

**FIM Cross-Country Rallies World
Championship Appendices**

***Championnat du Monde FIM
des Rallyes Tout Terrain***

2011

Contents / Sommaire

Appendix 080 <i>Annexe 080</i>	FIM Cross-Country Rallies World Championship <i>Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain</i>	1 - 61 1 - 61
	Terminology and definitions <i>Terminologie et définitions</i>	62 - 65 62 - 65
	Summary of the penalties <i>Récapitulatif des pénalités</i>	66 - 69 66 - 69
	Road Book page <i>Page Road Book</i>	70 - 71 70 - 71
	Road Book symbols <i>Symboles du Road Book</i>	72 72
1.	FIM Cross-Country Rallies Technical Rules Règlement Techniques FIM des Rallyes Tout Terrain	73 - 136 73 - 136

Articles amended as from 1.1.2011 are in bold type
Les articles modifiés dès le 1.1.2011 sont en caractères gras

ANNEXE 080
CHAMPIONNAT DU MONDE FIM DES RALLYES TOUT TERRAIN

080.1	GENERALITES	7
	080.1.1 Championnat du Monde FIM des Rallyes	
	Tout Terrain et Prix FIM	7
	080.1.2 Eligibilité des Manifestations.....	7
	080.1.3 Droits TV, sponsor titre et logo	
	du Championnat.....	8
	080.1.4 Courses annexes	8
080.2	OFFICIELS ET PROCEDURES	9
	080.2.1 Général.....	9
	080.2.2 Officiels détenteurs d'une licence FIM.....	9
	080.2.3 Juridiction.....	9
	080.2.4 Jury International FIM.....	9
	080.2.4.1 Procès-Verbal des réunions du Jury	
	International.....	10
	080.2.5 Le Président du Jury FIM	11
	080.2.6 Le deuxième membre du Jury FIM	11
	080.2.7 Le troisième membre FMNR du Jury.....	12
	080.2.8 Délégué Technique FIM	12
	080.2.9 Représentant CRT.....	12
	080.2.10 Directeur de Course.....	12
	080.2.11 Commissaire Technique.....	13
	080.2.12 Chronométreurs	13
	080.2.13 Commissaire environnement.....	14
	080.2.14 Chef du Service Médical (CSM)	14
	080.2.15 Officiels chargés des relations avec les	
	coureurs (CRO)	14
	080.2.16 Transport et hébergement des Officiels FIM...	15
080.3	REGLEMENT PARTICULIER ET ASSURANCE	15
080.4	ENGAGEMENTS.....	16
080.5	ASSURANCE	17
080.6	COUREURS ENGAGES	17
	080.6.1 Numéros de départ	18
080.7	MOTOCYCLES, CATEGORIES ET AUTRES	
	SPECIFICATIONS.....	18
	080.7.1 Catégories.....	18
	080.7.1.1 Championnat du Monde 450cc	19
	080.7.1.2 Quads	19

080.7.1.3	Féminine	19
080.7.1.4	Trophée Open.....	20
080.7.2	Changement de moteur.....	20
080.7.3	Nombre de moteurs	20
080.7.4	Identification.....	21
080.7.5	Publicité.....	21
080.8	VERIFICATIONS TECHNIQUES ET CONTROLE	
	ADMINISTRATIF.....	22
080.8.1	Contrôle Administratif.....	22
080.8.2	Vérifications Techniques Préliminaires.....	22
080.8.2.1	Marquages	22
080.8.2.2	Contrôle du Niveau Sonore.....	23
080.8.3	Vérifications Techniques durant la Manifestation.....	23
080.8.4	Vérifications Techniques à la fin de la Manifestation.....	24
080.9	CARBURANT.....	25
080.10	PC COURSE DU RALLYE.....	25
080.10.1	Journal.....	26
080.11	ROAD BOOK ET NAVIGATION.....	26
080.11.1	Itinéraire Officiel.....	26
080.11.2	Fonctionnement du GPS.....	27
080.11.3	Pénalités	27
080.11.4	Road Book.....	28
080.11.5	Déblocage du GPS.....	28
080.11.6	Procédure de contrôle.....	29
080.12	PARCOURS.....	29
080.13	ETAPES.....	30
080.14	SUPER SPECIALE (SSS).....	30
080.15	SECTEURS SELECTIFS (SS).....	31
080.15.1	Départ d'un Secteur Sélectif.....	32
080.15.2	Arrivée d'un Secteur Sélectif.....	32
080.16	ZONES DE CONTROLE DE VITESSE.....	33
080.16.1	Début de la zone de contrôle.....	34
080.16.2	La Zone de Contrôle de Vitesse.....	35
080.16.3	Fin de la zone de contrôle.....	35

080.17	ORDRE DE DEPART	37
	080.17.1 Généralités.....	37
	080.17.2 Super Spéciale	37
	080.17.3 Première Etape.....	37
	080.17.4 Deuxième Etape et Etape subséquentes	37
	080.17.5 Dernière Etape.....	38
	080.17.6 Départ collectif.....	38
	080.17.7 Reclassement.....	38
	080.17.8 Départ pas pris ou abandon dans un Secteur Sélectif/Etape	38
	080.17.9 Motocycle pas en état de prendre le départ ...	39
080.18	ASSISTANCE.....	39
	080.18.1 Généralités.....	39
	080.18.2 Assistance autorisée	39
	080.18.3 Assistance interdite.....	40
080.19	FICHE DE POINTAGE.....	41
080.20	ZONES DE CONTROLE	41
080.21	CONTROLES HORAIRES	44
	080.21.1 Temps maximum autorisé.....	45
	080.21.2 Changement du temps maximum autorisé.....	46
080.22	CONTROLES DE PASSAGE.....	46
	080.22.1 Heure de fermeture des Contrôles de Passage	46
	080.22.2 Fermeture des Contrôles de Passage.....	46
080.23	REGROUPEMENTS.....	46
080.24	PENALITES FORFAITAIRES.....	47
080.25	PARC FERME	47
	080.25.1 Principes.....	47
	080.25.2 Accès.....	48
	080.25.3 Règles	48
080.26	BIVOUAC	48
	080.26.1 Bivouac sans assistance.....	49
080.27	EQUIPEMENT MEDICAL.....	49
	080.27.1 Trousse médicale de première urgence	50
080.28	EQUIPEMENT DE SURVIE.....	50

080.29	EQUIPEMENT DE SECURITE.....	51
080.29.1	Equipement de sécurité obligatoire pour les Rallyes.....	51
080.29.2	Equipement de sécurité optionnel	53
080.29.3	Equipements interdits	53
080.30	ENVIRONNEMENT	54
080.31	CHRONOMETRAGE.....	54
080.32	ABANDON – DISQUALIFICATION.....	55
080.33	FERMETURE DE PISTE	55
080.34	CLASSEMENTS.....	56
080.34.1	Généralités.....	56
080.34.2	Définitions des différents classements	56
080.34.3	Format des résultats journaliers	57
080.34.4	Format des résultats à la fin de la manifestation.....	57
080.34.5	Approbation des résultats.....	58
080.34.6	Affichage.....	58
080.34.7	Résultats du Championnat.....	59
080.35	RECLAMATIONS – APPELS.....	60
080.36	CEREMONIE DE REMISE DES PRIX	60
080.37	CEREMONIE DE REMISE DES PRIX FIM ANNUELLE.....	61

DEFINITION D'UN RALLYE TOUT TERRAIN

Un Rallye Tout Terrain est une manifestation sportive en terrain varié qui a pour but de mettre en valeur l'habileté et l'endurance des coureurs ainsi que la fiabilité des machines.

Responsabilités et Conditions Générales

Tous les coureurs, équipes, officiels et autres parties participant au Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain et Prix FIM (ci-après désignés collectivement sous la dénomination «Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain) s'engagent, en leur propre nom, celui de leurs employés et agents, à respecter toutes les dispositions en vigueur du (des) :

- 1. Code Sportif FIM**
- 2. Annexes Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain FIM**
- 3. Règlements Techniques Rallyes Tout Terrain FIM**
- 4. Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM**
- 5. Code de l'Environnement FIM**
- 6. Code Médical FIM**
- 7. Code Antidopage FIM**
- 8. Annuaire FIM**
- 9. Livre de travail pour les Organismes FIM**

tels que complétés et modifiés périodiquement (ci-après désignés collectivement sous la dénomination «Annexes du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain»).

Il incombe à chaque coureur et/ou chaque équipe de s'assurer que toutes les personnes concernées par leur engagement respectent en tout temps les Annexes du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain.

Toute personne concernée de quelque manière que ce soit par un motorcycle inscrit, ou présente à quelque titre que ce soit dans la zone de contrôle technique et administratif ainsi que le bivouac, doit en tout temps au cours de la manifestation porter un laissez-passer approprié.

Des actions, jugées par les officiels responsables comme étant contraires aux Annexes du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain ou jugées comme étant déloyales ou allant à l'encontre des meilleurs intérêts du sport ou de la manifestation en question, sont sujettes à des mesures disciplinaires comme prévu par le Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM.

L'interprétation de la présente annexe et du RP est de la compétence de la CRT (voir art. 4 du Code Sportif FIM). Toute autre question non prévue dans ces annexes sera sujette à l'interprétation du Jury International.

080.1 GENERALITES

080.1.1 Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain et Prix FIM

Le Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain est organisé selon les règles des Annexes du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain et le Code Sportif FIM.

Le Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain et Prix FIM se dispute chaque année, et comprend les titres/catégories suivants :

Championnat du Monde FIM :

- **Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain 450cc, destiné aux coureurs et aux constructeurs.**

Prix FIM :

- **Coupe du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain – Quads, destinée aux coureurs**
- **Coupe du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain – Féminine, destinée aux coureurs**
- **Trophée Open FIM des Rallyes Tout Terrain, destiné aux coureurs**

Une épreuve du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, sauf exception dûment approuvée par la CRT, est toujours ouverte aux quatre catégories mentionnées ci-dessus.

Le nombre total des manifestations inscrites au calendrier du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain est de quatre au minimum et de huit au maximum, sauf exceptions dûment approuvées par la CRT.

080.1.2 Eligibilité des Manifestations

La date limite pour les inscriptions au calendrier du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain est fixée au 31 janvier de chaque année (pour le calendrier de l'année suivante) selon les normes générales de la FIM.

Priorité sera donnée aux Manifestations faisant partie de la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain FIA, puis aux Manifestations mixtes automobiles-motocycles.

Deux ans d'expérience dans l'organisation d'une manifestation seront requis pour soumettre une candidature au calendrier du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain.

Avant d'être approuvée, toute nouvelle manifestation candidate fera l'objet d'une évaluation de la FIM, qui tiendra compte du rapport d'inspection, de la qualité de la manifestation et des manifestations existant déjà dans le Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain.

*Les manifestations devront avoir une durée minimale de quatre jours (ou cinq jours avec une Super Spéciale). Un intervalle de **20** jours au minimum devra être respecté entre deux manifestations, excepté dans certaines conditions, sous dérogation du **Bureau Exécutif de la FIM**.*

*Avant la première manche, la **CRT** organisera une réunion obligatoire pour les organisateurs afin de leur expliquer les nouveaux règlements et le protocole. **L'Organisateur** qui sera absent à cette réunion se verra infliger une amende de 580 Euros et sa manifestation sera exclu du calendrier Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain de l'année suivante.*

Les manifestations comptant pour le Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain devront mentionner dans leur publicité et dans tous les documents de la manifestation, la dénomination «Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain».

080.1.3 Droits TV, sponsor titre et logo du Championnat

Le Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain peut être liée à un «Sponsor Titre». La FIM devra informer tous les organisateurs suffisamment à l'avance.

La commercialisation des droits TV est à négocier entre le Département Marketing et Communication de la FIM et l'Organisateur chaque année. Le sponsor titre du Championnat appartient à la FIM.

080.1.4 Courses annexes

Lors d'une manifestation du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, des courses annexes peuvent être autorisées.

Toutefois, ces courses annexes doivent toujours être autorisées préalablement par la FIM.

L'autorisation de la FIM n'implique pas, ni comprend une implication et/ou responsabilité pour ces courses annexes et/ou autres activités qui ne se déroulent pas sous l'égide et la responsabilité de la FIM.

La priorité doit en tout temps être donnée au Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain.

Si nécessaire, le Jury International FIM peut modifier les horaires de ces courses annexes et/ ou les annuler.

080.2 OFFICIELS ET PROCEDURES

080.2.1 Général

La manifestation est contrôlée par un Jury International FIM composé conformément aux dispositions de l'art. 50.1 du Code Sportif FIM.

La FIM et les FMN nomment des officiels et demeurent garantes de leur aptitude et de leur intégrité pour une fonction dûment justifiée. Ces officiels doivent être détenteurs de la licence FIM valable pour la discipline et la fonction concernées.

Un officiel ne peut pas être coureur, mécanicien, sponsor, assistant ou promoteur dans la manifestation en question.

Le Directeur de Course doit présenter au Délégué FIM une liste de tous les Officiels dont le numéro de licence doit être mentionné.

Tous les Officiels doivent rester opérationnels et disponibles avec tout l'équipement en place, jusqu'à la fin de la période prévue pour formuler une réclamation/un appel.

080.2.2 Officiels détenteurs d'une licence FIM

Les officiels suivants doivent être en possession d'une licence FIM valable :

- Président du Jury FIM, Membre(s) du Jury FIM, Membre(s) Technique(s) FIM*
- Directeur de Course et son assistant*
- Commissaire Technique FMNR et son assistant*
- Délégué Médical FIM, Délégué Environnement FIM*
- Commissaire Environnement FMNR*
- Chef du Service Médical (CSM)*
- Chronométrateur*

080.2.3 Juridiction

A l'exception du Jury International FIM, tous les détenteurs de licences et de laissez-passer FIM, les officiels et leurs adjoints ainsi que toute autre personne impliquée dans la manifestation sont soumis à l'autorité du Directeur de Course.

080.2.4 Jury International FIM

Le Président du Jury et le deuxième membre du Jury sont nommés par la FIM.

Le troisième membre du Jury est nommé par la FMNR.

Si les deux membres du Jury nommés par la FIM sont empêchés d'arriver à temps à la manifestation, la FIM prendra une décision quant à leur remplacement.

Le Jury International **FIM** exerce le contrôle suprême des manifestations, par rapport à l'application des Codes FIM, des règlements FIM et du RP, qu'il doit ratifier. Par conséquent, les Membres du Jury sont uniquement responsables envers la FMNR et/ou la FIM. Ils sont responsables de l'application en bonne et due forme des règles sportives lors de la manifestation, où ils ont une fonction de supervision et disciplinaire.

Le Jury International FIM n'a aucune responsabilité dans l'organisation de la manifestation.

Le Jury International **FIM** est le seul organe disciplinaire compétent pour statuer sur toute réclamation pouvant survenir au cours de la manifestation.

Le Jury International **FIM** prononce des sanctions selon les dispositions du Code Disciplinaire et d'Arbitrage **FIM**

Les décisions du Jury International **FIM** sont prises à la majorité simple. En cas d'ex aequo, le Président aura une voix prépondérante.

Toutes les décisions du Jury International **FIM** nécessaires au déroulement de la manifestation ainsi que les résultats doivent être publiés dans les délais les plus brefs et dans les langues officielles de la FIM.

080.2.4.1. Procès-Verbal des réunions du Jury International

Les procès-verbaux doivent être rédigés dans les deux langues officielles de la FIM, à moins que le Jury ne les accepte dans une seule langue officielle. Ils sont établis par le Secrétaire au Jury et porteront sa signature et celle du Président du Jury **FIM**. **Une copie de ces procès-verbaux doit être envoyée à l'Administration FIM dans les 72 heures après la fin de la manifestation.**

Les procès-verbaux indiqueront en détail les sanctions éventuellement infligées, les décisions prises sur toute réclamation présentée (dont une copie doit être jointe), les précisions concernant les accidents qui ont pu se produire, les irrégularités éventuellement constatées, ainsi que le point de vue du Jury International en ce qui concerne le succès de l'organisation et les éventuelles observations qu'il juge utile de signaler.

080.2.5 Le Président du Jury FIM

Il doit s'assurer que les décisions du Jury International FIM sont conformes aux règles du Code Sportif FIM, aux réglementations publiées par la FIM et au Règlement Particulier de la manifestation.

Il convoquera une réunion du Jury International FIM au début de la manifestation et lors de cette réunion, le Jury International FIM approuvera et/ou contrôlera les questions suivantes :

- Le cas échéant, les modifications au RP après l'ouverture des engagements en veillant à ce que celles-ci soient dûment notifiées à tous les coureurs et participants engagés ;*
- Le rapport du Secrétaire au Jury constatant que tous les coureurs et participants engagés sont en possession de leur licence respective, de même que tous les officiels ayant une responsabilité dans le déroulement de la manifestation ;*
- Le rapport du Directeur de Course stipulant les dispositions prises en vue d'un déroulement régulier de la manifestation ;*
- Les normes de sécurité de la manifestation ;*
- Tout changement aux mesures de sécurité proposé par les coureurs ;*
- L'autorisation officielle des autorités locales pour la réalisation de la manifestation et de la couverture d'assurance responsabilité civile de l'organisateur, conformément à l'art. 110.1.1 du Code Sportif FIM.*

Le Président du Jury FIM a le droit d'inviter des personnes aux séances du Jury, si cela est approprié pour la manifestation.

