux diverses manifestations
10. Règlement général pour les conducteurs
11. Assurance
12. Licences
13. Equipement obligatoire pour les conducteurs
14. Signalétique des drapeaux
15. Contrôle administratif
16. Contrôle technique
17. Attribution des numéros de départ
18. Disposition lors du départ
19. Chronométrage
20. Attribution des points
21. Responsabilité
22. Exclusions
23. Commission de course de la FHRM
24. Règlement technique concernant les véhicules (généralités)
25. Règlement technique spécifique aux side-cars
26. Règlement technique spécifique aux motos «solos»
27. Organisation des courses
28. Code de bonne conduite des participants

## 1. Objectifs

Nos courses de régularité sont destinées à faire concourir des motos de course et de compétition ainsi que des motos de course et side-cars anciens de propre fabrication, qui tous remontent à un milieu de course et de compétition historique et révolu. Devant un large public, ces machines disputent des épreuves dans des conditions modernes, lors de championnats officiels (Championnat Suisse Vintage FHRM / FMS).

## 2. Courses de côte

Départ individuel, à l'arrêt, moteur en marche, intervalle de départ toutes les 20 secondes environ. Pour éviter que les concurrents ne se gênent mutuellement sur le circuit, les motos sont alignées en fonction de leur vitesse. Les différences de temps sont obtenues à partir de deux ou de plusieurs montées. La première montée indique le temps de référence. Le concurrent dont le temps se rapproche le plus du temps de référence est déclaré vainqueur. En cas d'égalité, la moto la plus ancienne se voit attribuer la victoire; en cas de nouvelle égalité, c'est au pilote le plus âgé que revient la victoire.

## 3. Courses sur circuit

Départ groupé, à l'arrêt, moteur en marche. Pour éviter que les concurrents ne se gênent mutuellement lors du départ et sur le circuit, au départ les motos sont alignées – dans la mesure du possible – en fonction de leur vitesse (moto la plus rapide devant, etc.).

La différence de temps est obtenue à partir de plusieurs tours de piste ou de deux courses. Le concurrent dont le temps se rapproche le plus du temps de référence est déclaré vainqueur. En cas d'égalité on applique la même règle qu'au point 2 (épreuve de côte), à savoir en fonction de l'année de construction de la moto ou de l'âge des concurrents.

Lors d'une épreuve sur circuit, la régularité est obtenue comme suit :

A:

Le deuxième tour sert de temps de référence. On chronomètre un autre tour; le temps obtenu lors de ce tour n'est connu que du commissaire de course et de la personne qui s'occupe du chronométrage. Est déclaré vainqueur, le pilote dont le temps se rapproche le plus du temps de référence.

B:

Le deuxième tour sert de temps de référence. D'autres tours sont comparés au tour de référence et on procède à l'addition des écarts de temps. Est déclaré vainqueur, le pilote dont les temps se rapprochent le plus du temps de référence.

C:

La différence de temps est établie à partir de deux tours. Est déclaré vainqueur, le pilote avec l'écart le plus faible.

## 4. Participants

Pour participer au Championnat Suisse Vintage, le pilote et le copilote doivent obligatoirement être affiliés à la FAM/FHRM et à la FMS. La cotisation annuelle doit être réglée avant le début de la saison,

dans les délais impartis. Le participant est tenu d'avoir un permis valable pour la catégorie dans laquelle il concourt, et doit être en possession d'une licence FMS.

Pour les licences, voir également point 12.

## **5. Conditions d'admission pour motos et side-cars**

Seuls les motos et side-cars construits ou modifiés pour participer à des courses sont habilités à concourir au Championnat Suisse Vintage.

### **Critères applicables pour l'année de construction**

Les motos et side-cars modifiés pour la course jusqu'en 31.12.1976.

Les motos de course et side-cars de course de propre fabrication dont l'existence historique peut être prouvée jusqu'au 31.12.1976.

Les répliques originales de motos de course et de side-cars de course jusqu'au 31.12.1976 et qui répondent aux normes techniques historiques jusqu'au 31.12.1976.

Les motos de course racées sur route et d'origine, les racers de production et les side-cars pour lesquels est établie la preuve de leur existence historique jusqu'au 31.12.1984.

Pour le règlement technique concernant les véhicules, voir les points 24, 25 et 26.

## **6. Inscription au Championnat Suisse Vintage FHRM / FMS**

Pour l'inscription au Championnat Suisse Vintage, il convient de compléter dûment le formulaire d'inscription et de l'envoyer dans les délais impartis à l'adresse indiquée sur le formulaire.

En plus du véhicule principal peut être inscrit 1 véhicule de remplacement.

### **Dispositions relatives aux véhicules de remplacement**

Les dispositions suivantes s'appliquent à toutes les épreuves d'entraînement et courses disputées avec des motos solos et side-cars dans le cadre du Championnat Suisse Vintage.

En plus de son véhicule principal, chaque pilote a le droit d'inscrire une moto de remplacement au Championnat Suisse Vintage (moyennant le formulaire d'inscription au Championnat Suisse Vintage FHRM / FMS).

Les pilotes qui inscrivent une moto de remplacement doivent choisir entre la variante 1 et la variante 2.

#### **La variante 1 (V1) se définit comme suit:**

Le véhicule inscrit comme moto principale / side-car est consigné avec l'«année de référence» dans la liste des participants.

C'est uniquement sur la fiche technique DHRM de chaque pilote que le véhicule de remplacement figure avec le véhicule principal.

Lorsque les années de construction diffèrent, c'est le véhicule le plus récent qui tient lieu d'«année de référence» pour toute la saison.

Pour la catégorie solo, une moto de remplacement devrait, dans la mesure du possible, correspondre à l'année de construction de la catégorie du véhicule principal ou à une catégorie plus ancienne (Postclassic - Classic), (Classic - Veteran ), mais ne doit pas correspondre à une catégorie plus récente.

Pour ce qui est de sa performance et de sa vitesse, la moto de remplacement ne doit cependant pas grandement différer de la moto principale.

Pour les motos solos, l'année de référence détermine la catégorie (Veteran, Classic ou Post Classic).

C'est au pilote de choisir (sans avoir à le signaler à la Commission de course de la FHRM) le véhicule qu'il utilise pour les épreuves d'entraînement ou de course. Il est autorisé à changer de véhicule entre 2 manches durant une course de côte et/ou une course de circuit.

Pour les inscriptions au Vintage Championnat de Suisse, il faut toujours indiquer le véhicule principal en précisant l'année de référence qui figure dans la liste des participants et sur la fiche de données FHRM.