A la fin de chaque journée de course, le Président du Jury FIM convoquera une réunion du Jury International FIM pour entendre le rapport du Directeur de Course, du Secrétaire au Jury et de tout autre officiel concerné. Le Président doit signer, avec le Directeur de Course, les classements officiels de la manifestation; il doit également signer avec le Secrétaire au Jury tous les procès-verbaux des séances.

A la fin de la manifestation, le Président du Jury FIM doit envoyer les documents suivants à l'Administration FIM dans les 72 heures suivant la fin de la manifestation :

- son rapport (en utilisant le formulaire officiel)*
- les résultats (selon le formulaire officiel)*
- son dossier complet avec les Check-list environnement, PV séances, décisions motivées relatives aux réclamations interjetées et, le cas échéant, les cautions retenues, copie du certificat d'assurance responsabilité civile, etc.*

080.2.6 Le deuxième membre du Jury FIM

Il doit aider le Président du Jury FIM à remplir sa tâche.

Il doit remplir son devoir au sein du Jury International FIM en cas d'action disciplinaire ou d'arbitrage.

080.2.7 *Le troisième membre FMNR du Jury*

Il doit assister le Président du Jury FIM avec sa connaissance de son pays.

Il doit remplir son devoir au sein du Jury International FIM en cas d'action disciplinaire ou d'arbitrage.

Il doit représenter son pays organisateur.

080.2.8 *Délégué Technique FIM*

Le Délégué Technique FIM est nommé par la FIM.

Il doit contrôler le travail des Commissaires Techniques FMNR.

Il doit les aider à comprendre et à appliquer les Règles Techniques FIM.

Il doit suivre l'évolution technologique de la discipline et proposer des modifications nécessaires pour les Règlements Techniques.

080.2.9 *Représentant CRT*

La CRT peut nommer un Représentant, dans un rôle de supervision, à chaque manifestation.

080.2.10 *Directeur de Course*

Le Directeur de Course est chargé de l'application du règlement pendant le déroulement de la manifestation qui sera sous le contrôle d'un Jury International composé en conformité avec le Code Sportif de la FIM.

Le Directeur de Course est responsable de la conduite et du bon déroulement de la manifestation. Il ne peut pas être membre votant du Jury International. Ses tâches essentielles sont les suivantes :

- S'assurer que le parcours est en bonne condition, que tous les officiels sont présents et prêts à remplir leurs fonctions, que les services de sécurité, médicaux et de contrôle sont prêts à intervenir;***
- S'assurer de l'identité des coureurs, de la numérotation correcte des motocycles, que rien n'empêche un coureur de participer à la manifestation, suite à une sanction disciplinaire ou pour tout autre motif d'ordre administratif ou technique;***

- Lors de cas urgents de sécurité ou pour tout autre cas de force majeure, de retarder le départ d'une manifestation, de faire procéder à l'amélioration des conditions du parcours, d'arrêter prématurément une manifestation ou d'annuler une partie du parcours, ou une manifestation en tout ou partie;
- Refuser à un coureur ou à un motocycle de prendre le départ ou leur intimer l'ordre de se retirer de la course s'il juge cette mesure nécessaire pour des raisons de sécurité;
- Afin de faire respecter les règlements FIM, il peut signaler des infractions et proposer des sanctions au Jury International **FIM**;
- Donner des ordres pour faire évacuer du parcours, des sections et des alentours toute personne refusant de se conformer aux ordres d'un officiel;
- Signaler au Jury International **FIM** toutes les décisions prises ou à prendre et toute réclamation qui lui a été adressée;
- Rassembler les rapports des chronométreurs et autres officiels d'exécution, ainsi que tout autre élément nécessaire pour lui permettre de présenter son rapport au Jury International **FIM** et de faire approuver les résultats provisoires de la manifestation.

Pour les manifestations comportant plus de 100 coureurs, un Directeur de Course adjoint et un Commissaire Technique adjoint titulaires de licences FMNR sont obligatoires.

080.2.11 Commissaire Technique

Le Commissaire Technique, nommé par la FMNR, doit procéder à la vérification des machines et des équipements conformément aux règlements de la FIM et au Règlement Particulier.

Il doit rédiger un rapport technique et en remettre une copie au Président du Jury FIM.

080.2.12 Chronométreurs

Les chronométreurs nommés doivent être qualifiés pour l'utilisation du système de chronométrage de la manifestation et être en possession d'une licence FIM.

Ils doivent produire les résultats officiels conformément aux Règlements de la FIM et en remettre une copie au Président du Jury FIM.

A la fin de la manifestation, dès les résultats homologués par le Jury International FIM, ils doivent envoyer les résultats par courrier électronique à l'Administration FIM; christian.mercier@fim.ch et info@fim.ch

080.2.13 Commissaire environnement

Le Commissaire environnement, nommé par l'organisateur ou par la FMNR, est responsable des aspects liés à l'environnement et il doit en particulier:

- *S'assurer que le Code FIM de l'Environnement soit respecté*
- *Avoir accès à toute information relative à la manifestation et être à même de donner avant, pendant et après la manifestation, des recommandations au Président du Jury FIM ou au Directeur de Course sur tous les aspects de la manifestation pouvant avoir des conséquences néfastes sur l'environnement*
- *Etre autorisé à assister, sans droit de vote, à toutes les séances ouvertes du Jury*
- *Rédiger un rapport sur la base de la check-list préparée par la CIE, et l'envoyer à l'Administration FIM, à la FMNR et en remettre une copie au Président du Jury FIM.*
- **Proposer des sanctions.**

080.2.14 Chef du Service Médical (CSM)

Le Chef du Service Médical, nommé par la FMNR, est responsable de tous les aspects médicaux et il doit en particulier:

- *S'assurer que le Code Médical FIM est respecté.*
- *Inspecter tous les services médicaux/paramédicaux avant le début de la manifestation puis régulièrement durant la manifestation.*
- *S'assurer que tous les services et personnel médical/paramédical se trouvent à leur place et sont prêts à intervenir.*
- *Donner des informations et recommandations sur les coureurs blessés et tous les aspects de la manifestation qui peuvent avoir des conséquences médicales potentielles.*
- *Rédiger un rapport et en remettre une copie au Président du Jury FIM.*
- *Il doit assister à toutes les réunions du Jury International FIM.*

080.2.15 Officiels chargés des relations avec les coureurs (CRO)

Les officiels chargés des relations avec les coureurs doivent être rapidement identifiables et présents:

- *aux contrôles administratifs et techniques*
- *aux départs et aux arrivées des Etapes*
- *aux regroupements*
- **à toutes les réunions du Jury International FIM**

La mission des officiels chargés des relations avec les coureurs est d/de :

- *informer les coureurs et tenir auprès d'eux en permanence un rôle de concertation;*
- *apporter à tous les demandeurs des réponses précises aux questions posées;*
- *donner toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives au déroulement du Rallye Tout Terrain;*
- *éviter la transmission au Jury International FIM de toutes les demandes qui peuvent trouver dans le cadre d'explications précises une solution satisfaisante, à la condition qu'il ne s'agisse pas d'une réclamation (ex : fournir des précisions sur les temps contestés).*

Cette fonction peut être confiée à un Directeur de Course adjoint.

080.2.16 Transport et hébergement des Officiels FIM

Les organisateurs ont l'obligation de fournir à leurs propres frais trois places pour le Président du Jury FIM, le deuxième Membre FIM du Jury et le Délégué Technique FIM dans un véhicule de l'organisation, ou louer, à leur frais, deux véhicules, en bon état technique et avec un équipement leur permettant de contrôler le déroulement de la course.

Une réservation pour leur hébergement doit être effectuée, dans un bon hôtel aussi proche du Bivouac que possible; si impossible, une tente pour eux doit être montée au Bivouac. L'Organisateur doit informer les Officiels FIM de ces dispositions.

080.3 REGLEMENT PARTICULIER ET ASSURANCE

Le Règlement Particulier doit être publié dans les deux langues officielles de la FIM et doit être approuvé par la FMNR et la FIM. Une copie doit être envoyée à l'Administration FIM au plus tard 2 mois avant la date de la manifestation pour obtenir l'approbation de la FIM. Dès que le RP sera approuvé, il sera publié sur le site Internet de la FIM.

Le RP doit être rédigé conformément au modèle type élaboré par la CRT et doit préciser que la manifestation se déroulera conformément à la présente Annexe. Il doit également inclure la description détaillée des moyens médicaux, aérien et terrestre, mis en oeuvre durant la manifestation ainsi que le temps maximum accordé aux coureurs jour par jour, accompagné des itinéraires détaillés (hormis les Secteurs Sélectifs), des horaires complets et détaillés avec les kilométrages et devra parvenir à l'Administration FIM 30 jours avant le départ de la manifestation.

Aucune modification ne peut être apportée au RP après l'approbation de la FIM ou de la FMNR et après la date d'ouverture des inscriptions. Toutefois, dans des cas exceptionnels, le Jury International FIM et, dans le cas où il n'est pas encore désigné, la FMNR, peut autoriser une modification, pour autant qu'elle soit ensuite approuvée par Jury International FIM et portée à la connaissance de toutes les personnes concernées.

Toutes les éventuelles modifications ou dispositions supplémentaires seront annoncées par des additifs, datés, numérotés et signés. Ces additifs feront partie intégrante du Règlement Particulier et seront affichés au tableau officiel d'affichage du Rallye. Ils seront également communiqués dans les délais les plus brefs directement aux équipes.

L'organisateur doit également fournir à l'Administration FIM une attestation d'assurance RC organisateur conforme à la législation locale et aux dispositions de l'art. 110.1.1 du Code Sportif FIM, ainsi qu'une copie de l'assurance rapatriement médical pour les coureurs blessés, du lieu de l'accident à leur domicile (20 jours avant la manifestation).

Pour les Rallyes traversant plusieurs pays, l'organisateur doit également fournir les autorisations pertinentes des FMN concernées.

L'interprétation du RP est de la compétence de la CRT.

080.4 ENGAGEMENTS

Tout engagement doit être établi par écrit sur un bulletin d'inscription et toute information relative au coureur, équipe, sponsor et la marque de la machine doit y figurer.

Les bulletins d'inscription doivent être rédigés dans les langues officielles de la FIM et l'art. 60.5 du Code Sportif FIM doit y être mentionné.

Toute personne qui désire participer à une manifestation doit adresser au Secrétariat de l'organisateur le bulletin d'engagement signé et accompagné du montant des droits d'engagement qui sera majoré de 100% pour les coureurs refusant la publicité des organisateurs. Le montant des droits d'inscription doit être précisé au RP.

Les droits d'engagement seront entièrement remboursés :

- a) aux candidats dont l'engagement aurait été refusé ;
- b) au cas où le Rallye n'aurait pas lieu.

Afin de couvrir une défection de dernière minute de tout coureur, les organisateurs doivent souscrire ou proposer une assurance d'annulation permettant le remboursement des frais engagés.

La FMN qui a délivré la licence, la FMNR ou l'organisateur peut refuser un engagement pour juste motif. La notification écrite et motivée du refus doit être envoyée au requérant au plus tard 72 heures après le délai de clôture des inscriptions. Dans le même délai, la notification doit parvenir à **l'Administration FIM** et à toutes les FMN ayant des coureurs qui ont envoyé leur inscription.

La **CRT** peut révoquer un refus d'engagement émanant de la FMNR ou de l'organisateur, si elle estime le refus non fondé.

080.5 ASSURANCE

- a) Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la responsabilité civile du coureur et des participants à l'égard des tiers, conformément à l'art. 110.1.1 du Code Sportif FIM. L'assurance prendra effet deux jours avant le contrôle administratif et technique et cessera deux jours après la fin officielle de la manifestation ou après l'abandon ou la disqualification officielle.
- b) Les modalités de cette couverture devront être spécifiées dans le Règlement Particulier.

080.6 COUREURS ENGAGES

Les coureurs devront obligatoirement être titulaires :

1. D'une licence FIM **Championnat du Monde des Rallyes Tout Terrain**, valable conformément à l'art. 70.2.1 du Code Sportif FIM et à l'art. 09.1 du Code Médical FIM. **Afin d'obtenir cette licence auprès de sa Fédération Nationale, le coureur devra effectuer et passer avec succès un échocardiogramme, une fois dans sa vie, ainsi qu'un électrocardiogramme de tolérance à l'effort, valable trois ans.**
2. D'une **Autorisation de Départ de sa Fédération Nationale lui permettant de participer à cette manifestation particulière, si le coureur possède une licence annuelle. Si le coureur possède une licence « une manifestation », cette licence est suffisante, sans Autorisation de Départ.**

3. D'un permis de conduire valable correspondant au type et à la cylindrée de la machine utilisée.

Chaque participant s'engage à relever et à garantir la FIM, la FMNR, la CONU, les promoteurs contractés par la FIM, les organisateurs et les officiels ainsi que leurs représentants, auxiliaires et employés, de toute responsabilité pour toute perte, dégât ou blessure à l'égard de tiers dont il est solidairement et conjointement responsable.

Toute manœuvre antisportive, déloyale, incorrecte ou frauduleuse, entreprise par le coureur, sera jugée par le Jury International qui prononcera toute sanction conformément au Code Disciplinaire et d'Arbitrage **FIM** et aux règlements FIM.

080.6.1 Numéros de départ

Les organisateurs sont libres d'attribuer les numéros aux coureurs. Cependant, ils doivent, dans la mesure du possible, donner à un coureur le même numéro de départ que ce coureur a déjà porté s'il a participé précédemment à une autre manche dans la saison du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain.

080.7 MOTOCYCLES, CATEGORIES ET AUTRES SPECIFICATIONS

Le Championnat est ouvert aux motocycles et quads (ci-après désignés collectivement sous la dénomination « Motocycles ») dûment munis d'un certificat d'immatriculation et adaptés à un usage tout terrain.. Ces motocycles et leur équipement devront être conforme aux règles de la Convention Internationale de Vienne de 1968, aux exigences légales nationales pour la circulation routière du pays dans lequel le véhicule est immatriculé, à la législation routière du pays dans lequel se déroule la manifestation ainsi qu'aux autres normes spécifiées dans le Règlement Particulier. Dans le cas où une machine de compétition n'a pas besoin d'être immatriculée dans le pays d'où elle provient, cette machine doit toujours respecter les règlements Sportifs et Techniques FIM.

080.7.1 Catégories

Les catégories sont les suivantes :

- Catégorie 1: **Championnat du Monde 450cc**
- Catégorie 2: **Quads (les trois roues sont interdits) (art. 01.61 Règlements Techniques Enduro)**
- Catégorie 3: **Féminine**
- Catégorie 4: **Trophée Open**

080.7.1.1 Championnat du Monde 450cc

Ces machines sont basées sur des machines de série, homologuées (autorisées à rouler sur des voies ouvertes à la circulation), qui peuvent être modifiées et/ou équipées pour la compétition tout terrain de Rallyes Raid.

Les pièces principales: cadre, moteur (cylindre, culasse et carter moteur) et le bras oscillant utilisées doivent être des pièces standards, et doivent être disponibles librement par le public. Ces pièces principales peuvent être modifiées, à l'exception des carters moteur, mais doivent respecter les Règlements Techniques FIM pour les Rallyes Tout Terrain – catégorie Championnat du Monde 450cc.

La cylindrée maximum va jusqu'à 450cc mono ou bicylindre.

Les Numéros de Départ vont de 1 à 99

Plaques-numéros: fond jaune avec des chiffres noirs (tableau de couleurs RAL: jaune 1003, noir 9005).

080.7.1.2 Quads

Ces machines sont basées sur des quads de série, homologuées (autorisées à rouler sur des voies ouvertes à la circulation) selon le Groupe G ou H, qui peuvent être modifiées et/ou équipées pour la compétition tout terrain de Rallyes Raid.

Les pièces principales: châssis et le moteur (cylindre, culasse et carter moteur) utilisées doivent être des pièces standards, et doivent être disponibles librement par le public. Ces pièces principales peuvent être modifiées, à l'exception des carters moteur, mais doivent respecter les Règlements Techniques FIM pour les Rallyes Tout Terrain – catégorie Quads.

Se référer au Règlements Techniques, Quads, pour les cylindrées autorisées par groupe.

Les Numéros de Départ vont de 200 à 299

Plaques-numéros: fond rouge avec des chiffres blancs (tableau de couleurs RAL: rouge 3020, blanc 9010).

080.7.1.3 Féminine

Afin d'obtenir des points pour la Coupe du Monde Féminine, les coureuses féminines peuvent utiliser des machines des Catégories 1, 2 ou 4.

Les Numéros de Départ dépendent de la catégorie de leur machine

Plaques-numéros : fond violet avec des chiffres blancs (tableau de couleurs RAL : violet 4006, blanc 9010).

080.7.1.4 Trophée Open

Ces machines sont basées sur des machines de série, homologuées (autorisées à rouler sur des voies ouvertes à la circulation) qui peuvent être modifiées et/ou équipées pour la compétition tout terrain de Rallyes Raid.

Les pièces principales: cadre, moteur (cylindre, culasse et carter moteur) et le bras oscillant utilisées doivent être des pièces standards, et doivent être disponibles librement par le public. Ces pièces principales peuvent être modifiées, à l'exception des carters moteur, mais doivent respecter les Règlements Techniques FIM pour les Rallyes Tout Terrain – catégorie Trophée Open.

La cylindrée va de 450cc jusqu'à 1300cc mono ou bicylindre.

Les Numéros de Départ vont de 100 à 199

Plaques-numéros: fond blanc avec des chiffres noirs (tableau de couleurs RAL : blanc 9010, noir 9005).

080.7.2 Changement de moteur

Tout changement de moteur doit être signalé au Directeur de Course ou au Commissaire Technique/Délégué Technique FIM, au plus tard à 21:00, sous peine d'une pénalisation.

080.7.3 Nombre de moteurs

Pour des Rallyes comportant jusqu'à 7 Etapes (Super Spéciale incluse) :

Par coureur, un (1) moteur monté dans la moto et au maximum un (1) moteur de rechange.

Pour des Rallyes comportant plus de 7 Etapes (Super Spéciale incluse)

Par coureur, un (1) moteur monté dans la moto et au maximum deux (2) moteurs de rechange.

Les moteur(s) de rechange doivent avoir des spécifications techniques identiques et doivent être marqués lors de la première vérification technique par les Commissaires Techniques, pour utilisation pendant toute la durée de la manifestation.

Si un coureur doit changer plus de moteurs que la règle l'autorise suivant la longueur du rallye, il peut le faire, mais sera pénalisé de 2 heures par changement de moteur supplémentaire.

080.7.4 Identification

L'Organisateur fournira à chaque coureur un ensemble de plaques d'identification comprenant 1 plaque frontale et 2 plaques latérales appelées plaques-numéros ainsi qu'un dossard de 26 cm x 30 cm portant son numéro de course et qui devra être porté visiblement sur le dos du coureur. La taille et l'emplacement exact de ces plaques-numéros seront expliqués dans le RP.

*Les plaques-numéros devront être apposées visiblement à l'avant et sur les côtés à l'arrière du **motocycle**.. Elles ne devront en aucun cas recouvrir, pendant toute la durée du Rallye, même partiellement, l'immatriculation de la moto.*

*A tout moment du Rallye, l'absence ou la mauvaise apposition d'une plaque de course entraînera une pénalisation de temps comme prévu dans le Règlement Particulier. Avant le départ de chaque Etape, l'absence ou la mauvaise apposition simultanée d'au moins deux plaques ou du dossard **entraînera un refus de départ.***

Chaque soir, l'organisateur devra être en mesure de fournir des plaques-numéros et dossard neufs aux coureurs qui en font la demande à l'officiel chargé des relations avec les coureurs.

Un bracelet d'identification, sur lequel figure le n° d'appel du PC Course, permettra de reconnaître les coureurs. Tout défaut constaté par un officiel entraînera une pénalisation de 10% du montant des droits d'engagement. En cas de détérioration de ce bracelet, la personne devra en demander un autre à l'Officiel chargé des relations avec les coureurs, en échange de celui qui a été détérioré.

080.7.5 Publicité

Il est permis aux coureurs d'apposer librement toute publicité sur leurs motos pour autant que celle-ci :

- a) soit autorisée par les règlements de la FIM et la législation des pays traversés;*
- b) ne soit pas contraire aux bonnes moeurs et coutumes;*
- c) n'empiète pas sur les endroits réservés aux plaques-numéros **et sur les exigences de l'organisateur, telles que décrites dans le RP.***

La publicité obligatoire des organisateurs devra être conforme à la législation des pays traversés ainsi qu'à la réglementation FIM.

080.8 VERIFICATIONS TECHNIQUES ET CONTROLE ADMINISTRATIF

080.8.1 Contrôle Administratif

Avant le début de la manifestation, un contrôle administratif doit être organisé, afin de contrôler les licences, les permis de conduire, la marque et le modèle du motorcycle et la conformité apparente de la moto avec la catégorie dans laquelle elle a été engagée,

Lors de ce contrôle administratif, divers équipements de sécurité, carte, road book, numéro de téléphone d'urgence et autres informations seront distribués aux coureurs.

080.8.2 Vérifications Techniques Préliminaires

Avant le début de la manifestation, un contrôle technique doit être effectué selon les procédures et les horaires fixés dans les Règlements FIM et/ou le Règlement Particulier de la manifestation.

080.8.2.1 Marquages

Les pièces mentionnées ci-après seront marquées, selon description ci-dessous, de façon à en assurer l'identification. Les pièces ainsi marquées doivent être utilisées pendant toute la compétition, et doivent se trouver en place au moment de l'examen final. Les marques de peinture sur le carter moteur et le silencieux doivent être résistantes à la chaleur. Le coureur est responsable de la pérennité de ses plombs et marquages.

Les Commissaires Techniques pourront vérifier à tout moment la présence de ces marques d'identification. Le remplacement d'éléments originaux ou la transgression de ces règles sont formellement interdits. Toute fraude constatée et, notamment le fait de présenter comme intactes des marques d'identification retouchées, entraînera la disqualification du coureur, ainsi que celle de tout coureur qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, ceci sans préjuger des sanctions plus sévères qui pourraient être demandées à la FMNR ou la Cour Disciplinaire Internationale, conformément à l'art. 3.1.3 du Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM.

Toute infraction aux dispositions de marquage des pièces est considérée comme une constatation de fait.

<i>Pièce</i>	<i>Mode d'identification</i>	<i>Nombre</i>	<i>Disposition des marques d'identification</i>
<i>carter moteur</i>	<i>Peinture*</i>	<i>1</i>	<i>Côté droit ou gauche</i>
<i>Moteur de rechange</i>	<i>Peinture*</i>	<i>1</i>	<i>Côté droit ou gauche</i>
<i>Cadre (châssis pour les quads) partie principale</i>	<i>Peinture + *</i>	<i>1</i>	<i>Tête de fourche, côté droit</i>
<i>Silencieux</i>	<i>Peinture *</i>	<i>1</i>	<i>Sur le dessus</i>

** ou autocollant inamovible (destructible).*

Le marquage est limité à ces quatre pièces et doit être effectué avec de la peinture; l'utilisation d'un marqueur est interdite

Le cadre se compose de toutes les pièces soudées autour du moteur et supportant la colonne de direction et les points d'ancrage des suspensions arrière. Le cadre ne devra être ni changé, ni remplacé pendant le déroulement de la manifestation. Il pourra toutefois être déposé pour révision ou réparation

080.8.2.2 Contrôle du Niveau Sonore

*Les motocycles doivent passer les contrôles du bruit effectués selon l'art. 01.79 des Règlements Techniques **des Rallyes Tout Terrain** pendant les inspections préliminaires et être marqués par l'organisateur. Pour ce test, les entrées du boîtier du filtre à air de la machine ne doivent pas être obstruées, de même qu'aucune matière (éponge, chiffon, mousse, etc.) ne doit être placée à l'intérieur du boîtier, excepté l'élément de filtration.*

La limite maximum du niveau sonore, mesuré avec la méthode 2 Mètres Max, est fixée à :

115 dB/A (+1 dB/A de tolérance mesuré avec un sonomètre du Type 1)
(+2 dB/A de tolérance mesuré avec un sonomètre du Type 2)

*Si un **motocycle** ne passe pas le contrôle du bruit, le coureur doit immédiatement remédier au problème avant le prochain contrôle de bruit.*

080.8.3 Vérifications Techniques durant la Manifestation

*Pendant toute la durée de la manifestation, le Commissaire Technique FMNR, sous la supervision d'un Membre du Jury ou du **Délégué Technique CRT**, peut contrôler n'importe quelle machine. Le temps passé pour ce contrôle sera neutralisé. Le coureur est responsable à tout moment du Rallye de la conformité technique de son motocycle.*

Pour les contrôle du niveau sonore, si la machine, pendant ce contrôle, excède 116 dB/A (plus tolérance suivant le sonomètre utilisé), le coureur sera pénalisé de 15 minutes (1^{ère} infraction), 60 minutes (2^{ème} infraction), disqualification de la manifestation (3^{ème} infraction) ou autre sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM.

Pour les réparations, contrôles, etc., la règle suivante s'applique :

Le coureur qui souhaite réparer ou remplacer le silencieux de sa machine est autorisé à le faire à la fin de la journée, après le contrôle horaire final, au plus tard 60 minutes après son temps limite ou au plus tard 60 minutes avant son prochain temps de départ prévu. Le coureur peut demander autant de contrôles de bruit qu'il le désire pendant les 30 minutes allouées. Le coureur sera prié, après les 30 minutes, de présenter sa machine à l'officiel chargé du contrôle du bruit des machines.

A la fin des 30 minutes, si le niveau de bruit est au-dessus des normes prescrites, le coureur sera pénalisé selon la règle sous-mentionnée. Si le silencieux est changé pendant la journée, le coureur doit le présenter pour être marqué avec un autocollant ou une peinture de couleur différente au prochain contrôle horaire.

A la fin de la journée, un contrôle de bruit sera effectué pendant les 30 minutes allouées. Si le test est conforme, le silencieux sera marqué avec la peinture officielle. Dans le cas contraire, le coureur sera pénalisé selon la règle sous-mentionnée (ou autres sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM).

Les organes ou les officiels compétents peuvent disqualifier, à tout moment pendant la manifestation, un motocycle dont la construction ou l'état constitue ou peut constituer une source de danger.

Tout refus de présenter la machine à un contrôle demandé par le Commissaire Technique sera sanctionné, jusqu'à la disqualification.

080.8.4 Vérifications Techniques à la fin de la Manifestation

Sans qu'il en soit fait obligation, un contrôle complet et détaillé comportant le démontage de la moto des coureurs classés aux premières places de chaque catégorie, ainsi qu'éventuellement pour tout autre coureur, pourra être entrepris à la discrétion absolue du Jury International agissant d'office ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur l'avis du Directeur de Course.

Si un contrôle complet avec démontage du moteur doit être effectué et si les conditions techniques sur place à la fin du rallye, ne sont pas appropriées, le motocycle sera plombé et rapatrié dans le pays de la FMNR.

Les démontages et contrôles s'effectueront en présence du Commissaire Technique de la manifestation chez le représentant du constructeur dudit véhicule. Les frais de transport seront à la charge de l'organisateur.

La limite maximum du niveau sonore, à la fin de la manifestation, mesuré avec la méthode 2 Mètres Max, est fixée à :

**116 dB/A (+1 dB/A de tolérance mesuré avec un sonomètre du Type 1)
(+2 dB/A de tolérance mesuré avec un sonomètre du Type 2)**

080.9 CARBURANT

En Europe, le carburant utilisé, c'est-à-dire du carburant sans plomb disponible dans toutes les stations-service, doit être conforme aux Règlements Techniques, Annexe **Rallyes Tout Terrain**.

Hors d'Europe, si le carburant disponible pour les coureurs dans le ou les pays traversés ne répond pas aux spécifications FIM, l'organisateur devra faire figurer les caractéristiques de ce carburant dans le Règlement Particulier, conformément au dernier paragraphe de l'article 63.01.2 Règlements techniques **Rallyes Tout Terrain**.

Un contrôle du carburant peut être effectué à n'importe quel moment pendant une manifestation, conformément à l'art. 63.05 des Règlements Techniques **Rallyes Tout Terrain**. Un coureur dont le carburant ne correspond pas aux Règlements Techniques **Rallyes Tout Terrain** sera disqualifié de toute la manifestation.

Le coureur est également redevable du remboursement des frais de contrôle et d'autres sanctions supplémentaires peuvent être infligées.

Toute réclamation demandant un contrôle de carburant doit être accompagnée d'une caution de 730 EUR déposée auprès du Jury International **FIM** ou de la FIM (contrôles supplémentaires).

080.10 PC COURSE DU RALLYE

Un **PC Course (PC)** doit être opérationnel avant le départ du premier concurrent et jusqu'à ce que le dernier concurrent soit rentré au Bivouac, sans interruption.

Il doit être équipé de tout le matériel de transmission nécessaire permettant de communiquer avec les hélicoptères, les Tangos (voiture médicale), le camion balai, les départs et arrivées des Secteurs Sélectifs, les CH, CP etc.

Il doit être équipé pour héberger les personnes en charge du suivi des véhicules par satellite, le coordinateur des secours, le Directeur de Course etc.

080.10.1 Journal

L'organisateur tiendra un cahier d'informations aux pages numérotées et inamovibles. Ce journal sera manuscrit et les annotations horodatées. Il comportera dans l'ordre chronologique tous les messages émis ou reçus au PC ainsi que les informations relatives à l'avancement de la course. Il restera à disposition du Directeur de Course et du Président du Jury FIM.

080.11 ROAD BOOK ET NAVIGATION

Le parcours du Rallye est secret jusqu'à la remise du road book/GPS aux coureurs.

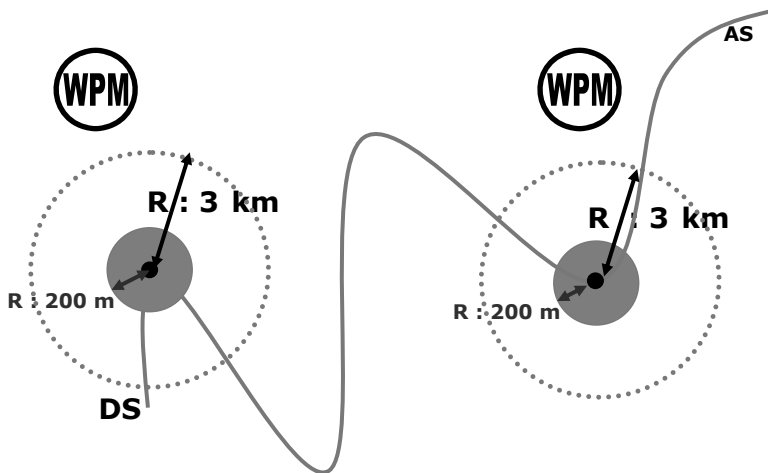
Les organisateurs utilisant un système GPS différent de celui qui est décrit ci-dessous, doivent mentionner dans le Règlement Particulier de leur épreuve le fonctionnement de leur système et les éventuels codes de déblocage.

080.11.1 Itinéraire Officiel

L'itinéraire officiel (Secteurs Sélectifs et de Liaison) est mémorisé dans le(s) GPS fourni(s) aux coureurs. La validation dans l'ordre chronologique de chaque Waypoint (WPV, WPM, WPE, DZ, FZ, CP) localisé dans le road book, garantira le respect de cet itinéraire par le coureur. Chaque point sera numéroté sur le road book et dans le GPS.

Un WPM ou WPE est également affecté aux DZ et FZ des Zones de Contrôle de Vitesse ainsi qu'aux Contrôles de Passage.

Le Directeur de Course devra être en possession de cet itinéraire comportant tous les points GPS.



080.11.2 Fonctionnement du GPS

Seuls seront communiqués les points GPS de départ et d'arrivée des Etapes et Secteurs Sélectifs.

Entre 2 WPM, le GPS n'affiche que le cap suivi et la vitesse. Lorsque le coureur pénètre dans un cercle de 3 km de rayon autour d'un WPM, le GPS affiche toutes les informations habituelles : COG, SOG, CTW, DTW.

Pour valider son passage, le coureur devra passer à moins de 200 m d'un WPM.

Le coureur devra respecter l'ordre chronologique des WPT de l'Etape considérée. Dans le cas contraire, le GPS affichera uniquement le cap suivi et la vitesse.

Toutefois, le coureur peut forcer le GPS à se caler sur un autre WPT par la touche « W+ » ou « W- ».

080.11.3 Pénalités

L'échelle des pénalisations de chaque waypoint manquant (WPV, WPM, WPE, DZ, FZ, CP) sera indiquée dans le RP.

080.11.4 Road Book

Tous les coureurs recevront un road book qui indiquera l'itinéraire qui a été reconnu et qui sera ouvert et balayé. Seul ce parcours est ouvert et validé par l'équipe d'ouverture. Il localise les points de passage obligatoires (WPV, WPM, WPE, DZ, FZ, CP) qui devront être respectés sous peine de pénalisation.

Entre deux points de passage obligatoires, l'itinéraire du road book n'est pas obligatoire mais fortement conseillé, sauf dans la traversée de zones agricoles, forestières ou sensibles pour l'environnement.

Dans le premier road book devra figurer la liste complète des symboles (selon le modèle à la fin des annexes). Le road book de chaque Etape comportera dans ses premières pages la description de l'Etape. La liste des symboles et les descriptions devront être en deux langues minimum, dont l'anglais.

Les notes de modifications de road book faites par l'équipe d'ouverture de l'organisation devront être signées par le Directeur de Course puis affichées sur le panneau officiel au plus tard à l'ouverture du briefing la veille de l'Etape concernée.

Ces notes complètent le road book par quelques indications de direction et de danger.

Un Secteur Sélectif ou un Secteur de Liaison se déroulant sur une piste existante figurera sur le road book en traits pleins.

Un Secteur Sélectif ou un Secteur de Liaison se déroulant en « hors piste » figurera sur le road book en traits pointillés.

Les coureurs devront, dans tous les cas, adapter leur conduite aux conditions du terrain qui évoluent fréquemment et la plus grande attention sera toujours nécessaire, quel que soit le type de parcours (Secteurs Sélectifs, Secteurs de Liaison, hors piste...).

080.11.5 Déblocage du GPS

Pour des raisons de sécurité, les coureurs disposent de deux possibilités de déblocage du GPS par l'introduction de deux codes spécifiques :

1) Code « 5555, Emergency code » : Pour un coureur désirant abandonner, ce code libère totalement le GPS et permet d'introduire manuellement de nouveaux points.

L'utilisation de ce code sera sanctionné par une pénalité de 6 heures par utilisation.

2) Code « WPM » : Ce code, communiqué par le PC sur demande du coureur par le biais de son Système de Suivi Satellite, permet d'activer le GPS dans ses fonctions habituelles et rend visibles tous les waypoints, DTW, CTW, COG, SOG et transformera les Waypoints Masqués (WPM) et les CP en Waypoints Visibles (WPV).