### **La variante 2 (V2) se définit comme suit:**

Le véhicule inscrit comme moto principale / side-car est consigné avec l'année de référence correspondante dans la liste des participants.

Le véhicule de remplacement avec son année de construction est consigné conjointement avec le véhicule principal uniquement sur la fiche technique DHRM du pilote correspondant.

Si l'année de construction du véhicule de remplacement ne correspond pas à la catégorie du véhicule principal, c'est à la Commission de course de la FHRM qu'il revient de décider si cette moto est admise ou non au Championnat Suisse Vintage. Le principe qui prévaut, c'est que lorsque la Commission de course de la FHRM a autorisé un véhicule de remplacement qui ne correspond pas à l'année de construction de la moto principale, ce véhicule ne peut être utilisé qu'en cas d'extrême nécessité et requiert, pour chaque épreuve – qu'il s'agisse d'un entraînement ou d'une course – une autorisation expresse de la Commission de course de la FHRM.

Lorsque le véhicule de remplacement est d'une année assortie à la catégorie mais qu'il est plus récent ou plus ancien que le véhicule principal, il est apte pour l'épreuve d'entraînement, sans avoir à le signaler à la Commission de course de la FHRM.

Il faut cependant le signaler avant toute épreuve de course.

Pour le classement, il est dans ce cas (égalité des temps) tenu compte de l'année de fabrication du véhicule utilisé. Pour une manifestation donnée, s'il est connu d'avance que sera utilisé le véhicule de remplacement, il convient de le signaler lors de l'inscription à cette manifestation (véhicule et année de fabrication).

### **Changement de véhicule**

Lorsqu'un pilote n'a pas inscrit de véhicule de remplacement dans le formulaire «Inscription au Championnat Suisse Vintage de la FHRM / FMS», il peut – durant la saison et pour des raisons impérieuses – signaler un changement de véhicule à la Commission de course de la FHRM (formulaire Demande de changement de véhicule).

Il peut inscrire après coup un véhicule qui correspond au Règlement FHRM des véhicules et à l'année de fabrication de la classe de sa catégorie.

Il peut inscrire après coup un véhicule déjà inscrit par un autre pilote au Vintage Championnat de Suisse et qui répond au Règlement FHRM des véhicules et à l'année de fabrication de la classe de sa catégorie.

Le véhicule doit cependant toujours passer ou avoir passé la réception technique réglementaire prévue par les organisateurs.

Un véhicule peut être changé à tout moment (avant la manifestation, une épreuve d'entraînement ou de course, avant la 2<sup>e</sup> manche).

Tout changement de véhicule doit cependant toujours être obligatoirement signalé avant la 1<sup>ère</sup> utilisation du véhicule (entraînement ou course) à la Commission de course de la FHRM, qui donnera son autorisation par écrit.

A l'utilisation d'un véhicule plus ancien, la première année de référence n'est pas modifiée.

Lorsqu'un véhicule plus récent prend le départ, en cas d'égalité dans le classement c'est le véhicule de remplacement à l'année de construction qui a effectivement concouru qui est utilisé.

Durant une saison, les pilotes qui s'inscrivent au championnat avec un véhicule de variante V1 ou V2 peuvent également – pour des raisons impérieuses – changer de véhicule.

Le véhicule doit correspondre au Règlement FHRM et à la catégorie. Moyennant le formulaire «Demande de changement de véhicule», tout changement de véhicule doit toujours être obligatoirement signalé avant la 1<sup>ère</sup> utilisation du véhicule à la Commission de course de la FHRM, qui donnera son autorisation par écrit.

### **Formulaire Demande de changement de véhicule**

Chaque participant obtient en début de saison le formulaire «Demande de changement de véhicule» (des formulaires supplémentaires sont disponibles au besoin auprès du Secrétariat de la FHRM).

Pour obtenir un changement de véhicule, le formulaire dûment complété est à remettre au Secrétariat de la FHRM ou à un autre membre de la Commission de course de la FHRM.

La Commission de course de la FHRM étudie la demande et, si tout est correct, approuve le remplacement par signature. **Cette autorisation est obligatoire pour que le véhicule soit habilité à prendre le départ.** En cas de besoin, la Commission de course de la FHRM adapte dans les plus brefs délais la fiche technique du participant.

## **7. Classes / catégories**

La Commission de course de la FHRM décide de la catégorie pour la saison à venir après clôture des inscriptions.

## **8. Organisateurs**

Les fédérations FHRM / FMS organisent le Championnat Suisse Vintage en collaboration avec plusieurs autres organisateurs.

Les droits d'inscription, plannings, organisation du camp des coureurs, temps de repos etc., relèvent en général des organisateurs. Nous sommes tenus de nous conformer aux directives et recommandations des organisateurs respectifs. L'organisateur ou la Commission de course de la FHRM réalise le contrôle administratif et la réception technique des machines et de l'équipement des pilotes.

L'organisateur décide si un départ double (c'est-à-dire un départ dans la catégorie Vintage au championnat suisse et dans la catégorie Open) avec la même moto est autorisé.

La conformité aux normes historiques des véhicules relève de la Commission de course de la FHRM, qui tranche aussi sur les changements de véhicule conformément au Règlement FHRM.

## **9. Inscription aux diverses manifestations**

Tous les pilotes inscrits au Championnat Suisse Vintage obtiennent un coupon-réponse avant le début de la saison. Celui-ci doit être dûment complété et être envoyé au Secrétariat de la FHRM dans les délais impartis.

Sur son coupon-réponse le concurrent précise à quelles manifestations il désire participer pour obtenir du Secrétariat de la FHRM les documents d'inscription qu'il désire.

Les concurrents qui s'inscrivent ultérieurement à une manifestation spécifique devront commander expressément les documents d'inscription correspondants auprès du Secrétariat de la FHRM.

Les documents d'inscription doivent être dûment complétés et être envoyés au Secrétariat de la FHRM dans les délais impartis.

Les droits d'inscription sont à régler à la date précisée dans le formulaire d'inscription. Les inscriptions ou versements tardifs ne sont pas pris en compte.

Pour chaque manifestation, la FHRM conclut avec les organisateurs une «inscription collective». De ce fait, il arrive qu'il y ait des différences pour les délais et droits d'inscription, etc., entre la documentation d'inscription de l'organisateur (catégorie Open) et celle de la FHRM.

Pour les conducteurs qui disputent le Championnat Suisse Vintage, seul le formulaire d'inscription de la FHRM est contraignant.

### **Remboursement des droits d'inscription**

En cas de maladie ou d'accident, les droits d'inscription seront remboursés par l'organisateur en envoyant au Secrétariat de la FHRM une demande en ce sens accompagnée d'un certificat médical.