Toute utilisation de ce code entraînera les pénalités suivantes :

- De la 1^{ère} à la 3^{ème} utilisation : 3h00 de pénalités par utilisation
- Dès la 4^{ème} utilisation : 6h00 de pénalités par utilisation

080.11.6 Procédure de contrôle

Pendant toute la durée du Rallye, le coureur est tenu responsable du bon fonctionnement du GPS téléchargé par l'organisateur. Le GPS devra être en fonctionnement et rester connecté en permanence, alimentation et antenne branchées, pendant toute la durée de chaque Etape. Tout incident, provoqué par le coureur (perte, destruction, mise hors tension etc.), rendant impossible la lecture du GPS et/ou toute tentative de fraude ou manipulation constatée entraînera une pénalisation décidée par le Jury des Commissaires Sportifs et pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Le contrôle est effectué aux arrivées d'Etape. Le coureur doit mettre son GPS sur la page de contrôle à son arrivée au CH. Tous les waypoints apparaissent sur une page-écran en clair ou grisés selon leur état : non validés ou validés. Le contrôleur relève les infractions et les fait constater et contresigner par le coureur. Il remet ensuite un feuillet de sa fiche de contrôle au coureur et en transmet un double à la Direction de Course.

En cas de réclamation, accompagnée de la caution appropriée, le coureur disposera d'une demi-heure après la notification pour en informer par écrit le Directeur de Course. Le(s) GPS est(sont) alors démonté(s) et plombé(s) par un Commissaire Technique en présence du coureur (ou de son représentant), pour être ensuite examiné par un technicien spécialisé qui remettra son rapport d'analyse au Directeur de Course et au coureur.

080.12 PARCOURS

Le Parcours est divisé en Etapes comprenant un ou plusieurs Secteurs Sélectifs (SS) relié(s) par des Secteurs de Liaison.

Pendant toute la durée de la manifestation, les coureurs devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation des pays traversés. Tout coureur qui ne se conformera pas à ces prescriptions se verra infliger les pénalités prévues ci-après :

- a) 1re infraction : une pénalité de temps égale à 30' ;
- b) 2e infraction : une pénalité de temps de 1 h ;
- c) 3e infraction : **jusqu'à la disqualification.**

Les agents ou fonctionnaires qui constateraient une infraction aux règles de la circulation, commise par un coureur, devront la lui signifier de la même manière que celle utilisée pour les autres usagers de la route.

Dans le cas où ils décideraient de ne pas arrêter le coureur en infraction, ils pourront demander aux organisateurs d'appliquer les pénalisations, sous réserve que :

- a) la notification de l'infraction parvienne aux organisateurs par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du classement officiel de l'Etape durant laquelle a été commise l'infraction ;
- b) les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du coureur en infraction soit indiscutablement établie et les lieux et heures parfaitement précisés ;
- c) les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

080.13 ETAPES

Le kilométrage des Etapes journalières devra être adapté aux difficultés du tracé de façon à ce que les coureurs puissent arriver de jour dans des conditions normales de course. Les Etapes de plus de 700 kilomètres, y compris les **Secteurs de Liaison** et les **Secteurs Sélectifs**, peuvent être autorisées si la demande est justifiée et avec les mesures de sécurité appropriées. Ces demandes de dérogation devront parvenir à l'**Administration FIM** lorsque le projet d'itinéraire est arrêté.

Après chaque Etape, un repos de six heures minimum est obligatoire. Un temps de repos de 18 heures minimum est obligatoire après dix Etapes ou 6000 kilomètres de course. Le Directeur de Course pourra autoriser un coureur à prendre le départ de la nouvelle Etape sans la justification des six heures de repos, une fois par période de dix jours, après avis du médecin de la manifestation. Dans ce cas, le coureur devra se présenter une heure avant son heure théorique au départ de l'Etape.

080.14 SUPER SPECIALE (SSS)

L'organisation d'une Super Spéciale est facultative. Si elle est organisée, tous les coureurs doivent y participer et le résultat comptera pour le classement de l'épreuve ainsi que les éventuelles pénalités routières s'y rapportant.

Elle se déroulera sous forme d'un Secteur Sélectif d'une longueur minimale de 2 km et de 10 km au maximum. Le Règlement Particulier doit préciser si une reconnaissance de la Super Spéciale est autorisée et sous quelle forme.

080.15 SECTEURS SELECTIFS (SS)

Les Secteurs Sélectifs empruntent des pistes et des tronçons « routiers » à usage non privatif. La plus grande prudence est recommandée vis-à-vis des autres usagers éventuels.

Dans une Etape, la longueur cumulée des Secteurs Sélectifs ne devra pas être supérieure à 600 kilomètres.

Les Secteurs Sélectifs seront conçues afin que tous les coureurs puissent les disputer entièrement de jour dans des conditions de course normales.

Il est interdit de donner le départ d'un Secteur Sélectif de nuit.

Au coucher du soleil, si des coureurs continuent de rouler dans le Secteur Sélectif, une veille permanente devra être assurée au PC course.

Un ravitaillement essence après un maximum de 250 kilomètres sera prévu. Le chronométrage doit être arrêté pendant 15 minutes au moins lors du ravitaillement. La zone de ravitaillement n'est pas un Parc Fermé.

Dans les zones agricoles, forestières ou sensibles pour l'environnement et la sécurité, délimitées par des Waypoints et indiquées sur le road book, le respect scrupuleux de l'itinéraire et de la totalité des cases du road-book est impératif. Il est notamment interdit de «couper» les virages à travers champs, forêts, vergers et marais.

Ce strict respect du parcours sera également appliqué à la Super Spéciale, qui devra être balisée.

Toute infraction à cette règle sera pénalisée de 15'.

Dans tous les autres cas, seuls les points GPS donnés par l'organisateur sont considérés comme points de passage obligatoire, le road book n'étant qu'un des outils de navigation.

Il est interdit sous peine de disqualification de bloquer intentionnellement le passage des motos ou les empêcher de dépasser

Il est interdit aux coureurs de circuler dans le sens inverse des Secteurs Sélectifs sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la disqualification.

080.15.1 Départ d'un Secteur Sélectif

Au départ **d'un Secteur Sélectif** lorsque la moto viendra s'arrêter devant le contrôle de départ, le contrôleur en poste inscrira sur **la fiche** de pointage du coureur, l'heure réelle de départ de la moto concernée (heure et minute) puis lui annoncera les 30 secondes, 15 secondes et les cinq dernières secondes une à une. Les cinq dernières secondes révolues, le signal de départ sera donné qui devra être suivi du démarrage immédiat de la moto.

Un stationnement de plus de 30 secondes sur la ligne de départ, après le signal de départ, sera pénalisé de deux minutes.

Tout coureur refusant de partir au départ **d'un Secteur Sélectif** à l'heure et au rang qui lui a été attribué se verra infliger une pénalisation pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Le départ **d'un Secteur Sélectif** à l'heure indiquée sur **la fiche** de pointage pourra être retardé par le contrôleur.

Un départ effectué avant que le contrôleur ne donne le signal sera pénalisé de une minute. Cette pénalisation n'exclut pas des sanctions plus graves qui pourraient être infligées par le Jury International **FIM** et particulièrement en cas de récidive.

Lorsqu'un coureur ne pourra présenter sa moto avec le moteur en marche, au départ **d'un Secteur Sélectif**, il sera pénalisé d'une minute par minute de retard.

080.15.2 Arrivée d'un Secteur Sélectif

L'arrivée à un **Secteur Sélectif** sera jugée lancée, les panneaux étant disposés comme suit :

- a) panneau jaune avec damiers (début de zone)
- b) après 100 m environ, panneau rouge avec damiers (arrivée lancée)
- c) à une distance de 150 à 300 m, 2 panneaux rouges (montre et STOP)
- d) enfin, 100 m plus loin, panneau final beige à 3 barres transversales.

Un arrêt volontaire entre le panneau jaune avertisseur et le panneau STOP est interdit sous peine de disqualification. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen d'appareils de pointage avec imprimante. Ces appareils seront doublés par des chronomètres à main.

A une distance de 150 à 300 mètres après l'arrivée, le coureur devra s'arrêter à un contrôle horaire signalisé par une montre rouge et par un panneau rouge STOP. Le contrôleur en poste inscrira sur **la fiche** de pointage l'heure d'arrivée (heure, minute et seconde) qui sera également l'heure de départ du Secteur de Liaison suivant (heure et minute). **Tout coureur ne s'arrêtant pas au point STOP pour y faire inscrire ses temps sera pénalisé, jusqu'à la disqualification.**

Les temps d'arrivée seront pris à la seconde.

Si une « arrivée de réception » est prévue, dans un endroit différent que l'arrivée réelle, les détails de la procédure concernant les contrôles horaires etc. doivent être mentionnés dans le Règlement Particulier.

080.16 ZONES DE CONTROLE DE VITESSE

Dans les zones définies comme Zones de Contrôle de Vitesse, la vitesse de passage des coureurs, aussi bien dans les Secteurs Sélectifs que de Liaison, sera limitée à 30, 50 ou 90 km/h. Par ailleurs, il appartient au coureur d'adapter sa vitesse à la population locale et à la circulation.

Ces zones seront indiquées dans le road book par un début de zone « DZ », une fin de zone « FZ » et la vitesse maximale autorisée. L'absence de panneaux indicateurs de vitesse ne pourra donner lieu à aucune réclamation.

Les dépassements sont autorisés, à condition de ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée dans la zone.

Les contrôles de vitesse devront être effectués par GPS.

Dans les zones à vitesse limitée, si les limites sont dépassées, un sigle peut s'inscrire sur l'écran du GPS pour indiquer le dépassement et l'enregistrement de ce dernier.

Une zone de 90m de décélération autour du début de zone ainsi qu'une zone de 90m d'accélération autour de la fin de zone seront tolérées.

Une Infraction Vitesse (IV) est constituée d'un ou plusieurs dépassements de la vitesse maximale autorisée, dans une même Zone de Contrôle de Vitesse.

Pendant les dépassements de vitesse, une impulsion est enregistrée dans le GPS tous les 150m et les vitesses sont affichées dans la page speed du GPS « SPD ». Chaque impulsion (IMP) sera pénalisée selon le barème suivant :

- jusqu'à 20 km/h: IMP X 1'
- entre 21 et 40 km/h: IMP X 2'
- plus de 40 km/h: IMP X 6'

Exemple: Zone limitée à 50km/h. Un coureur passe les 2 premières impulsions à 100km/h puis la 3^{ème} à 80km/h, la 4^{ème} à 52km/h, les autres sont en deçà de la limite. Calcul: $2 \times 6' + 1 \times 2' + 1 \times 1'$ Total de la pénalité: 15 minutes.

La deuxième Infraction Vitesse interviendra lors d'un ou plusieurs dépassements de la vitesse maximale autorisée, dans une autre Zone de Contrôle de Vitesse. Le Nombre d'Infractions Vitesse (NIV) sera cumulable durant la manifestation. A partir de la deuxième infraction et pour toutes les suivantes, les impulsions vitesse (IMP) seront pénalisées comme suit :

- **jusqu'à 20 km/h: IMP X 1' X NIV**
- **entre 21 et 40 km/h: IMP X 2' X NIV**
- **plus de 40 km/h: IMP X 6' X NIV**

Exemple: Dans la deuxième Zone de Vitesse du rallye, limitée à 50km/h, le même coureur passe la 1ère impulsion à 72km/h puis la 2^{ème} à 63km/h, la 3^{ème} à 51km/h, les autres sont en deçà de la limite. Calcul: 1 x 2' + 2 x 1' Pénalité: 4 minutes x 2 soit un total de la pénalité de 8 minutes car il s'agit de la deuxième Infraction Vitesse (NIV = 2). Puis x trois pour la troisième Infraction Vitesse (NIV x 3), x quatre pour la quatrième Infraction Vitesse (NIV x 4) etc.

Les contrôles seront ordonnés par le Directeur de Course ou le Jury International FIM et exécutés par un technicien en GPS en présence d'un officiel ou d'un juge de fait.

Le Jury International FIM pourra prononcer une disqualification si la récidive en Infraction Vitesse est jugée à caractère intentionnel.

080.16.1 Début de la zone de contrôle :

Le début de la zone de contrôle de vitesse enregistré dans le GPS sera matérialisé sur le road book par une case indiquant: «DZ» et par un waypoint masqué (WPM). Pour valider le début de Zone «DZ», le coureur doit obligatoirement passer à moins de 90 mètres (rayon autour du WPM «DZ»).

Dans un rayon de 3 km du WPM, le GPS du coureur s'activera (DTW, CTW et flèche) pour guider le coureur jusqu'à l'entrée de la zone.

90m avant ce point GPS, le coureur aura l'indication sur son GPS qu'il s'approche de la zone de contrôle (décélération).

Les 90 mètres situés après ce point GPS sont considérés comme zone «tampon» de décélération (zone de tolérance), avant de pénétrer dans la zone de contrôle.

080.16.2 La Zone de Contrôle de Vitesse

La zone de contrôle apparaîtra en permanence sur l'écran GPS du coureur, qui ne pourra donc en ignorer ni l'entrée ni la sortie. La vitesse du coureur sera limitée à la vitesse maximale autorisée entre le point d'entrée et le point de sortie de la zone, quel que soit l'itinéraire emprunté entre ces 2 points.

080.16.3 Fin de la zone de contrôle

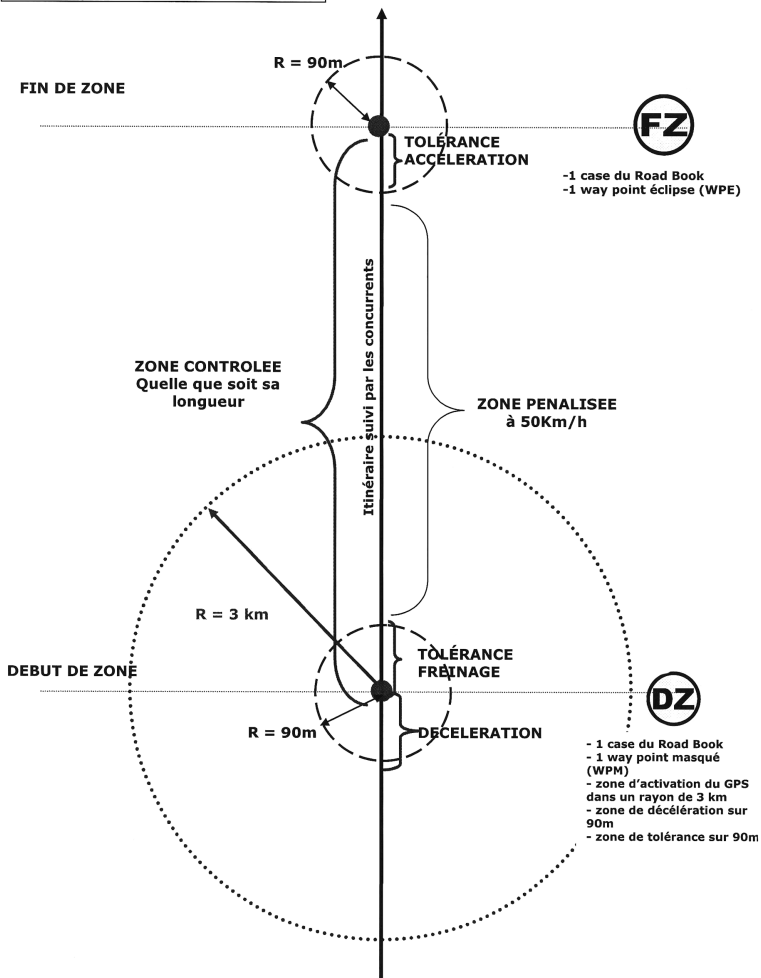
La fin de la zone de contrôle de vitesse par le GPS sera matérialisée sur le road book par une case indiquant «FZ» et par un waypoint éclipse (WPE).

Autour de ce point, une zone de tolérance de 90m sera instaurée afin d'éviter toute contestation sur la prise de vitesse.

A partir de ce point, le coureur pourra réaccélérer.

Le point de sortie de la zone de contrôle de vitesse est un point de passage obligatoire. Pour valider la fin de Zone «FZ», le coureur doit obligatoirement passer à moins de 90 mètres (rayon autour du WPE «FZ»).

APPLICATION DU CONTRÔLE DE VITESSE AVEC UN WPM ET UN WPE



080.17 ORDRE DE DEPART

080.17.1 Généralités

*Dans les Rallyes auto-moto, un intervalle minimum de 30 minutes **ou 1 heure (décidé par l'organisateur)** devra être respecté entre l'heure idéale de départ du dernier **motocycle** et celle de la **première voiture**. **Si l'intervalle est de 1 heure, cela doit être mentionné dans le RP et les règles doivent être adaptée de 30 min. à 1 heure. En aucun cas, le coureur pourra prendre le départ une fois la première voiture en course partie.***

*Tout retard pour se présenter au départ de la **Super Spéciale, d'un Secteur Sélectif** ou d'une Etape sera pénalisé à raison d'une minute par minute de retard. Au-delà **de 30 min. ou 1 heure** de retard, le départ sera refusé.*

*Sur les Etapes à plusieurs **Secteurs Sélectifs** ou avec regroupement, l'ordre de départ sera celui de l'arrivée au contrôle horaire. Les dix premiers coureurs partiront un par un toutes les deux minutes, **les autres partiront (un par un ou deux par deux) de minute en minute ou de 30 secondes en 30 secondes***

En cas de problèmes de sécurité, le Directeur de Course pourra modifier les ordres de départ.

080.17.2 Super Spéciale

*L'ordre et les procédures de départ de cette **Super Spéciale** seront laissés à l'initiative des organisateurs **et publié dans le RP**. Il n'est pas possible de laisser le choix de l'ordre de départ aux coureurs.*

080.17.3 Première Etape

*L'ordre de départ de la première Etape se fera dans l'ordre du classement scratch de la **Super Spéciale**, si celle-ci a eu lieu, sinon selon **l'ordre des numéros des coureurs**. Les dix premiers coureurs partiront un par un toutes les deux minutes, les autres partiront (un par un ou deux par deux) de minute en minute ou de 30 secondes en 30 secondes.*

080.17.4 Deuxième Etape et Etape subséquentes

*L'ordre de départ de la **deuxième Etape** et **Etapes subséquentes** se fera dans l'ordre du classement scratch du **Secteur Sélectif, ou du cumul des Secteurs Sélectifs de la veille**. Les dix premiers coureurs partiront un par un toutes les deux minutes, les autres partiront (un par un ou deux par deux) de minute en minute ou de 30 secondes en 30 secondes.*

080.17.5 Dernière Etape

Les ordres de départ de la dernière Etape seront à la discrétion des organisateurs et publié dans le RP. Il n'est pas possible de laisser le choix de l'ordre de départ aux coureurs.

080.17.6 Départ collectif

Un seul départ de ce type est autorisé par manifestation. La procédure de ce départ collectif doit être publiée dans le RP.

080.17.7 Reclassement

Pour des raisons de sécurité, à l'issue de chaque Etape, le Jury International FIM peut repositionner, à leur propre discrétion et sur demande du coureur auprès du Directeur de Course, les dix premiers au classement général provisoire, en ce qui concerne les ordres de départ de l'Etape suivante.

En aucun cas un coureur qui a été ainsi repositionné ne peut prendre le départ devant un coureur figurant dans les dix premiers de la liste de départ de la prochaine Etape.

Le reclassement ne sera autorisé que 1 fois par coureur sur la totalité de l'Epreuve.

080.17.8 Départ pas pris ou abandon dans un Secteur Sélectif/Etape

Le coureur qui ne désire pas prendre le départ d'une Etape doit quand même se présenter physiquement ou se faire présenter au départ de l'Etape. Dans ce cas là, il sera pénalisé de 100 heures mais pourra continuer le rallye. Le coureur qui ne se présentera pas au départ d'une Etape, sera disqualifié.

Le coureur qui ne prend pas le départ d'un Secteur Sélectif ou qui le quitte sans avoir validé le premier waypoint, sera pénalisé comme suit :

Six heures pour le Secteur Sélectif non pris + PF + Temps maximum du Secteur Sélectif + Temps imparti des Secteurs de Liaison non effectués + la valeur de tous les waypoints non validés.

Le coureur qui prend le départ d'un Secteur Sélectif, qui valide le premier waypoint puis qui quitte le Secteur Sélectif, sera pénalisé comme suit :

Trois heures pour avoir quitté le Secteur Sélectif + PF + Temps maximum du Secteur Sélectif + Temps imparti des Secteurs de Liaison non effectués + la valeur de tous les waypoints non validés.

Pour figurer au classement final, un coureur doit impérativement avoir pris le départ d'au moins 75% des départs des Secteurs Selectifs et prendre le départ du dernier Secteur Sélectif, franchir la ligne d'arrivée et mettre son motocycle/quad en parc fermé avant l'heure limite de sa fermeture.

080.17.9 Motocycle pas en état de prendre le départ

Au départ d'une Etape ou d'un Secteur Sélectif, si les Commissaires Techniques/Délégué Technique FIM constatent qu'un motocycle est manifestement dans un état incompatible avec une utilisation normale, ils devront en informer immédiatement le Directeur de Course qui pourra demander sa remise en état.

*Dans ce cas, les minutes employées pour effectuer l'intervention seront considérées comme autant de minutes de retard enregistrées sur un Secteur de Liaison. Afin d'empêcher le coureur de chercher à rattraper son retard après la réparation, celui-ci recevra une nouvelle heure de départ, à condition que **la première voiture ne soit pas encore partie ou que le CH ne soit pas fermé.***

080.18 ASSISTANCE

080.18.1 Généralités

L'Assistance et le Remorquage d'un concurrent en course ne peuvent être effectués que par des véhicules/personnes régulièrement engagés en course ou en catégorie Assistance. Tous les véhicules de course qui ont abandonné la course et dont les plaques et numéros sont barrés de noir peuvent être considérés comme des véhicules de la catégorie Assistance, si autorisés par la direction de course. Toute infraction à la réglementation sur l'assistance entraînera des pénalités pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Tout coureur est responsable de son assistance.

L'utilisation de matériel radio émetteur-récepteur ou récepteur HF, VHF, CB, radio téléphone pourra être réglementée. Les interdictions ou limites devront être spécifiées dans le Règlement Particulier.

080.18.2 Assistance autorisée

1) Dans un Secteur Sélectif:

L'assistance et le remorquage est autorisé, sans pénalité, uniquement par un équipage d'une voiture, d'une moto ou d'un camion régulièrement engagé et encore en course.

L'organisateur pourra spécifier, dans le Règlement Particulier, des zones d'assistance spécifiques, marquées dans le Road Book. A ces points précis, les véhicules de la catégorie Assistance et leurs équipages pourront travailler sur les **motocycles**.

Un véhicule de la catégorie Assistance ne pourra intervenir sur l **Secteur Sélectif** qu'après accord de la Direction de Course et après la fermeture du contrôle d'arrivée de ce **Secteur Sélectif**. Le coureur en ayant bénéficié se verra pénaliser de trois heures pour remorquage et/ou assistance + PF + Temps maximum du **Secteur Sélectif** + Temps impartis des **Secteurs de Liaison** non effectuées + la valeur de tous les waypoints non validés.

2) Sur les **Secteurs de Liaison** :

Le transport ou le remorquage des motos sur un Secteur de Liaison entraînera une pénalité de trois heures, sauf si autorisé par le Règlement Particulier ou le Jury International en cas exceptionnel.

3) Au bivouac :

Par l'équipage d'une voiture, d'une moto ou d'un camion régulièrement engagé et encore en course, par les véhicules et leurs équipages de la catégorie Assistance, par les mécaniciens accrédités voyageant en avion, par les Chefs d'Equipe.

Après avoir pointé au CH d'arrivée d'Etape, les coureurs (ou personnes inscrite en assistance dans la même équipe) pourront ressortir la machine de course du bivouac pour ravitailler, se rendre à l'hôtel ou effectuer des essais techniques, dans un rayon de 15 km du bivouac. Lors de ces sorties, le système de suivi satellite devra être allumé.

080.18.3 Assistance interdite

Sont interdits, sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la disqualification :

1) Le transport de pièces et/ou d'effets personnels ou l'assistance, le transport ou le remorquage par un véhicule et/ou une personne autre qu'un équipage d'une voiture, d'une moto ou d'un camion régulièrement engagé et encore en course, par les véhicules et leurs équipages de la catégorie Assistance.

2) Le dépôt, le largage, le parachutage de pièces, outillage, huile et carburant, sur l'ensemble du territoire des pays traversés par le Rallye.

3) Toute assistance dans un lieu clos, fermé ou gardienné, même si ce lieu se trouve dans la zone du bivouac. Une tente n'est pas considérée comme un lieu clos.

4) La présence d'un véhicule de la catégorie Assistance sur l'itinéraire d'un **Secteur Sélectif**.

5) Toute assistance aérienne non gérée par l'organisation. Par assistance aérienne est considérée toute présence sur une Etape d'un aéronef ayant à son bord au moins une personne ayant un lien quelconque avec un concurrent.

080.19 FICHE DE POINTAGE

1. Au départ de chaque Etape, les coureurs recevront **une fiche** de pointage sur lequel figureront les temps impartis pour parcourir chaque Secteur de Liaison et un temps maximum autorisé pour chaque **Secteur Sélectif**. Toute **fiche** de pointage sera rendu au contrôle horaire d'arrivée de chaque Etape et remplacé par une **nouvelle fiche** de pointage au départ de l'Etape suivante. Le coureur est seul responsable de **sa fiche** de pointage.
2. Toute rectification ou toute modification apportée sur **la fiche** de pointage, à moins d'être approuvé par écrit par un contrôleur, entraînera la disqualification.
3. La présentation **de la fiche** de pointage aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions demeurent sous l'entière responsabilité du coureur. Seuls les contrôleurs seront autorisés à inscrire l'heure sur **la fiche** de pointage manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.
4. Les coureurs sont obligatoirement tenus, sous peine de pénalisation pouvant aller jusqu'à la disqualification, de faire contrôler leur passage à tous les points mentionnés sur leur **fiche** de pointage, et ce dans leur ordre d'énumération.

L'absence du visa, à n'importe quel contrôle, entraînera une pénalisation forfaitaire pouvant aller jusqu'à la disqualification comme indiqué dans le Règlement Particulier ou le **road book**. Ces pénalisations forfaitaires pourront varier d'une Etape à l'autre.

La perte de **la fiche** de pointage entraîne une pénalité de cinq minutes.

5. **Un coureur ne peut** présenter **sa fiche** de pointage lors d'un contrôle sans avoir son motocycle.

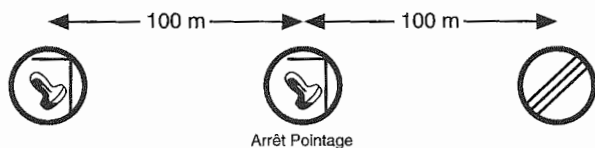
080.20 ZONES DE CONTROLE

Tous les contrôles, c'est-à-dire: contrôles horaires, départs et arrivées des **Secteurs Sélectifs**, contrôles de passage seront indiqués au moyen de panneaux standardisés comme ci-après :

DÉBUT DE ZONE
Panneaux sur fonds jaunes

CONTRÔLE
Panneaux sur fonds rouges

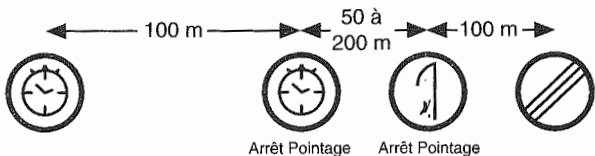
FIN DE ZONE
Panneaux sur fonds beiges



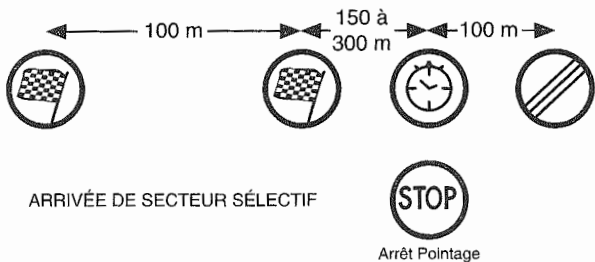
CONTRÔLE DE PASSAGE



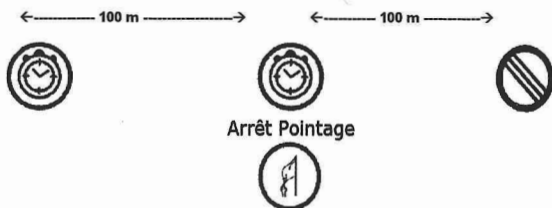
CONTRÔLE HORAIRE



CONTRÔLE HORAIRE SUIVI D'UN DÉPART DE SECTEUR SÉLECTIF



DÉPART D'UN SECTEUR SÉLECTIF COINCIDANT AVEC LE DÉPART D'UNE ÉTAPE



1. Les postes de contrôle sont opérationnels une heure avant l'heure idéale de passage du premier coureur, sauf décision contraire du Directeur de course. Ils cesseront d'opérer une heure après l'heure idéale du dernier coureur en tenant compte :
 - de son heure de départ
 - du temps imparti
 - du délai de mise hors course de la manifestation
 - du temps maximum autorisé

2. Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune. A une distance d'environ 100 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau à fond rouge. La fin de la zone de contrôle, 100 m plus loin environ, est indiquée par un panneau final à fond beige avec trois barres noires transversales.

Les panneaux devront toujours se trouver sur la droite de la zone de contrôle. La largeur de cette zone ne pourra excéder 15 m. Dans les zones où divers accès sont possibles, il est obligatoire de délimiter cette largeur par un double panneau officiel.

3. Toute zone de contrôle, c'est-à-dire toute zone comprise entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau final beige est considérée comme Parc Fermé. La durée de l'arrêt ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.
4. Il est strictement interdit de pénétrer ou de sortir d'une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire du Rallye **ou** de pénétrer à nouveau dans une zone de contrôle lorsque **la fiche** de pointage a déjà été pointée à ce contrôle. Dans ce cas, les pénalités seront les suivantes :
 - a) 1^{ère} infraction : 10 mn
 - b) 2^{ème} infraction : 1 h
 - c) 3^{ème} infraction et suivantes : 3h.

Ces pénalités s'appliquent également au coureur qui repénètre dans une zone de contrôle lorsque **sa fiche** de pointage a déjà été pointée.

5. *L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des coureurs. L'heure officielle est l'heure GPS.*
6. *Les coureurs sont tenus, sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la disqualification, de suivre les instructions du chef de poste du contrôle.*

080.21 CONTROLES HORAIRES

Aux contrôles horaires de départ d'Etape et de départ des Secteurs Sélectifs, les coureurs ne sont pas autorisés à pointer en avance. Tout retard entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisé à raison de une minute par minute ou fraction de minute, au-delà de 30 ou 60 minutes de retard, le coureur ne sera pas autorisé à prendre le départ.

Aux contrôles horaires de fin d'Etape, ainsi qu'au Parc Fermé de fin d'Epreuve, les coureurs sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité. Jusqu'à la fermeture du contrôle horaire, tout retard entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisé à raison de une minute par minute ou fraction de minute.

Après la fermeture du contrôle, le pointage s'effectuera impérativement au PC Course, jusqu'à la limite du Temps Maximum Autorisé.

Le coureur pourra prendre le départ le lendemain matin s'il est conforme aux dispositions de l'article 080.13, 2^{ème} paragraphe.

*Aux contrôles horaires, les contrôleurs en poste indiqueront sur **la fiche** de pointage l'heure de présentation qui correspond au moment exact où le coureur présente **la fiche** de pointage au contrôleur. Le pointage de **la fiche** de pointage ne sera effectué que si le coureur se trouve avec sa moto à proximité immédiate de la table de contrôle.*

La procédure de pointage commence au moment où la moto franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.

Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit au coureur d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.

L'heure idéale de pointage est celle obtenue en additionnant le temps imparti pour parcourir le Secteur de Liaison, à l'heure de départ de ce secteur. Ces temps sont exprimés en heures et minutes et sont toujours indiqués de 00.01 à 24.00.

Le coureur n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée de la moto dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.

Toute inobservation des règles de procédures de pointage ci-dessus définies (et notamment le fait de pénétrer dans la zone de contrôle plus d'une minute avant le déroulement de l'heure effective de pointage) fait l'objet d'un rapport écrit au Directeur de Course par le chef de poste du contrôle.

L'application de la pénalité forfaitaire pour dépassement du temps **maximum** autorisé en **Secteur Sélectif**, définie à l'art. 081.19, peut être modifiée à tout moment par décision du Jury International des Commissaires Sportifs sur proposition du Directeur de Course. Les coureurs en seront informés aussitôt que possible.

1. Si un **Secteur Sélectif** chronométré est suivi d'un Secteur de Liaison l'heure de pointage portée sur **la fiche** de pointage constitue à la fois l'heure d'arrivée de fin du **Secteur Sélectif** et l'heure de départ du nouveau **Secteur de Liaison**.
2. Lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un départ de **Secteur Sélectif**, les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle dont les panneaux seront disposés comme suit:
 - a) panneau jaune avec montre (début de zone);
 - b) après 100 m environ, panneau rouge avec montre (poste de contrôle horaire);
 - c) à une distance de 50 à 200 m, panneau rouge avec drapeau (départ du **Secteur Sélectif**);
 - d) enfin, 100 m plus loin, panneau final beige à 3 barres noires transversales.

Au CH d'arrivée du Secteur de Liaison, le contrôleur inscrira sur **la fiche** de pointage d'une part l'heure de pointage du coureur, d'autre part son heure de départ prévue pour le **Secteur Sélectif**.

Il devra respecter un écart de cinq minutes entre l'heure de pointage et l'heure de départ prévue pour le **Secteur Sélectif**

Le contrôleur pourra modifier l'heure de départ. Dans ce cas, l'heure de départ du **Secteur Sélectif** fera foi.

080.21.1 Temps maximum autorisé

1) Secteur de Liaison :

Un temps imparti est défini pour chaque Secteur de Liaison avec un temps imparti maximum. Tout retard sur ce temps imparti sera pénalisé de 1 minute par minute de retard, jusqu'au temps maximum autorisé.

Le dépassement de ce temps maximum autorisé entraînera l'application de la Pénalité Forfaitaire (PF) du jour.

2) Secteur Sélectif

Les Secteurs Sélectifs seront courus en temps réel, avec un temps imparti maximum. Le dépassement de ce temps maximum entraînera l'application de la Pénalité Forfaitaire (PF) du jour.

080.21.2 Changement du temps maximum autorisé

Si, à l'arrivée de l'Etape, une majorité de coureurs ayant pris le départ de l'Etape n'a pas franchi l'arrivée du(des) Secteur(s) Sélectif(s) du jour, la valeur du Temps Maximum du jour pourra être révisée par le Jury International FIM sur proposition du Directeur de Course.