Pour un incident qui ne survient pas au dernier moment, le certificat médical doit être parvenu au Secrétariat de la FHRM au plus tard 3 jours avant la manifestation concernée.

Pour un incident qui survient au dernier moment, le Secrétariat de la FHRM doit en être informé sans tarder par téléphone. La demande doit cependant toujours être formulée avant le début de la manifestation.

Toute autre raison ne donne pas droit à une demande de remboursement des droits d'inscription réglés.

## **10. Règlement général**

Tout conducteur qui – par sa façon de conduire, que ce soit pendant l'entraînement ou en course – gêne ou met en danger les autres participants, ne se montre pas à la hauteur des exigences d'une telle manifestation ou ne respecte pas les consignes tant de l'organisateur que de la Commission de course de la FHRM, peut être exclu d'une ou plusieurs manifestations sans prétendre au remboursement des droits d'inscription. Tout pilote dépassé par un concurrent doit immédiatement se rabattre pour permettre à ce dernier d'avoir la meilleure trajectoire possible. Le pilote qui effectue la manoeuvre de dépassement doit lui aussi faire preuve de la plus grande prudence. En cas de problème mécanique, si possible lever le bras gauche lors de la décélération! Mettre sa moto de côté, de façon à ne pas mettre en danger les autres participants. Pour des raisons d'équité et de sécurité, les chronomètres et autres montres sont interdits lors de courses en ligne ou pendant l'entraînement. Les contrevenants risquent l'exclusion du classement.

## **11. Assurance**

Chaque concurrent participe à la manifestation à ses risques et périls. En cas de dommages matériels ou corporels, la responsabilité de l'organisateur ne saurait en aucun cas être engagée. Par leur inscription, les participants renoncent à engager la responsabilité de l'organisateur. Toute responsabilité de l'organisateur est exclue.

## 12. Licences

En Suisse, les licences sont délivrées par la FMS. Pour le championnat de la FHRM, il est obligatoire d'être en possession d'une licence «National Vintage» ou «Inter Vintage». Les licences Fun sont exclues expressément. Pour les licences susmentionnées, il faut satisfaire aux conditions de la FMS. L'étendue de la couverture varie selon le type de licence. La licence Inter Vintage offre la meilleure couverture.

Pour les équipes de side-cars, le conducteur et son passager doivent chacun être en possession d'une licence annuelle. Tous deux doivent être affiliés à la FHRM. Si le passager inscrit en début de saison ne peut pas participer, un passager non affilié à la FHRM peut prendre sa place. Ce passager remplaçant doit obligatoirement être en possession de la licence FMS. Au lieu d'une licence FMS annuelle, on peut aussi acquérir une licence FMS journalière lors de la réception administrative. La licence journalière n'est cependant valable que pour 1 seule manifestation.

La licence solo est valable aussi pour un passager de side-car.

En outre, nous recommandons vivement à chaque concurrent de souscrire une assurance privée contre toute perte de salaire. Pour tout renseignement complémentaire relatif à une assurance, se reporter au document joint au formulaire d'inscription.

## 13. Equipement obligatoire pour les conducteurs

- Casque intégral (homologation ECE-R 22.05).
- Combinaison de cuir une pièce.
- Protection dorsale (norme EN - 1621-2).
- Gants en cuir.
- Bottes de cuir renforcées (sauf pour le passager dans le side-car).

L'examen de l'équipement du pilote fait partie intégrante de la procédure de réception de la moto ou du contrôle technique par l'organisateur ou la Commission de course de la FHRM. Avant le coup d'envoi aussi, il peut y avoir des contrôles ponctuels de l'équipement des conducteurs.

## 14. Signalétique des drapeaux

La signalétique des drapeaux peut varier en fonction des pays (France p.ex.) et des organisateurs.

### 14.1 Courses sur circuit

*Drapeau national*

Départ

*Drapeau rouge*

Interruption de la course ou de l'entraînement, retour au stand / camp des pilotes avec la plus grande prudence.

*Drapeau jaune immobile*

Attention danger, dépassement interdit.

*Drapeau jaune agité*

Grand danger, ralentir, se préparer à s'arrêter, dépassement interdit.

*Drapeau jaune à bandes rouges*

Attention piste glissante (huile, absorbeur d'huile, piste souillée).

*Drapeau vert*

Piste dégagée.

*Drapeau bleu immobile*

Moto plus rapide sur le point d'effectuer un dépassement ou de terminer un tour de piste.

*Drapeau bleu agité*

Manoeuvre de dépassement en cours.

*Drapeau blanc agité*

Dépassement interdit. Prudence, ambulance ou véhicule de service sur la piste. En cas d'arrêt de ce véhicule sur la portion de piste incriminée, on agite en plus le drapeau jaune.

*Drapeau noir avec le no. de départ signalé sur le panneau d'affichage*

Arrêt pour ce véhicule à l'issue du tour.

*Drapeau à damier noir et blanc*

Fin de la course / arrivée.

## **14.2 Courses de côte**

*Drapeau national*

Départ

*Drapeau rouge*

Arrêt immédiat (véhicule de dépannage ou ambulance sur le circuit).

*Drapeau jaune immobile*

Attention danger (éventuellement moto en panne sur le bas-côté).

*Drapeau jaune agité*

Attention grand danger sur le tronçon à l'avant, ralentir, se tenir prêt à s'arrêter, dépassement interdit. Lors de l'entraînement, en cas d'obstacle sur le parcours susceptible d'occasionner une perte de temps conséquente ou l'arrêt de l'épreuve, cette dernière ne peut en aucun cas être recourue. La course doit reprendre jusqu'à l'arrivée une fois la reprise donnée. Lors de l'épreuve proprement dite, il est obligatoire d'attendre l'arrivée du commissaire de course. La course peut être recourue.

*Drapeau jaune à bandes rouges*

Attention piste glissante (huile, absorbeur d'huile, piste souillée).

*Drapeau bleu immobile*

Attention moto plus rapide sur le point de dépasser.

*Drapeau bleu agité*

Manoeuvre de dépassement en cours.

*Drapeau à damier noir et blanc*

Fin de la course / arrivée.

Si l'organisateur décide d'apporter des modifications à la signalétique en vigueur, il doit en faire part aux concurrents lors d'un briefing. En toute circonstance, il est impératif de respecter les consignes des commissaires de piste.

## **15. Contrôle administratif**

Les concurrents sont tenus de se présenter en personne pour la réception administrative / les contrôles administratifs. Les documents suivants sont à présenter.

Permis de conduire (l'original et pas une copie).

Licence (obligatoire).