080.22 CONTROLES DE PASSAGE

Pour chaque Etape, des points de passage obligatoires significatifs, matériellement repérables et identifiables sur les cartes distribuées par l'organisation, seront mentionnés sur le road-book et les dessins précis seront représentés par le sigle CP.

Voir art. 080.20 pour la signalisation des contrôles.

L'heure de passage des coureurs, prise à la seconde, devra être notée sur une feuille de pointage par le responsable du poste.

080.22.1 Heure de fermeture des Contrôles de Passage

L'heure de fermeture des contrôles de passage sera décidée en tenant compte :

- de la distance parcourue depuis le départ du secteur concerné,*
- de la moyenne horaire du secteur considéré (Sélectif ou de Liaison), imposée par le temps maximum autorisé, de l'heure individuelle du dernier coureur majoré de 60 minutes.*

*Cette heure pourra être mentionnée sur **Road Book** ou par additif.*

080.22.2 Fermeture des Contrôles de Passage

Après la fermeture d'un Contrôle de Passage, la validation par le GPS du Waypoint correspondant sera prise en compte et attestera du respect de l'itinéraire officiel par le coureur. Dans ce cas, il n'y aura pas de pénalité pour CP manquant.

080.22.3 Pénalité pour CP manquant

L'échelle des pénalisations de chaque waypoint manquant (WPV, WPM, WPE, DZ, FZ, CP) sera indiquée dans le RP.

080.23 REGROUPEMENTS

Les regroupements servent à réduire les intervalles plus ou moins importants qui ont pu se créer entre les coureurs à la suite de retards et/ou d'abandons.

*A leur arrivée aux regroupements, les coureurs remettront au contrôleur leur **fiche** de pointage. Ils recevront des instructions sur leur heure de départ.*

Ils devront ensuite conduire immédiatement et directement leur moto au Parc Fermé.

Pour des raisons de sécurité (tempêtes de sable ou autres cas), des regroupements avec CH pourront avoir lieu afin d'effectuer la fin du parcours de l'Etape en convoi. Lors de ce convoi, tous les coureurs devront effectuer la totalité du parcours ou déviation.

080.24 PENALITES FORFAITAIRES

*Une **pénalité** forfaitaire est appliquée pour dépassement du temps maximum autorisé ou le non respect de certaines règles sportives.*

080.25 PARC FERME

Le Parc Fermé est une zone délimitée et clôturée afin d'en interdire l'entrée à toute personne non autorisée. L'emplacement devra être clairement délimité et surveillé par un nombre suffisant d'officiels afin qu'aucune personne non autorisée ne puisse y pénétrer ou avoir accès aux machines. Cette zone doit avoir une entrée et une sortie clairement indiquée sans autre entrée ou sortie. Les officiels chargés du contrôle des Parcs Fermés doivent porter un insigne distinctif, connu de tous les intéressés et tout particulièrement des coureurs.

080.25.1 Principe

Les motocycles sont en régime de Parc Fermé :

- a) *dès leur entrée dans un parc de départ, de regroupement ou de fin d'Etape et jusqu'à leur départ de ceux-ci, s'ils existent. **La mise en Parc Fermé après le Contrôle Technique Préliminaire n'est pas obligatoire.***
- b) *dès leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci ;*
- c) *dès leur arrivée à la fin du Rallye et jusqu'à l'expiration du délai de réclamation. En cas de réclamation, le régime de Parc Fermé demeure jusqu'à la décision du Jury International concernant la réclamation ;*

d) pendant tout transport, le régime du Parc Fermé sera appliqué.

Toute infraction au régime du Parc Fermé entraînera la disqualification.

080.25.2 Accès

L'accès au Parc Fermé est strictement interdit à toute personne, à l'exception des membres du Jury International FIM, de certains officiels spécialement désignés, et des coureurs pour l'entrée et la sortie de leurs motocycles.

Les coureurs pourront entrer et sortir leur motocycles du Parc Fermé moteur en marche.

Après avoir garé sa moto au Parc Fermé, le coureur devra quitter immédiatement le parc qui sera dès lors interdit à toute entrée.

Pour sortir d'un Parc Fermé de départ, de regroupement ou de fin d'Etape, le coureur sera autorisé à pénétrer dans le parc dix minutes avant son heure de départ.

080.25.3 Règles

Dans le Parc Fermé, il est interdit au coureur, sous peine de disqualification (ou autres sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM) de la manifestation :

- **de faire le plein d'essence**
- **d'effectuer des réparations**
- **de toucher au motocycle d'un autre coureur**

Par exception au régime du Parc Fermé, mais sous la responsabilité d'un **officiel**, il est permis au coureur, dans les parcs fermés de départ, de regroupement ou de fin d'Etape, de changer ou de remettre en état par ses propres moyens un phare ou feux arrières endommagés.

Ces interventions devront être totalement terminées avant l'heure du départ.

080.26 BIVOUAC

Le bivouac sera déterminé par une zone fictive dont le centre sera le PC course (ou à défaut tout camion défini par l'organisation), et où sera installé un panneau d'affichage officiel.

Le PC course fonctionnera comme Contrôle Horaire après l'heure de fermeture du Contrôle Horaire d'arrivée d'Etape.

Tout membre d'une équipe (coureur compris) est autorisé à conduire le véhicule de compétition de l'équipe à l'extérieur du bivouac pour des essais techniques uniquement et en dehors du parcours de tout Secteur Sélectif. A cette occasion, le Système de Suivi Satellite doit être branché, sous peine d'une pénalisation à la discrétion du Jury International.

Il est interdit de circuler à vitesse excessive et/ou de conduire dangereusement dans la zone du bivouac, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification, sur décision du Jury International.

La présence de motos / quads dans l'enceinte de la zone de restauration est interdite; elle pourra entraîner une pénalité financière.

080.26.1 Bivouac sans assistance

Dans ces bivouacs, l'assistance sera autorisée uniquement entre les concurrents encore en course. Aucune assistance extérieure n'est autorisée (par ex.: mécaniciens, Directeur d'Equipe et toute autre personne) sous peine de disqualification de l'ensemble des machines assistées et/ou engagées par le même concurrent.

Les prestataires carburant seront autorisés à transporter des pompes mécaniques et le matériel nécessaire au ravitaillement en carburant des machines en course. Le transport de toute autre pièce ou machine est strictement interdit sous peine de disqualification de l'ensemble des véhicules assistés et/ou engagés par le même concurrent.

080.27 EQUIPEMENT MEDICAL

1. La présence d'au moins un hélicoptère équipé d'une civière et d'un matériel de réanimation pour un **Secteur Sélectif** jusqu'à 350 kilomètres, deux hélicoptères pour deux **Secteurs Sélectifs** proches et dépassant 350 kilomètres au cumul des deux, doté de moyens d'évacuation et destiné uniquement au secours médical est obligatoire. Dans cet hélicoptère, la présence du médecin réanimateur est exigée. Cet hélicoptère sera un complément des moyens terrestres (voiture médicale avec médecins). Il devra être en liaison permanente avec le Directeur de Course **et le PC**.
2. Une voiture médicalisée avec un médecin et un auxiliaire paramédical expérimenté dans la conduite de véhicule tout-terrain et en liaison radio permanente avec le Directeur de Course **et le PC** devra être prévue pour les **Secteurs Sélectifs** aux points suivants:
 - départ de l'Etape
 - départ du **Secteur Sélectif**
 - tous les 100 kilomètres
 - arrivée du **Secteur Sélectif**, et au bivouac

Cet équipement médical est destiné uniquement aux coureurs en course et ne constitue que le minimum requis.

Chaque véhicule et hélicoptère doit posséder au minimum :

- **un système de suivi par satellite**
- **1 radio VHF**
- **1 téléphone satellite**

080.27.1 Trousse médicale de première urgence

Chaque coureur doit disposer d'une petite trousse médicale de première urgence comprenant :

- **Un désinfectant pour 40 litres d'eau (hydrochlorazone ou micropure)**
- **Un collyre (Boroclarine, Piroftal ou équivalent)**
- **Un antalgique (Aspirine, analgésique ou équivalent)**
- **Deux antidiarrhéiques (Immodium, Ercéfuryl, Bimixin ou équivalent)**
- **Un antibiotique (Oracilline, Totapen ou équivalent)**
- **Des pansements gras, compresses stériles, deux bandes, sparadrap, 5 épingles à nourrice, un rouleau d'élastoplaste**
- **Un désinfectant cutané (Bétadine ou équivalent)**
- **Une crème solaire pour la peau et les lèvres**
- **Des vitamines C à croquer**
- **Des comprimés de sel (Enervit, Nergisport Sodium ou équivalent)**
- **Une crème calmante (Biafine)**

080.28 EQUIPEMENT DE SURVIE

L'équipement de survie obligatoire, pour les Rallyes se déroulant en milieu désertique, est le suivant :

- **Chaque moto devra être équipée d'une réserve d'eau potable d'une contenance de trois litres minimum. Cette eau devra pouvoir être sortie facilement et sans outil, quelle que soit la position de la machine.**
- **Un réservoir souple de 2 litres d'eau minimum porté par le coureur, du type « Camelbak »**
- **Une ration de survie**
- **Une lampe de poche, si possible clignotante**
- **Un miroir de détresse**
- **Une boussole, portable, en plus de celle éventuellement montée sur la moto**
- **Un briquet**
- **Une carte générale du pays traversé (type Michelin)**
- **Une couverture de survie en aluminium (2 m x 1 m environ), servant de couverture isothermique et permettant les signaux sol-air**

- **3 feux rouges à main de type fumigène**
- **Le Klaxon du Système d'Alarme de Véhicule à Véhicule**
- **Le Système de suivi satellite**
- **Le GPS unique**
- **1 balise de détresse**

Le bon fonctionnement du matériel de survie durant toute la manifestation est sous la seule responsabilité du coureur.

*La présence de ces équipements pourra être contrôlée avant le départ de chaque Etape. L'absence d'une partie ou de tout l'équipement entraînera un refus de départ. Le coureur aura **30 ou 60 minutes** (suivant l'intervalle motos-autos) pour se conformer aux règlements; au-delà de ce délai, **le départ lui sera refusé.***

Le transport de carburant d'une autre manière que dans les réservoirs prévus à cet effet sur la machine est interdit. De même, le transport d'objets, pièces, outillage... susceptibles d'aggraver des blessures, voire de blesser un coureur (sac à dos, ceinture...) est interdit. En cas de non-respect des règles ci-dessus, le coureur se verra refuser le départ.

080.29 EQUIPEMENT DE SECURITE

En fonction du type de rallye, des dérogations exceptionnelles par rapport aux systèmes décrits ci-dessous pourront être accordées par la FIM et devront être spécifiées dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

080.29.1 Equipement de sécurité obligatoire pour les Rallyes

Appareil GPS d'un modèle unique

Ce GPS est fourni par l'organisation et est obligatoire.

Cet appareil doit être monté selon les instructions techniques fournies. Il appartient aux coureurs de procéder à l'installation mécanique et électrique aux normes avant les vérifications techniques et ce à l'aide des kits d'installation à acheter auprès des fournisseurs mentionnés dans le Règlement Particulier. L'alimentation électrique devra être protégée par un fusible de 2 ampères et délivrer une tension régulée comprise entre 9 et 30 volts continus. Le montage mécanique devra être souple et intégrer les silentblochs fournis.

Cet appareil est personnalisé ; un numéro de série est attribué à un coureur ; aucun changement ne pourra intervenir sans autorisation du prestataire GPS. Toute permutation d'appareils entre machines est interdite, sous peine de pénalités pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Les systèmes et appareils de navigation quels qu'ils soient, sont réglementés et notamment la fonction GPS. Le fait d'emporter ou de posséder des systèmes non explicitement décrits ci-dessus est interdit et entraînera la disqualification et ce quels que soient le mode et la technologie utilisés pour évaluer ou estimer la position.

Système de suivi par satellite

Sur les rallyes constitués d'Étapes longues, en milieu désertique, avec risque d'avancement lent, un système complet de tracking et de sécurité qui comporte l'ensemble des modes de transmissions connus (téléphonie, SMS, Data), de type « Iritrack » est obligatoire pour chaque coureur.

Pendant toute la durée du Rallye, le coureur est tenu responsable du bon fonctionnement de son système de suivi par satellite. Il devra être en fonctionnement et rester connecté en permanence, alimentation et antenne branchées, pendant toute la durée de chaque Etape. Tout incident provoqué par le coureur (perte, destruction, mise hors tension etc.) et/ou toute tentative de fraude ou manipulation constatée, entraînera une pénalisation décidée par le Jury International FIM et pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Système d'Alarme de Véhicule à Véhicule

Pour les Rallyes auto-moto mixtes uniquement, et en vue de sécuriser les dépassements, un système d'Alarme de Véhicule à Véhicule de type Sentinel (système permettant de signaler à un concurrent qu'il peut être dépassé) est obligatoire.

Ce système doit être en fonction pendant le déroulement de chaque Etape ; la mise en route du matériel est de la responsabilité du coureur. Tout constat de non fonctionnement du fait du coureur entraînera une pénalité d'une heure.

Tout coureur rattrapé par un autre concurrent (auto-moto-camion) devra faire le nécessaire pour se ranger et se laisser doubler. En cas de récidive, cette infraction fera l'objet de sanctions, pouvant aller jusqu'à la disqualification, à la discrétion du Jury International FIM.

Balise de détresse

Une balise de détresse obligatoire (codée et nominative) émettant sur une fréquence propre au rallye. Celle-ci doit être accessible immédiatement sans intervention mécanique, ni manipulation du motocycle : elle doit être visible. Un adhésif doit en indiquer la position

La mise en route, sans raison de sécurité, de la balise de détresse, entraînera la disqualification, ainsi que la responsabilité pécuniaire, du coureur concerné en cas d'intervention de l'organisation.

Tripmeter (odomètre) d'un modèle libre

Compteur de distance totale basé uniquement sur une mesure de rotation des roues. Cet appareil ne devra pas comporter de connexion ou de fonction rendant possible un couplage ou l'exploitation de ses informations par un autre appareil.

La fonction dite « odomètre » du GPS Unique ne peut être considérée comme répondant à cette définition, et ne peut donc pas se substituer au Tripmeter.

080.29.2 Equipement de sécurité optionnel

Répétiteurs de cap GPS et de vitesse

Modèles uniques homologués par l'organisateur qui devront être couplés au GPS fixe. Le couplage de tout autre modèle, ou système, au GPS est interdit et notamment les ordinateurs ou organiseurs et ce, par quelque moyen que ce soit.

Compas magnétique ou électronique d'un modèle libre

Indicateur de cap de la machine, basé sur la mesure du champ magnétique terrestre. Cet appareil pourra comporter un système de compensation électronique interne. Son afficheur pourra être analogique et/ou digital. Cet appareil ne devra pas comporter de connexion ou de fonction rendant possible un couplage ou l'exploitation de ses informations par un autre appareil. Aucune connectique ne devra permettre l'entrée ou la sortie de données numériques.

080.29.3 Equipements interdits

Tous les postes émetteurs et/ou récepteurs HF, VHF, UHF, CB ou tout autre moyen de communication sont interdits sur les machines de course.

Pour des raisons de sécurité, la possession d'un téléphone satellite et/ou d'un GSM (hors PDA et/ou GSM disposant d'un GPS et/ou d'une cartographie intégrée) est autorisée. Le(s) numéro(s) d'appel devra (ont) être signalé(s) lors des vérifications administratives. Ils ne peuvent en aucun cas être conservés en mode allumé pendant les Secteurs Sélectifs. Des contrôles inopinés peuvent être effectués.

Dans les Secteurs Sélectifs, en cas de problème exclusivement, ces téléphones pourront être utilisés, uniquement machine à l'arrêt, pour signaler un abandon, un accident, une panne. Au préalable, le coureur devra prévenir le PC Course de sa situation, par le biais de son système de suivi satellite.

Sur les Secteurs de Liaison, ces téléphones pourront être utilisés, à l'arrêt uniquement.

Toute infraction entraînera des pénalités pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Moyens satellitaires :

Tout système de liaison satellite ou autre entre une machine et une base extérieure ou un autre véhicule, autre que le système de suivi satellite fourni par l'organisation et la balise de détresse, est interdit.

Données :

Tout système de transmission de données, de suivi de véhicules ou gestion de la flotte des véhicules est interdit, et ce quels que soient les moyens ou supports techniques utilisés, sous peine de disqualification, à l'exception des systèmes suivi satellite et d'alarme de véhicule à véhicule fournis par l'organisation.

080.30 ENVIRONNEMENT

L'organisateur doit distribuer des sacs poubelles à chaque concurrent et installer un point de récupération des déchets au bivouac, au départ, au ravitaillement essence, à l'assistance et à l'arrivée. Ces points doivent être clairement signalés, par exemple par un drapeau spécifique. Des récipients d'huile usée doivent également être prévus à ces endroits.

Les organisateurs sont responsables de nettoyer ces points de récupération et de les rendre aussi propre que reçu.

Les coureurs ou leur assistance sont responsables d'amener leurs déchets au point de récupération. Toute infraction à cette règle sera punie d'une amende de 200 EUR.

Les organisateurs doivent protéger le sol dans l'aire de ravitaillement.

080.31 CHRONOMETRAGE
Instruments de chronométrage

Le chronométrage est placé sous la responsabilité du Directeur de Course.

Les responsables pour le chronométrage doivent être détenteurs d'une licence de chronométreur.