Reçu des droits d'inscription / quittance de règlement des droits d'inscription.

Copie de l'inscription à la manifestation.

Confirmation de l'identité de l'organisateur (dans la mesure où celle-ci a été envoyée).

## **16. Contrôle technique**

La réception du véhicule est réalisée par l'organisateur ou la Commission de course de la FHRM.

Chaque concurrent est tenu de présenter sa moto à l'organisateur qui en effectue la réception. Si un deuxième véhicule est présenté à la manifestation, celui-ci doit lui aussi être réceptionné.

Un véhicule non réceptionné ne peut pas prendre le départ, ni pour une course ni pour une épreuve d'entraînement. En cas de vice grave, même après la réception du véhicule, l'organisateur ou la Commission de course de la FHRM se réserve le droit de l'exclure de la course.

Pour la réception technique de la moto, il faut présenter aussi le casque et la protection dorsale. L'organisateur est en droit d'exiger la présentation de la combinaison, voire de la totalité de l'équipement.

Dans le cadre du championnat, le contrôle de conformité des motos aux normes historiques est du ressort de la Commission de course de la FHRM. Ainsi, si en début de saison une moto qui a été jugée conforme au règlement mis en place par la FHRM, se trouve par la suite modifiée de façon à ne plus satisfaire aux normes définies, la FHRM se réserve le droit de l'exclure des manifestations placées sous son égide.

## **Spécificités relatives à la France**

Un carter de récupération d'huile moteur est obligatoire.

Toute perforation sur les repose-pieds est interdite (obturer au moyen d'une vis ou d'un embout en caoutchouc).

Prévoir un carter de protection, au cas où la roue dentée arrière serait insuffisamment protégée par le pot d'échappement.

Les boulons apparents tels les tendeurs de chaîne sont à recouvrir avec un flexible en caoutchouc.

Les extrémités des poignées du guidon doivent être bouchées.

## **17. Attribution des numéros de départ**

Les numéros de départ sont attribués par la Commission de course de la FHRM. Forme, taille, couleur, nombre et disposition des numéros de départ sur la moto ainsi que leur inscription doivent répondre aux normes techniques relatives aux véhicules historiques (1 panneau avant et 2 panneaux latéraux). Les panneaux de départ sont de forme elliptique, d'une hauteur de 230 mm et d'une largeur de 280 mm. Pour faciliter leur lisibilité, les chiffres doivent être d'une taille adéquate. Les couleurs doivent être mates (noir RAL no. 9005, jaune RAL no. 9003, blanc RAL no. 9010).

## **18. Disposition lors du départ / ordre de départ**

Pour les courses de côte, le départ se fait dans l'ordre des numéros de départ. Pour les courses sur circuit, p.ex. pour les groupes mixtes en classe open, c'est l'organisateur qui donne les consignes. Le cas échéant il est tenu compte des chronomètres de l'entraînement. Lors de courses de côte avec des départs de groupes différés, l'organisateur peut nous attribuer à un, voire à plusieurs groupes.

## **19. Chronométrage**

En général c'est l'organisateur qui se charge du chronométrage. Certains organisateurs mettent à disposition des transpondeurs. Pour ce service, le pilote doit en général s'acquitter d'un loyer et verser une caution. En cas de perte du transpondeur, le concurrent est tenu responsable à titre personnel et pénal pour la totalité du dommage encouru. Dans ce cas, la FHRM ne prend pas en charge les frais occasionnés.

Les concurrents qui désirent utiliser leur propre transpondeur sont tenus de le signaler au Secrétariat de la FHRM dès l'inscription à la manifestation. Le Secrétariat de la FHRM se charge alors de voir auprès de l'organisateur si les concurrents peuvent utiliser leur propre transpondeur.

## **20. Attribution des points**

1er rang - 25 points	6è rang - 10 points	11è rang - 5 points
2è rang - 20 points	7è rang - 9 points	12è rang - 4 points
3è rang - 16 points	8è rang - 8 points	13è rang - 3 points
4è rang - 13 points	9è rang - 7 points	14è rang - 2 points
5è rang - 11 points	10è rang - 6 points	15è rang - 1 point

Pour les courses de côte, les points ne sont attribués que si le concurrent franchit la ligne d'arrivée lors de deux courses qualificatives.

## **21. Responsabilité**

Voir également point 11 (assurance). Le pilote peut être tenu pour responsable personnellement et pénalement en cas de conduite / comportement imprudent ou gravement imprudent dans l'enceinte de la manifestation (box, périmètre de départ, circuit). Ceci s'applique pour les dommages occasionnés aux personnes et aux biens.

## **22. Exclusions**

Tout pilote qui sciemment ne se tient pas au règlement édicté par la FHRM ou se fait remarquer par son comportement négatif, pourra recevoir un avertissement de la part du comité-directeur de la FHRM, voire être exclu du Championnat Suisse Vintage.

Le pilote qui n'a pas réglé sa cotisation auprès de la FAM / FHRM avant le début de la saison, ne pourra pas concourir au Championnat Suisse Vintage. Cette exclusion peut s'appliquer aussi rétroactivement.

## **23. Commission de course de la FHRM**

La Commission de course de la FHRM se compose de 3 commissaires et du secrétariat.

Le 4 membres de la Commission de course de la FHRM sont tous également commissaires licenciés de la FMS (technique / sport / jury / commissaire de course, et le secrétariat FHRM en plus comme commissaire de contrôle administration).

La Commission de course veille au respect du règlement de la FHRM.

Elle veille aussi au respect du règlement Vintage complémentaire de la FMS.

C'est à elle que l'on s'adresse pour les questions techniques et administratives.

Elle est l'organe compétent de la FHRM sur le circuit (voir aussi section 27.1).

C'est elle aussi qui décide de la participation des personnes ou des véhicules au championnat.

Les membres de la commission sont élus pour un mandat de trois ans lors de l'assemblée de printemps.

## **24. Règlement technique concernant les véhicules (généralités)**

Les détails importants spécifiques aux divers véhicules sont décrits ci-dessous.

### **24.1 Attribution de l'année de construction**

L'année de construction de la moto correspond toujours à celle du cadre.

Lorsqu'un moteur plus ancien est monté ultérieurement sur le cadre, l'année de construction de la moto ne change pas.

Lorsqu'un moteur de modèle identique est monté ultérieurement sur le cadre, l'année de construction de la moto ne change pas non plus.

Lorsqu'un moteur de modèle non identique et plus récent est monté ultérieurement sur le cadre et que celui-ci répond toutefois encore au règlement FHRM, la FHRM attribue à la moto l'année de construction du moteur plus récent.