Pour effectuer son travail, le chronométreur doit utiliser, selon la compétition, le système de chronométrage le plus adéquat.

Tout chronométrateur exerçant sa fonction doit aussi disposer des instruments de chronométrage de réserve pour pallier à toute défaillance éventuelle des instruments utilisés normalement pour le service.

Les coureurs doivent accepter tout type de système de chronométrage.

080.32 ABANDON - DISQUALIFICATION

En cas d'abandon et, afin d'éviter des recherches inutiles et un détournement des moyens réservés à la manifestation, il est impératif que le coureur prévienne par tous les moyens, et dans les plus brefs délais, le PC en indiquant son identité, sa position et ses intentions.

Le PC demandera confirmation de la position lorsque le coureur aura atteint un endroit habité.

L'organisateur devra mentionner le numéro du PC sur les bracelets d'identification ou dans chaque road-book.

Le coureur est seul responsable de la communication de sa position même s'il charge un tiers pour l'effectuer.

*Le non-respect de cette disposition de sécurité entraînera sur décision du Jury International **FIM** une amende de 500 EUR à 3'000 EUR, déductible, le cas échéant, de la caution lorsque celle-ci est prévue par le Règlement Particulier.*

*De plus, le Jury International **FIM** pourra déférer le cas à la **FMN du coureur** pour infliger une sanction plus grave.*

*En cas d'abandon ou de disqualification, le coureur est tenu de barrer de noir les plaques et le numéro de course sous peine d'une amende de 500 EUR et, le cas échéant, d'autres sanctions prononcées par le **Jury International FIM**.*

080.33 FERMETURE DE PISTE

Un véhicule de l'organisation (camion balai) fermera le parcours. Comme il est impossible de garantir que le camion balai passe à l'endroit exact où une machine serait tombée en panne, il appartient au coureur de signaler sa position au PC à l'aide de l'équipement de sécurité embarqué.

Le camion balai ramènera les personnes physiques et les machines en panne ou hors d'usage.

Tout coureur refusant de prendre place à bord du véhicule le fait sous sa propre responsabilité et devra signer une décharge qui lui sera présentée par les membres de l'organisation chargés de la fermeture de la piste.

Les coureurs qui abandonnent leur machine avant le passage du camion balai, le font sous leur propre et entière responsabilité. En cas de dommage ou de vol, l'organisateur décline toute responsabilité.

080.34 CLASSEMENTS

080.34.1 Généralités

Le chronométrage est placé sous la responsabilité du Directeur de Course. La société de chronométrage choisie par l'Organisateur a la responsabilité de lui fournir les classements dans le format officiel FIM.

Les pénalisations sont exprimées en heures, minutes et secondes. Le classement final est établi par addition des temps réalisés dans les Secteurs Sélectifs et des pénalisations (encourues au cours des Secteurs de Liaison et autres pénalisations exprimées en temps).

Celui qui a obtenu le plus petit total est proclamé vainqueur du classement général, le suivant étant second, et ainsi de suite. Les classements par catégorie sont établis de la même façon.

En cas d'ex æquo, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé le meilleur temps lors du dernier Secteur Sélectif. Si cela ne suffit pas à départager les ex æquo, les temps des Secteurs Sélectifs précédents, etc., sont alors pris en considération, sauf pour les Etapes où aucun Secteur Sélectif n'a été disputé; les ex æquo sont alors départagés suivant l'ordre des numéros. Cette règle pour départager les ex æquo peut être appliquée à tout moment du rallye.

080.34.2 Définitions des différents classements

Classement Partiel Secteur Sélectif: non officiel, diffusé uniquement pour information (presse, teams, ...)

Classement Provisoire Secteur Sélectif: affiché par le Directeur de Course à 19h00 le lendemain de l'Etape considérée. Il deviendra définitif à la fin du délai de réclamation qui se terminera lorsque le premier concurrent en course aura pris le départ de l'Etape suivant cet affichage.

Classement Provisoire de l'Etape : affiché par le Directeur de Course à 19h00 le lendemain de l'Etape considérée. Il deviendra définitif à la fin du délai de réclamation qui se terminera lorsque le premier concurrent en course aura pris le départ de l'Etape suivant cet affichage.

Classement Général Provisoire de l'Epreuve : affiché par le Directeur de Course à 19h00 le lendemain de l'Etape considérée. Il deviendra définitif à la fin du délai de réclamation qui se terminera lorsque le premier concurrent en course aura pris le départ de l'Etape suivant cet affichage.

080.34.3 Format des résultats journaliers

Les résultats, préparés par l'organisateur (selon le formulaire officiel), doivent comporter les informations suivantes :

- Titre, lieu, date et N° IMN de la manifestation
- **Titre de l'Etape/Secteur Sélectif**
- Nom et signature du Président du Jury **FIM** et du **Directeur de Course**
- Position, numéro, nom, prénom, nationalité, FMN, motorcycle
- Temps total réalisé et écart

Classement général scratch (toutes les catégories confondues)

Catégorie Championnat du Monde 450cc

Catégorie Féminine

Catégorie Quads

Catégorie Trophée Open

080.34.4 Format des résultats à la fin de la manifestation

Lors de chaque manifestation du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, des points sont attribués, selon le barème ci-dessous, à tous les coureurs et constructeurs classés **dans la catégorie Championnat du Monde 450cc** ainsi qu'aux coureurs **seulement** de chacune des deux Coupes du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain et du **Trophée Open** :

Catégorie Championnat du Monde 450cc

Catégorie Féminine

Catégorie Quads

Catégorie Trophée Open

Il n'y a pas de classements scratch.

25 points au 1 ^{er}	10 points au 11 ^e
22 points au 2 ^e	9 points au 12 ^e
20 points au 3 ^e	8 points au 13 ^e
18 points au 4 ^e	7 points au 14 ^e
16 points au 5 ^e	6 points au 15 ^e
15 points au 6 ^e	5 points au 16 ^e
14 points au 7 ^e	4 points au 17 ^e
13 points au 8 ^e	3 points au 18 ^e
12 points au 9 ^e	2 points au 19 ^e
11 points au 10 ^e	1 point au reste

Les résultats, préparés par l'organisateur (selon le formulaire officiel), doivent comporter les informations suivantes :

- Titre, lieu, date et N° IMN de la manifestation
- Nom et signature du Président du Jury **FIM**
- Position, numéro, nom, prénom, nationalité, FMN, motorcycle
- Points obtenus, temps total réalisé et écart
- Coureurs n'ayant pas terminé la manifestation

080.34.5 Approbation des résultats

*A la fin de chaque Etape, le Jury International **FIM** doit vérifier et signer les résultats provisoires.*

*A la fin de la manifestation, le Jury International **FIM** doit homologuer le classement final.*

*A la fin de la dernière manifestation du Championnat, le Jury International **FIM** doit homologuer le classement final du Championnat et fournir ce classement à l'organisateur pour l'organisation de la remise des prix du Championnat.*

080.34.6 Affichage

Les différents classements seront affichés chaque soir au bivouac à 19h00 au panneau officiel

*Si, pour un cas de force majeure, le classement ne pouvait pas être affiché à 19h, le Jury International **FIM** repousserait la limite de réclamation au surlendemain au moment du départ du premier coureur.*

Lors d'une journée de repos, le classement de la veille sera affiché à 19h00 et deviendra définitif 30 minutes après.

A l'arrivée du Rallye, les classements seront affichés au tableau officiel à l'heure précisée par le Règlement Particulier.

Le classement suivant, visé par le Directeur de Course, sera toujours affiché :
Classement général scratch (toutes les catégories confondues)

Catégorie Championnat du Monde 450cc

Catégorie Féminine

Catégorie Quads

Catégorie Trophée Open

080.34.7 Résultats du Championnat

Classement :

Si le coureur participe à cinq manifestations ou moins du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, tous ses résultats comptent pour le classement général du Championnat.

Si le coureur participe à six manifestations du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, le total de ses résultats déduction faite du résultat le moins bon comptent pour le classement général du Championnat.

Si le coureur participe à plus de six manifestations du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, le total de ses résultats déduction faite des deux moins bons résultats comptent pour le classement général du Championnat.

Conformément à ce qui précède, à la fin du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, le coureur qui aura obtenu le plus de points en catégorie Championnat du Monde 450cc se verra décerner le titre de Champion du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain.

Pour le Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain «constructeurs», dans chaque manifestation les points des deux meilleurs coureurs de la catégorie Champions du Monde 450cc seront additionnés. Le constructeur qui aura obtenu le plus de points se verra décerner le titre de Champion du Monde FIM constructeur des Rallyes Tout Terrain.

Le coureur qui aura obtenu le plus de points au classement général des Coupes du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain Quads ou Féminine se verra décerner le titre de vainqueur de la Coupe du Monde FIM correspondante.

Pour la Coupe du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain – Féminine, le classement est composé d'une seule classe Féminine, toutes classes confondues.

Pour la Coupe du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain – Quads, le classement est composé d'une seule catégorie Quads, groupes G & H confondus.

Disqualification

En cas de disqualification d'un coureur dans une manifestation du Championnat du Monde FIM, ce coureur se verra attribuer 0 (zéro) point au classement de la manifestation. Ce résultat sera donc pris en compte dans le classement final établi sur la totalité des manifestations moins une ou deux (selon le nombre de participations).

Ex aequo

En cas d'ex aequo à la fin du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, le coureur ayant obtenu le plus grand nombre de victoires sera classé premier. Si l'égalité subsiste, le coureur ayant obtenu le plus grand nombre de deuxièmes places sera classé premier et ainsi de suite jusqu'à ce que l'égalité soit tranchée. Si l'égalité subsiste, le vainqueur sera le coureur qui aura obtenu la meilleure place dans la dernière manifestation.

Coefficients

La FIM pourra accorder des coefficients aux manifestations du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain.

080.35 RECLAMATIONS - APPELS

- 1. Toute réclamation devra être interjetée conformément à la procédure du Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM. Elle devra être faite par écrit et remise au Directeur de Course accompagnée de la caution en vigueur, montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est rejetée.*

Si la réclamation nécessite un démontage et montage de différentes parties d'une moto, le réclamant devra verser une caution supplémentaire.

- 2. Tous frais occasionnés par les travaux et par le transport de la moto seront à la charge du réclamant, si la réclamation s'avère non-fondée. Dans le cas contraire, ils sont à la charge du coureur visé par la réclamation.*
- 3. Le délai de réclamation pour le classement d'une Etape s'étend jusqu'au départ du 1er coureur dans l'Etape du surlendemain.*
- 4. Le délai de réclamation, à la fin de la manifestation, sera d'une demi-heure à compter de l'heure d'affichage du classement général officiel.*

080.36 CEREMONIE DE REMISE DES PRIX

Une Cérémonie de Remise des Prix, sous la responsabilité de l'organisateur, doit avoir lieu à la fin de chaque Rallye. L'horaire et le lieu exact doivent être mentionnés dans le RP.

Les trois premiers coureurs de chaque catégorie recevront un trophée ainsi que tout autre cadeau approprié, fourni par l'organisateur.

Le Chef d'Equipe du coureur vainqueur de la catégorie Championnat du Monde 450cc doit également prendre part à la cérémonie et recevoir un trophée.

Pendant cette Cérémonie de Remise des Prix, l'hymne national du pays auquel appartient le vainqueur (le passeport faisant foi) pourra être joué.

Les drapeaux nationaux des trois premiers (le passeport faisant foi) pourront être hissés en même temps.

Les organisateurs de la manifestation finale du Championnat du Monde FIM de Rallyes Tout Terrain mettront sur pied une cérémonie pour récompenser les trois premiers coureurs au classement général du Championnat, pour chaque catégorie.

Les trois premiers coureurs, ainsi que d'autres coureurs invités par le Directeur de Course, doivent assister à une brève Conférence de Presse qui doit avoir lieu immédiatement après la Cérémonie de Remise des Prix.

Si un coureur est absent de la Cérémonie de Remise des Prix, sans l'autorisation préalable du Directeur de Course, il se verra infliger une amende de EUR 200.-.

080.37 CEREMONIE DE REMISE DES PRIX FIM ANNUELLE

Le coureur ayant remporté la catégorie Championnat du Monde 450cc, doit être présent à la Cérémonie de Remise des Prix FIM. S'il n'assiste pas à la Cérémonie, il est passible d'une amende d'un montant minimum de CHF 10'000.- et de CHF 100'000.- maximum.

TERMINOLOGIE ET DEFINITIONS

<i>Additif</i>	<p>Bulletin officiel faisant partie intégrante du Règlement Particulier de la manifestation et destiné à le modifier, le préciser ou le compléter. Les additifs sont numérotés, datés et signés :</p> <ul style="list-style-type: none">- par l'organisateur, jusqu'au jour des contrôles et visés par la FMNR- par le Jury International FIM, pendant toute la durée de la manifestation <p>Les coureurs doivent en accuser réception par émargement, sauf en cas d'impossibilité matérielle pendant le déroulement de la manifestation</p>
<i>Bivouac</i>	<p>Emplacement situé entre les Contrôles Horaires d'arrivée et de départ d'Etape où tous les concurrents se regroupent, localisé dans le Road Book, à assistance libre entre concurrents encore en course et véhicules et/ou personne inscrits dans la catégorie assistance. Il s'agit d'une surface libre d'accès à toute personne accréditée par l'organisation.</p>
<i>Briefing</i>	<p>Le briefing doit être tenu conjointement par le Directeur de Course et l'organisateur ou son délégué. La participation des coureurs est obligatoire. Le texte du briefing concernant la sécurité doit également être publié sur le panneau d'affichage officiel</p>
<i>Fiche de pointage</i>	<p>Fiche destiné à recueillir les visas des différents CH/CP prévus sur l'itinéraire</p>
<i>CH / CHA</i>	<p>Contrôle Horaire / Contrôle Horaire d'Arrivée</p>
<i>Classement scratch</i>	<p>Classement toutes catégories confondues</p>
<i>CP (Contrôle de passage)</i>	<p>Point de contrôle. Un lieu où les fiches de pointage doivent être tamponnés par les commissaires et qui est un WPM ou un WPE.</p>
<i>COG (Cap Over Ground)</i>	<p>Indication donnée par un GPS, indiquant le cap que suit un véhicule en mouvement</p>
<i>CTW (Cap to Waypoint)</i>	<p>Indication donnée par un GPS, indiquant le cap à suivre jusqu'au prochain Waypoint</p>
<i>Disqualification</i>	<p>Sanction décidée par le Jury International FIM suite à une infraction grave aux règlements FIM</p>
<i>DTW (Distance to Waypoint)</i>	<p>Indication donnée par un GPS, indiquant la distance restante jusqu'au prochain Waypoint</p>

Durée d'une Manifestation	La Manifestation commence avec les contrôles administratifs ou vérifications techniques et se termine à l'expiration de l'un des délais suivants celui qui est plus tardif : <ul style="list-style-type: none"> • délai de réclamation ou d'appel ; • fin des contrôles administratifs et des vérifications techniques à la fin de la manifestation entreprises en conformité avec le Code Sportif FIM ; • fin de la remise des prix.
DZ	Début de la zone de contrôle de vitesse matérialisée, dans la mesure du possible, par un repère précis et un waypoint (WPM ou WPE). En cas de divergence entre les deux, c'est le waypoint qui fait foi.
Etape	Chacune des parties du Rallye séparées par un arrêt bivouac
Etape Marathon	Etape avec assistance limitée à la fin de la journée dans le bivouac
FMN	Fédération Motocycliste Nationale
FMNR	Fédération Motocycliste Nationale Organisatrice
FZ	Fin de zone de contrôle de vitesse matérialisée par un « WPE ».
GPS	« Global Positioning System » Géo Positionnement par Satellite est un système de localisation satellitaire permettant de déterminer une position sur la terre en longitude, latitude et altitude
IV (Infraction Vitesse)	Tout dépassement de la vitesse maximale autorisée dans une zone de contrôle de vitesse
Itinéraire officiel	Il est représenté par le passage dans l'ordre chronologique de chaque waypoint figurant au Road Book (WPV, WPM, WPE, DZ, FZ, CP) doit être suivi impérativement, sous peine de pénalisation.
Impulsion Vitesse (IMP)	Conformément au mode de fonctionnement permanent du GPS, une impulsion est enregistrée tous les 150m environ. Les dépassements de vitesse dans une zone de contrôle de vitesse sont affichés dans la page speed du GPS "SPD"
Jl	Jury International FIM
Journal	Cahier d'informations aux pages numérotées et inamovibles, manuscrit et horodaté
Secteur de Liaison	Tronçon d'itinéraire, à effectuer dans un temps imparti, compris entre deux contrôles horaires successifs
Neutralisation	Temps pendant lequel les coureurs sont stoppés par la Direction de Course (conditions de Parc Fermé)