Pour ce qui est des motos de propre fabrication, la Commission de course de la FHRM leur attribue une année de construction sur la base des preuves historiques et documents fournis.

## 24.2 Les cadres

Les cadres doivent être conformes aux originaux. Il en est de même des répliques. A condition que l'aspect général de la moto ne soit pas altéré, son cadre peut être efficacement renforcé. Les matériaux utilisés doivent toujours correspondre à l'époque de fabrication de la moto.

## 24.3 Les fourches

Les fourches doivent être conformes à l'époque de leur mise en service.

## 24.4 Bras oscillants / amortisseurs à l'arrière

Les bras oscillants peuvent être renforcés mais doivent être conformes à l'époque de leur mise en service. Les bras oscillants en aluminium ou caissonnés ne sont acceptés que dans la mesure où le concurrent peut produire une justification historique. Les suspensions cantilever et autres systèmes de suspension à renvoi ne sont pas permis sauf s'il s'agit de pièces d'origine. La tension des ressorts et la force des amortisseurs à l'arrière peuvent être réglables.

## 24.5 Freins et commandes par câble

Le modèle et la nature du système de freinage doivent être conformes à l'original. Chaque moto doit être dotée de deux freins d'utilisation aisée, efficaces et fonctionnant indépendamment l'un de l'autre. Chaque frein doit garantir un ralentissement significatif du véhicule. Pour les freins commandés par câble, seuls sont autorisés les arrêts de câble abrasés ou éventuellement sertis. Les vis de serrage sont interdites. Les câbles doivent être fixés de manière à éviter toute usure précoce. Lors de la manoeuvre de braquage, il importe que les câbles ne soient jamais soumis à une quelconque tension (ceci vaut également pour les câbles de l'embrayage et de l'accélérateur). Pour les freins à disque, les vis des pinces sont à immobiliser par des goupilles métalliques et les vis de montage des disques par des boulons d'arrêt, du fil ou des tôles de cintrage.

## 24.6 Pneumatiques

**Dans toutes les catégories solos**, il faut chausser des pneus à profil. Les slicks et slicks retaillés sont interdits. Avant le départ (que ce soit lors de l'entraînement ou d'une course de régularité), les pneumatiques doivent présenter un profil minimum de 1,6 mm (50 ccm = 1 mm). Pour ce qui est de leur dimension, les pneus et les jantes doivent être conçus l'un pour l'autre. Il est formellement interdit de retirer ou d'atténuer des pièces de suspension de roue au profit de jantes ou de pneumatiques plus larges.

**Dans la catégorie side-cars**, les pneus slicks sont permis sur circuits pour les engins plus récents. Les pneus doivent être adéquats pour chausser les roues utilisées et leurs caractéristiques techniques doivent être adaptées à l'usage prévu. La surface des pneus slicks doit comporter au minimum 3 empreintes décalées de 120 degrés pour révéler la limite d'usure. Dès que deux de ses empreintes sont usées à divers endroits du pneu, celui-ci ne doit plus être utilisé. Il faut prévoir aussi 1 jeu de pneus pour la pluie ou de pneus profilés pour les monter en cas de pluie. Lorsqu'il se met à pleuvoir durant la course alors que sont montés des pneus slicks, le pilote doit assurer sa sécurité et celle de son passager jusqu'à la l'arrivée. Le pilote doit être prudent et ne doit en aucun cas mettre en danger les concurrents, commissaires de piste, auxiliaires et spectateurs. Lorsque la conduite d'un pilote est dangereuse, le commissaire de course peut le sommer de s'immobiliser en agitant le drapeau noir.

Les pneus à profil sont obligatoires pour les courses de côte.

### **Motos solos et side-cars (généralités)**

Les pneus trop vieux et excessivement durcis ne sont pas permis pour la compétition. Il est formellement interdit de réchauffer les pneus avant le départ de la course à l'aide d'une couverture chauffante ou d'un autre dispositif de même genre.

Exception: les slicks des side-cars pour les courses sur circuit.

### **24.7 Angle d'inclinaison**

L'angle d'inclinaison possible de la moto doit être conforme à ce qu'il était à l'époque de la mise en service de cette dernière. Il est important d'éviter qu'une moto puisse échapper au contrôle de son pilote avant même qu'elle atteigne un angle d'inclinaison de 45°.

### **24.8 Guidon, angle de braquage, angle de braquage jusqu'à la butée**

Sur une moto solo et par rapport à sa position verticale, l'angle de braquage minimal est de 15° de chaque côté; sur un side-car, il doit être de 20°. L'écart entre l'extrémité du guidon et le réservoir ou le carénage doit être d'au moins 20 mm; de ce fait une butée est obligatoire. Le guidon et ses éléments de fixation doivent être conçus et réalisés de manière à empêcher tout risque de défaillance par rupture ou fissure. Les extrémités non protégées d'un guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou gainées d'un embout en caoutchouc. Les véhicules non équipés d'un amortisseur de direction à friction peuvent l'être après coup avec un amortisseur télescopique de direction (pas de produit high-tech).

### **24.9 Chaînes primaires et secondaires**

Toutes les chaînes doivent être pourvues d'un carter de protection, de manière à exclure tout contact avec le pilote ou son passager lorsque la moto n'est pas à l'arrêt. Cela vaut tout particulièrement pour les roues arrière et latérale d'un side-car. En outre, il convient de s'assurer qu'en cas de rupture d'une chaîne primaire ou secondaire, la sécurité du pilote et de son passager ne soit pas compromise. Lorsque la couronne arrière de la chaîne n'est pas protégée ou insuffisamment protégée par le pot d'échappement, il faut monter sur la couronne un dispositif qui cache la chaîne en mouvement et empêche qu'une partie du corps soit happée entre la chaîne et la couronne.

### **24.10 Repose-pieds**

Les repose-pieds doivent être gainés de caoutchouc ou présenter un rainurage pour prévenir tout risque de dérapage. Les extrémités des repose-pieds doivent présenter un arrondi d'au moins 8 mm. Les extrémités non protégées et creuses des repose-pieds doivent être bouchées avec un matériau solide ou gainées d'un embout en caoutchouc. Les repose-pieds devraient être aussi proches que possible du modèle original. Les repose-pieds rabattables devraient reprendre automatiquement leur position initiale.

### **24.11 Système d'échappement**

Tous les raccords et fixations du système d'échappement doivent être garantis contre les vibrations. A cette fin peuvent être utilisées des broches élastiques. En outre, il est impératif de fixer de façon

durable et visible tous les raccords / vis du système d'échappement pouvant être affectés par les vibrations.

#### **24.12 Prescriptions contre le bruit**

Elles sont définies par les organisateurs des manifestations. Afin de répondre aux normes en matière de bruit, l'utilisation de silencieux et autres techniques modernes est autorisée. Ces dispositifs doivent cependant répondre à certains critères esthétiques.

#### **24.13 Liquide de refroidissement**

Utiliser uniquement de l'eau à l'état pur ou additionnée d'alcool éthylique.

#### **24.14 Arrivée de carburant**

Le boisseau et les clapets doivent se fermer automatiquement lorsqu'on relâche la poignée de gaz (sauf pour changement de vitesse / manette d'accélérateur à la main). Les câbles commandant l'accélérateur sont à positionner de façon à éviter toute tension lors du braquage du guidon. Les flexibles d'essence doivent être d'un matériau approprié et ne doivent en aucun cas présenter de fissures. Des brides les assurent contre tout risque de glissement. Il convient de faire preuve de prudence dans l'utilisation d'accouplements à fermeture rapide en matière plastique.

Le pilote est tenu de vérifier systématiquement l'étanchéité des pièces susmentionnées, carburateur compris. Si l'étanchéité n'est pas assurée, il convient de prendre tout de suite les mesures appropriées pour éviter des nuisances et tout risque à l'encontre des autres pilotes.

#### **24.15 Fuites d'huile**

Les vis et bouchons de toutes sortes (remplissage, vidange d'huile et contrôle de niveau) doivent être sécurisés au moyen de fils de fer. Il en va de même pour les cartouches de filtre à huile et les bouchons de carter à huile. Tous les tuyaux d'arrivée d'huile doivent être positionnés et fixés correctement. Toute fermeture au niveau du circuit d'huile doit être sécurisée. Toute durite d'une longueur supérieure à la moyenne doit être flexible ou être particulièrement bien sécurisée contre les vibrations.

Dans la mesure où il existe un tuyau de refroidissement d'huile (refroidissement du carter / refroidissement de la boîte), il suffit de mettre l'extrémité du tuyau dans un récupérateur d'huile facile à contrôler. Son volume devrait être de 500 ccm pour les moteurs et de 250 ccm pour les boîtes.

Il incombe à chaque pilote de faire en sorte qu'il n'y ait pas de fuite d'huile sur son engin. Le manomètre de pression d'huile dont sont équipées certaines motos ne devrait pas avoir plus de 10 ans. Souvent du fait du vieillissement, la partie plastifiée cède, avec pour conséquence immédiate une importante fuite d'huile.

Pour les moteurs dont les chaînes ne sont pas protégées, ou dans le cas d'une lubrification à huile perdue, et lorsque les vidanges d'huile font office de lubrification des chaînes, il est à prévoir sous le moteur un dispositif de récupération d'huile (éventuellement un tapis de feutre). Ce dispositif de récupération doit rendre impossible toute fuite d'huile par terre ou sur la piste.

## **24.16 Matériaux prohibés**

L'utilisation de titane et de fibres de carbone est interdite (sauf si ces pièces ont déjà été utilisées par le constructeur). Cette interdiction ne s'applique pas aux pièces supplémentaires que nécessite le respect des consignes relatives à la sécurité et aux nuisances sonores.

## **24.17 Protection de l'environnement**

Chaque participant d'une manifestation est personnellement responsable de l'élimination de ses déchets, qu'ils soient domestiques ou propres à l'évènement (huile usagée, pneumatiques, pièces usagées, chiffons, etc). Lorsque l'organisateur a prévu des containers destinés à cet effet, il appartient à chaque participant de s'en servir en respectant scrupuleusement les règles en vigueur en matière de tri sélectif. En l'absence de conteneur, le participant doit emporter les déchets et s'en débarrasser comme il se doit. Il est formellement interdit de laisser s'écouler sur le sol du carburant, de l'huile ou un liquide de refroidissement, que ce soit pendant la manifestation ou en rapport avec cette dernière. Réparations et plein de carburant doivent être effectués avec la plus grande prudence, afin d'éviter toute fuite de carburant et d'huile sur la chaussée. Le mieux, c'est de toujours étendre un film plastique sous la moto. Ces derniers seront éliminés à la fin de la manifestation conformément aux directives en vigueur en matière de tri sélectif. Pour le lavage des motos, seuls sont autorisés les détergents biologiques. Les contrevenants à ces règles (le pilote engage aussi sa responsabilité pour ses assistants) seront tenus responsables par les organisateurs pour tous les coûts qui en résultent.

De manière générale, chacun laisse son emplacement dans l'état dans lequel il l'a trouvé à son arrivée.

## **25. Règlement technique spécifique aux side-cars**

### **25.1 Véhicules admis**

- Side-cars transformés pour réaliser des courses, attelages de course d'origine et répliques jusqu'à l'année de construction 31.12.1976, sans limitation de cylindrée.
- Les attelages de course racés et d'origine dont l'existence historique peut être prouvée jusqu'au 31.12.1984.

La construction et les composants du véhicule doivent répondre aux normes en vigueur à l'époque de leur première mise en service. La garde au sol minimale en charge est de 65 mm. L'entraînement doit se faire uniquement au niveau de la roue arrière. Le guidon doit être solidaire de la fourche et se situer au-dessus du niveau le plus bas de la selle du pilote. Les réservoirs intégrés dans le panier latéral doivent être particulièrement bien protégés pour éviter tout contact avec la piste. Le panier latéral doit être rigide et fixé à la moto par trois points au moins, ou il doit faire partie intégrante du châssis. En cas de présence d'une batterie, il importe de faire en sorte que ni cette dernière, ni son contenu ne puissent entrer en contact avec le pilote ou son copilote. Le bouchon du réservoir de carburant doit être fixé de façon à ne pas dépasser du carénage, ce afin d'empêcher son arrachement en cas d'accident. Sur les side-cars à réservoir d'essence normal, le bouchon du réservoir ne doit pas être placé plus haut que le guidon. Pour les side-cars équipés d'une suspension, le débattement vertical des essieux avant et arrière doit être de 20 mm au minimum. La face intérieure de la roue arrière et de la roue latérale du side-car doit être entièrement protégée jusqu'au niveau de la plate-forme du panier.

## **25.2. Rupteur pour allumage et arrivée d'essence**

Tous les side-cars doivent être équipés d'un rupteur d'allumage et d'arrivée d'essence (coupe-circuit fixé au bras). C'est le pilote qui, au moyen d'une lanière fixée au bras, à la combinaison ou au poignet, déclenche le rupteur. Les moteurs à dispositif d'allumage à aimant doivent eux aussi pouvoir être mis à l'arrêt selon le principe décrit plus haut (court-circuit à la masse via coupe-circuit).

## **25.3. Systèmes de freinage pour side-cars**

Deux circuits de freinage à commande ou à effet indépendant doivent être obligatoirement montés.

## **26. Règlement technique spécifique aux motos «solos»**

### **26.1 Motos de la catégorie Veteran**

#### **26.2 Motos admises**

Motos modifiées pour la course ou engins de course d'origine jusqu'au 31.12.1950.

Sauf pour les adaptations nécessaires à la satisfaction des prescriptions de sécurité et relatives aux nuisances sonores, l'apparence générale de la moto doit correspondre à celle de l'époque de sa fabrication.

#### **Limitations techniques**

Les modifications du cadre d'origine ne sont pas autorisées. La modification en courroie crantée primaire est permise. Les freins duplex ne sont autorisés qu'en association avec une fourche télescopique et dans la mesure où le concurrent peut en apporter la preuve historique.

Les éléments de suspension hydrauliques sont autorisés dans la mesure où ils ont une justification historique et/ou contribuent à la sécurité du véhicule.

Les composants électroniques sont permis dans la mesure où ils ne sont pas apparents et n'altèrent pas l'aspect originel de la moto.

Les opérations de tuning telles que équilibrage du vilebrequin, polissage de la bielle, alésage des pistons, allègement des parties mobiles, soupapes plus grandes, changement des arbres à came (éventuellement de propre fabrication), adaptation du carburateur, sont permises. En clair cela signifie que sont autorisées, toutes les opérations manuelles contribuant à rendre la moto plus robuste et compétitive. Le système de refroidissement du moteur (eau ou air) ne peut en aucun cas être modifié.

L'utilisation de moteurs de fabrication plus récente (à partir de 1951) est prohibée.

### **26.3 Motos des catégories Classic 1951 à 1969 et Post Classic 1970 à 1984**

#### **26.4 Motos admises**

- Motos modifiées pour réaliser des courses, qui remontent à la période du 01.01.1951 au 31.12.1976.
- Engins de propre fabrication avec preuve de leur existence historique entre le 01.01.1951 et le 31.12.1976.
- Répliques fidèles aux engins de course d'origine pour la période du 01.01.1951 au 31.12.1976 et montées selon une technique historique jusqu'en 31.12.1976.
- Engins de course racés et d'origine et racers de production avec preuve de leur existence historique entre le 01.01.1951 et le 31.12.1984.

Sauf pour les adaptations nécessaires à la satisfaction des prescriptions de sécurité et relatives aux nuisances sonores, l'apparence générale de la moto doit correspondre à celle de l'époque de sa fabrication.

## **26.5 Limitations techniques**

Toute modification du cadre historique d'origine est prohibée.

Il est interdit de monter des bras oscillants en aluminium.

Il est interdit de monter un système de suspension (p.ex. Cantilever, Pro Link).

Le diamètre des tubes de fourche doit être d'époque.

Les roues en fonte électoron sont autorisées uniquement lorsqu'elles correspondent à l'état d'origine de la moto.

Les étriers de freins à 4 pistons sont autorisés uniquement lorsqu'ils correspondent à l'état d'origine de la moto.

Les disques de frein et leur exécution doivent être d'époque.

Le montage de 2 freins à disques sur une moto qui à l'origine n'en avait qu'1 seul est autorisé dans la mesure où les pièces utilisées sont d'époque, plus précisément au niveau technique. L'utilisation de durites de frein renforcées par une gaine inox (grises, argent ou noires) est autorisée pour des raisons de sécurité.

Pour des raisons de sécurité, l'utilisation de répliques de freins à tambours est autorisée (en raison du vieillissement du matériau). Leur aspect doit cependant être d'époque. La dimension du frein doit être très rapprochée de celle de l'époque de la fabrication de la moto et correspondre à son niveau technique.

Les moteurs doivent être conformes au modèle du véhicule et à l'année de fabrication.

Le moteur et la boîte de vitesse doivent être pour l'essentiel d'époque. En cas de réparation ou de remplacement, la taille et l'aspect extérieur doivent correspondre à l'original.

L'utilisation de moteurs de fabrication plus récente (à partir de 1977 ou de 1985) ou d'éléments de ces derniers (cylindre, culasse de cylindre, bielle) est prohibée.

Les opérations de tuning telles que équilibrage du vilebrequin, polissage de la bielle, alésage des pistons, allègement des parties mobiles, soupapes plus grandes, changement des arbres à came

(éventuellement de propre fabrication), adaptation du carburateur, double allumage et allumage électronique, sont permises. En clair cela signifie que sont autorisées, toutes les opérations manuelles contribuant à rendre la moto plus robuste et compétitive.

Le système de refroidissement du moteur (eau ou air) ne doit en aucun cas être modifié.

La Commission FHRM se réserve le droit de refuser la participation de motos trop altérées.

## **27. Organisation des courses**

### **27.1 L'organisation FHRM sur le terrain de la course**

La Commission de course de la FHRM est l'organe compétent de la FHRM sur le terrain de course.

La Commission de course de la FHRM se compose du Secrétariat de la FHRM et de 3 commissaires de course.

Le Secrétariat de la FHRM est responsable des questions administratives avec l'organisateur de la manifestation et les coureurs.

En accord commun, un des 3 commissaires est responsable de l'organisation technique de la manifestation en question. Le nom du commissaire responsable est annoncé à la réunion des coureurs.

Au préalable, le secrétariat FHRM et le commissaire responsable se concertent avec l'organisateur sur les besoins de la FHRM et coordonnent toutes les tâches nécessaires.

La Commission de course de la FHRM est responsable de tous les domaines techniques (véhicules, équipement de sécurité des coureurs, déroulement de la course, classement, réclamations).

La Commission de course de la FHRM est l'interface entre les coureurs et l'organisateur.

Pour ce qui est de l'attribution aux coureurs des places dans le camp des coureurs et de l'infrastructure qui va avec, c'est l'organisateur qui en est chargé.

### **27.2 Panneau d'affichage de la FHRM**

Le panneau d'affichage de la FHRM se trouve auprès du secrétariat de la FHRM ou de son représentant sur le terrain de course.

### **27.3 Réunion avec les coureurs par la FHRM**

Pour chaque manifestation, la Commission de course de la FHRM organise une réunion des coureurs.

Tous les coureurs du championnat ont l'obligation de participer à cette séance.

Le lieu et l'heure de la réunion des coureurs sont annoncés au panneau d'affichage de la FHRM au moins 2 heures avant la première manche de reconnaissance ou la première course d'entraînement.

## **27.4 Entraînement**

Pour être admis à la course, chaque coureur doit avoir accompli au moins un entraînement chronométré. En cas de motifs contraignants pour la non-participation à l'entraînement chronométré, le jury de l'organisateur ou la Commission de course de la FHRM se réserve le droit de décider si le coureur est habilité à participer à la course.

## **27.5 Courses de côte**

Pour les courses de côte s'appliquent, le règlement de l'organisateur en question et celui de la FHRM.

Chaque véhicule ayant déclenché le chronomètre est considéré comme ayant pris le départ.

Si, au départ, un coureur cale son moteur et déclenche le chronomètre, il appartient au seul commissaire de course de décider d'un nouveau départ.

Les coureurs qui, de leur propre faute (problèmes techniques, accident, dépassement du temps maximal donné), n'atteignent pas l'arrivée, n'ont pas le droit de répéter la course.

Si le commissaire de la course a fait repartir le coureur par erreur ou à cause d'informations fausses de la part du coureur sur les raisons de sa défection, le coureur sera rayé du classement. Si la Commission de course de la FHRM ne prend connaissance d'un tel incident qu'après la proclamation du classement, le coureur sera disqualifié après coup.

Si le commissaire de course accorde à un coureur une manche «hors concurrence», il a le droit de la courir. Le pilote doit cependant signaler l'incident à la Commission de course de la FHRM immédiatement à son retour au camp des coureurs. La commission veillera à ce que cette manche ne soit pas prise en compte.

Si un coureur échoue dans la 1<sup>è</sup> manche, il peut effectuer la 2<sup>è</sup> manche «hors concurrence».

Si la moto tombe en panne lors des préparatifs du départ ou sur la ligne de départ (avant le déclenchement du chronomètre), le coureur a le droit d'utiliser une «moto de remplacement» pourvu qu'elle soit conforme au règlement de la FHRM. Tout cela à condition que le commissaire de course / starter accepte le retard et le changement de l'ordre de départ qui en découlent. Un tel incident doit être signalé à la Commission de course de la FHRM immédiatement après le retour dans le camp des coureurs.

Le départ d'une course de côte s'effectue toujours à l'arrêt, moteur en marche, sur la ligne de départ. Lorsqu'en raison d'un problème technique le départ ne peut s'effectuer à l'arrêt, un «départ à la volée» est possible avec l'accord du starter. Dans ce cas toutefois, le coureur doit franchir la ligne de départ très lentement. Après un tel incident, une fois de retour au camp, le coureur en question doit tout de suite signaler l'incident à la Commission de course de la FHRM. Le déroulement exceptionnel du départ doit être justifié clairement et ne doit en aucun cas favoriser le coureur en question.

## **27.6 Courses de circuit**

Pour les courses de circuit s'appliquent, le règlement de l'organisateur en question et celui de la FHRM.

L'organisateur décide combien de tours un coureur doit accomplir afin d'être classé. Si, à cause d'un accident ou d'un problème technique, un coureur ne finit pas la course (pas de franchissement de la

ligne d'arrivée), mais a accompli le nombre nécessaire de «tours pour la régularité», c'est le règlement de l'organisateur qui décide si le coureur peut être classé.

Si une épreuve de régularité consiste en plusieurs manches, en cas d'échec dans une manche le coureur peut quand-même accomplir les autres manches «hors concurrence».

## **27.7 Classements**

La liste du classement doit être affichée pour examen sur le panneau 30 minutes avant la proclamation du classement. L'heure précise de la proclamation du classement doit y être mentionnée.

Au cas où la liste du classement ne peut pas être affichée 30 minutes avant la remise des prix, la proclamation du classement par l'organisateur reste provisoire en ce qui concerne le Championnat Suisse Vintage. Dans ce cas-là, le délai des 30 minutes commence à la fin de la proclamation du classement.

Si après le délai de 30 minutes, aucune réclamation écrite n'a été remise à la Commission de course de la FHRM, le classement est valable et définitif et ne peut plus être contesté.

La commission de course de la FHRM informe sur le panneau d'affichage de la FHRM, ou, si ce n'est pas possible autrement, par haut-parleur, si le classement est «définitif» ou seulement «provisoire» suite à une réclamation.

## **27.8 Réclamations / protestations**

Les réclamations, les sanctions et les infractions contre le règlement seront traitées, sanctionnées ou punies en vertu du code disciplinaire de la FMS, du code de sport et des statuts de la FMS, et enfin, du présent règlement de la FHRM.

Toutes les réclamations et protestations doivent être déposées par écrit – au plus tard 30 minutes après la présentation des résultats – auprès du commissaire de course ou du commissaire de sport FMS / FHRM. Une caution de 100.- doit être payée d'avance (temps de référence sur la liste du classement).

Forme de la réclamation: art. 2.1 + 2.2 + 2-5 CD / 7.3.9 FIM.

Taxe de protestation normale CHF 100.-

Taxe de protestation avec démontage de la moto CHF 180.-

Taxe de protestation avec analyse de l'essence CHF 1'200.-

Relation bancaire de la FMS: IBAN: IBAN CH96 0900 0000 1200 3456 0, BIC: POFICHBE

Seul le coureur licencié et directement concerné peut déposer une réclamation auprès du jury . / CDA 2.2, FIM 01.5.33

Les réclamations collectives ne sont pas admises.

Le comité-directeur de la FHRM a le droit et l'obligation de corriger les erreurs manifestes d'un document (p.ex. du classement) de l'organisateur.

Les décisions du comité-directeur de la FHRM concernant les réclamations déposées, ainsi que les décisions et les mesures à l'encontre des coureurs et des véhicules, sont définitives et sans appel. Un recours contre les décisions du comité-directeur de la FHRM est exclu. Les décisions du comité-directeur de la FHRM ne peuvent être contestées ni devant un tribunal civil, ni devant un tribunal de sport.

### **27.9 Coupes**

Les coupes non récupérées par le coureur légitime ou son suppléant lors de la proclamation du classement demeurent la propriété de l'organisateur.

### **28. Code de bonne conduite des participants**

Les motos et les side-cars anciens sont pour nous un hobby. Notre passion, c'est les courses de motos anciennes. De ce fait, nous accueillons avec le plus grand plaisir chaque occasion qui nous est donnée par les organisateurs des manifestations et ceux qui leur prêtent main forte de faire tourner nos vieilles «brouettes». A tous ces gens, nous leur exprimons notre reconnaissance. C'est pourquoi lorsque qu'une situation nous contrarie, nous n'en faisons pas moins preuve de tolérance et de compréhension.

**Les pilotes de motos anciennes sont des gentlemen!**