<i>Parc Fermé</i>	<i>Zone dans laquelle aucune préparation, ni intervention n'est possible, sauf dans les cas expressément prévus par le Règlement Particulier de la manifestation</i>
<i>Parcours</i>	<i>Il est défini par le Road Book officiel de la Manifestation, confirmé par l'équipe d'ouverture</i>
<i>PC Course</i>	<i>Poste de <u>C</u>ommandement du Rallye. Centre névralgique du Rallye qui coordonne et gère la course.</i>
<i>Pénalisation forfaitaire (PF)</i>	<i>Pénalisation en temps qui s'ajoute aux pénalisations déjà encourues par le coureur dans des cas précis et répertoriées dans le Règlement Particulier</i>
<i>Pénalité sportive</i>	<i>Par pénalité sportive, on entend une pénalité infligée pour excès de vitesse, CP ou Waypoint manqué, conduite anti-sportive ou autre infraction commise dans un Secteur Sélectif.</i>
<i>Regroupement</i>	<i>Arrêt prévu par la Direction de Course pour permettre le regroupement des coureurs restant en course et réduire les intervalles (conditions de Parc Fermé). Le temps d'arrêt peut être différent selon les coureurs.</i>
<i>Road Book</i>	<i>Tous les coureurs recevront un Road Book, de format A5 comportant au maximum 5 lignes horizontales de kilométrages, dessins et informations, comprenant des notes caractéristiques et les waypoints obligatoires qui devront être suivis sous peine d'une pénalisation.</i>
<i>SOG (Speed Over Ground)</i>	<i>Indication donnée par un GPS, indiquant la vitesse d'un véhicule en mouvement</i>
Secteur Sélectif	<i>Epreuve de vitesse pure en temps réel. Les Secteurs Sélectifs peuvent se dérouler sur un parcours réservé uniquement aux concurrents de la Manifestation. Les départs des Secteurs Sélectifs sont soit précédés, soit jumelés à un Contrôle Horaire et suivis d'un Contrôle Horaire après l'arrivée.</i>
<i>Super Spéciale (SSS)</i>	<i>L'organisation d'une Super Spéciale est facultative. Si elle est prévue dans le déroulement de la manifestation, les coureurs doivent y participer. Une seule Super Spéciale peut être organisée qui déterminera les ordres de départ pour l'Etape suivante. Elle compte pour le classement de la manifestation ainsi que les éventuelles pénalités routières s'y rapportant. Ces pénalités seront comptabilisées dans le classement général de cette Etape et appliquées le jour même.</i>
<i>Temps estimé</i>	<i>Temps estimé par l'Organisateur pour effectuer un Secteur Sélectif.</i>

<i>Temps imparti</i>	<i>Chaque Secteur de Liaison devra se disputer dans un temps imparti que devront respecter les coureurs. Tout dépassement de ce temps imparti entraînera une pénalisation à la minute</i>
<i>Temps maximum autorisé</i>	<i>Temps supérieur au temps imparti affecté à chaque Secteur de Liaison et Temps Maximum donné pour chaque Secteur Sélectif, qui, en cas de dépassement, entraîne l'application de la pénalisation forfaitaire. A ce moment, le contrôle est dit fermé pour le coureur considéré</i>
<i>Temps réel</i>	<i>Temps réellement mis pour effectuer le parcours d'un Secteur Sélectif</i>
<i>WPE (Waypoint Eclipse)</i>	<i>Point de passage obligatoire mémorisé dans le GPS, signalé au Road Book et dont les coordonnées ne sont pas révélées aux coureurs. Point vers lequel le GPS dirige le coureur une fois que le waypoint précédent a été validé, et ce, quelle que soit la distance entre le waypoint et le WPE. Il fonctionne de la même façon entre plusieurs WPE successifs.</i>
<i>WPM (Waypoint Masqué)</i>	<i>Point de passage obligatoire mémorisé dans le GPS, signalé au Road Book et dont les coordonnées ne sont pas révélées aux coureurs. Le GPS ne dirige le coureur vers ce point qu'une fois parvenu dans un rayon de 3 km de ce dernier.</i>
<i>WPT</i>	<i>« Waypoint » (Point GPS). Un point GPS est un point géographique défini par des coordonnées en longitude et en latitude. Il existe plusieurs types de points GPS : WPV, WPM, WPE. Tous les points GPS mentionnés au Road Book sont des points de passages obligatoires.</i>
<i>WPV (Waypoint Visible)</i>	<i>Point dont les coordonnées sont indiquées aux coureurs sur le Road Book et mémorisées dans le GPS. Vers un Waypoint visible, toutes les informations disponibles de l'appareil sont affichées à l'écran du GPS.</i>

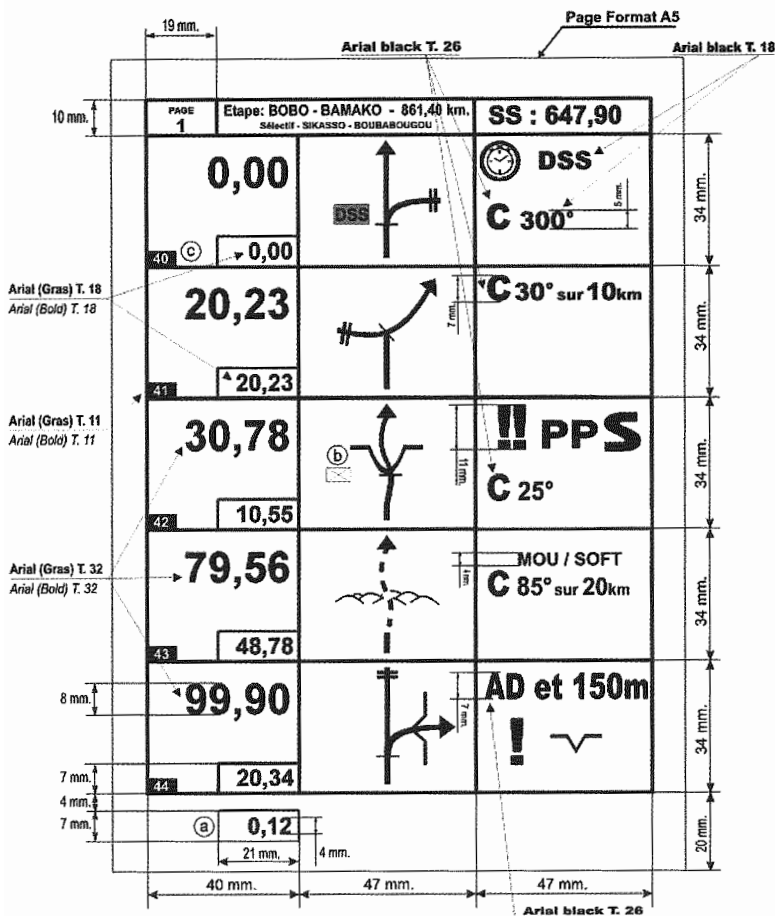
TABLEAU RECAPITULATIF DES PENALITES	Art. N°	Départ refusé	Disqua- lification	Pénalité de temps	Pénalité financière	Décisions Pénalités Sanctions du JI
<i>Refus de la publicité de l'organisateur</i>	Art. 080.4				100% des droits d'engage- ment	
<i>Licence non valable</i>	Art. 080.6	X				
<i>Manceuvre antisportive, déloyale, incorrecte ou frauduleuse</i>	Art. 080.6					Sanctions du JI
<i>Moto non immatriculée</i>	Art. 080.7	X				
Plus de changement moteur qu'autorisé	Art. 080.7.3			2h		
<i>Absence ou mauvaise apposition d'une plaque- numéro</i>	Art. 080.7.4			X		Définie dans le RP
<i>Absence ou mauvaise apposition d'au moins deux plaques ou du dossard</i>	Art. 080.7.4	X		X		
<i>Absence ou falsification d'une marque d'identification</i>	Art .080.8.2.1		X			
<i>Absence des marques d'identification</i>	Art. 080.8.2.1		X			
<i>Refus de présenter sa machine à un contrôle technique</i>	Art. 080.8.3					Jusqu'à la disqualifi- cation
<i>Non respect de la limite du niveau sonore durant la manifestation</i> 1 ^{ère} infraction 2 ^{ème} infraction 3 ^{ème} infraction	Art. 080.8.3				15' 1h	Disqualifi- cation
<i>Passage à plus de 200m d'un WP donné par l'organisateur</i>	Art. 080.11.2			X		Définie dans le RP
Utilisation du code « 5555 Emergency » de déblocage	Art. 080.11.5			6 heures		

Utilisation du code « WPM » 1-3 utilisations : dès la 4^{ème} :	Art. 080.11.5				3 heures 6 heures	Par utilisation
<i>Non respect des règles de circulation des pays traversés</i> <i>1^{ère} infraction</i> <i>2^{ème} infraction</i> <i>3^{ème} infraction</i>	Art. 080.12				<i>30'</i> <i>1 h</i>	Jusqu'à la disqualification
<i>Insuffisance du temps de repos entre deux Etapes et avis défavorable du médecin</i>	Art. 080.13	X				
<i>Non respect de l'itinéraire</i>	Art. 080.15		X	X		Jusqu'à la disqualification
<i>Non respect de l'itinéraire dans les zones sensibles des Secteurs Sélectifs</i> <i>1^{ère} infraction</i>	Art. 080.15				<i>15'</i>	
<i>Empêcher intentionnellement le dépassement d'une moto</i>	Art. 080.15					Jusqu'à la disqualification
<i>Circulation en sens inverse dans un Secteur Sélectif</i>	Art. 080.15		X	X		Jusqu'à la disqualification
<i>Stationnement de plus de 30" après le signal de départ</i> <i>Départ anticipé</i>	Art. 080.15.1 Art. 080.15.1				<i>2'</i> <i>1'</i>	
<i>Non présentation de la moto moteur en marche</i>	Art. 080.15.1				<i>1' par mn de retard</i>	
<i>Refus de partir à l'heure et au rang attribué</i>	Art. 080.15.1		X	X		Jusqu'à la disqualification
<i>Arrêt volontaire dans la zone d'arrivée d'un Secteur Sélectif</i>	Art. 080.15.2		X			
<i>Dépassement de la vitesse autorisée</i>	Art. 080.16					Selon l'Article

Retard sur l'heure théorique au départ d'une Etape	Art. 080.17.1			1' par mn de retard	
Jusqu'à 30'					
Plus de 30' ou 60'			X		
Absence de visa sur la fiche de pointage	Art. 080.17.8		X	X	Jusqu'à la disqualification
Absence de visa à un CP	Art. 080.17.8		X		Selon l'Article
Départ pas pris ou abandon dans un Secteur Sélectif/Etape	Art. 080.17.8				Selon l'Article
Assistance ou remorquage des motos dans un Secteur Sélectif	Art. 080.18.2		X		
Assistance ou remorquage sur un Secteur de Liaison	Art. 080.18.2			3h	Sauf si autorisé par RP
Transport d'un coureur en hélicoptère ou tout autre véhicule de l'organisation	Art. 080.18.3		X		
Assistance interdite	Art. 080.18.3				Jusqu'à la disqualification
Rectification/ modification de la fiche de pointage	Art. 080.19		X		
Perte de la fiche de pointage	Art. 080.19			5'	
Passage à un contrôle sans la moto	Art. 080.19		X		
Non respect des instructions du Chef de Poste	Art. 080.20		X	X	Jusqu'à la disqualification
Non respect de l'entrée, la sortie et le sens de circulation dans la zone 1 ^{ère} infraction 2 ^{ème} infraction 3 ^{ème} infraction	Art. 080.20				

<i>Retard ou avance à un CH après un Secteur de Liaison (sauf arrivée d'Etape pas de pénalité pour avance)</i>	Art. 080.21			1' par mn		
				10' 1 h 3 h		
<i>Infraction au régime du Parc Fermé</i>	Art. 080.25		X			
<i>Absence d'une partie ou de tout l'équipement de survie</i>	Art. 080.28					
<i>Premières 30'</i>				1' par mn		
<i>Plus de 30' ou 60'</i>						Départ refusé
<i>Non déclaration d'abandon</i>	Art. 080.32				Amende de 500 EUR à 3'000 EUR	Demande de sanction auprès de la FMN du coureur
<i>Refus de barrer les numéros de course après abandon/ disqualification</i>	Art. 080.32				Amende de 500 EUR	Demande de sanction auprès de la FMN du coureur

PAGE ROAD BOOK



PAGE ROAD BOOK

Arial (Bold) T. 7
Arial (Gras) T. 7

Arial (Bold) T. 10
Arial (Gras) T. 10

Page Format A5

Arial black T. 18

PAGE 2 4		Etape: BOBO - BAMAKO - 861,40 km. Sélectif - SIKASSO - BOUBABOUGOU		SS : 647,90 ⁴	
128,29			7 mm.	45	28,39
137,86				46	9,57
300,55			7 mm.	47	162,69
555,77			7 mm.	48	255,22
647,90				49	92,13

Arial black T. 11

ROAD BOOK SYMBOLS

	ROUTE	ROAD
	ROUTE AVEC DOUBLE VOIE	DUAL CARRIAGEWAY
	PISTE TRACÉE	TRACK
	VOIE PISTE	OFF TRACK
	ATTENTION	1 DANGER
	DANGER	2 DANGERS
	GRAND DANGER	3 DANGERS
	CAVITE	DIP
	BOSSE	BUMP
	COMPRESSION	COMPRESSION
	SACHEE	DITCH
	EGAGER	STEP
	MARCHE EN DESCENTE	STEP DOWN
	MARCHE EN MONTÉE	STEP UP
	RECULANTE	RECHINING
	VERS	TOWARDS
	ENVERS	BIWEL
	TROU ENCOINCE	HOLE COLLAPSE
	ONDULATION BOSSE	BUMPY
	SUR PONT SOUS PONT	ABOVE BRIDGE UNDER BRIDGE
	REPERCEMENT	MARKING
	QUE	FORD
	TROU	HOLE
	CAREN	CAREN
	CHÈNE	WATER TAP
	FL BARRELL	BARBED WIRE FENCE
	CLÔTURE	FENCE
	LOISE ELECTRIQUE	ELECTRIC LINE
	DUNETS	SMALL DUNES
	DUNES	DUNES
	DUNETTE	SMALL CLIFF

	OUED	OUED / WAD
	LANGUE DE SABLE	SAID IRE
	BOINE ICH BOINE	ICH HÄKKEK ELSCHTETZ HÄKKEK
	CHÈRERE	COMETARY
	FUT	BARREL
	PANNEAU	SIGNPOST
	MARCHE NOTRE	HOUSE NET
	FOUR	HORT
	FOURAU FOUET	FOUR
	PHUJ	TIRE
	PUI	WELL
	MURIS (MURIN & MURIN)	BURG (BURG & BURG) (MOUNTAIN)
	MONTAGNE (MOUNTAIN & MOUNTAIN)	MOUNTAIN (MOUNTAIN & MOUNTAIN)
	ANCIENNE / MAST	
	SENTE-DE-VESSÉ	SPEED LIMIT
	STOP	STOP
	DEVERS	CAMBER
	DEPART ARRIVEE	START FINISH
	CONTRÔLE HORLAIRE	RUE CONTRÔLE
	RESIDENCE	FUEL
	PHOTO	PHOTO
	CP	PC
	DEBUT ZONE D'ASSIGNANCE	START OF ASSIGNANCE ZONE
	FIN ZONE D'ASSIGNANCE	END OF ASSIGNANCE ZONE
	VILLAGE	VILLAGE
	DÉBUT de Zone d'Assignance	START of Zone of Assignance
	A DROITE	ON THE RIGHT
	A GAUCHE	ON THE LEFT
	DROITE	RIGHT
	GAUCHE	LEFT
	MARQUÉ	ROAD
	INTERDIT	INTERDICTED

	GAUCHE / DROITE	LEFT / RIGHT
	DROITE / GAUCHE	RIGHT / LEFT
	EMBARÉ	RIGHT OR ROCKY
	ÉPOURÉ	ROUGH
	OSIERE	NET
	SORTÉ	SOFT
	HORS PISTE	OFF PISTE / OFF TRACK
	HORS PISTE (SÉBÉ)	OFF TRACK (HARBEDEN)
	OUED	OUED / WAD
	ÉTROIT	NARROW
	DAKS	IN
	QUITTE	LEAVE
	GRAND	BIG
	NOMBREUX	MANY
	RALENTIR	SLOW DOWN
	PLUS D'UN VINS Y EN A	MORE OF LESS VISIBLE
	SUREX	THIN
	PISTE PRINCIPALE	MAIN TRACK
	TOUR DROIT	KEEP STRAIGHT
	TOUR DROIT SUR PISTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN TRACK
	TOUR DROIT SUR ROUTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN ROAD
	PISTES PARALLELES	PARKING TRACKS
	PISTE	TRACK
	CAP	BEAKING
	CAP MOYEN	AVERAGE BEAKING
	TOUTOURS	ALWAYS
	PALMIER	PALM TREE
	VEGETATION	BUSH
	ARBRES	TREES
	G / SOUMET	LEFT BRIDGE
	D / SOUMET	RIGHT BRIDGE
	PISTE COUPÉE	ENDED TRACK

Table des matières

01.01	INTRODUCTION	74
01.03	LIBERTE DE CONSTRUCTION	74
01.05	CATEGORIES ET GROUPES DE MOTOCYCLES	74
01.07	CLASSES	75
01.11	MESURE DE LA CYLINDREE	77
01.17	SURALIMENTATION	78
01.18	TELEMETRIE	78
01.19	POIDS DES MOTOCYCLES	78
01.21	DESIGNATION DE LA MARQUE	79
01.23	DEFINITION D'UN PROTOTYPE	79
01.25	SPECIFICATIONS GENERALES	79
01.26	DEFINITION D'UN CADRE DE MOTOCYCLE SOLO	80
01.27	DISPOSITIF DE DEMARRAGE	81
01.29	GARDE-CHAINE POUR LES TRANSMISSIONS OUVERTES ...	81
01.31	TUYAUX D'ECHAPPEMENT	81
01.33	GUIDON	82
01.35	LEVIERS	83
01.37	PAPILLONS DES GAZ	83
01.39	REPOSE-PIED	83
01.41	FREINS	84
01.43	GARDE-BOUE ET PROTECTION DES ROUES	84
01.45	CARENAGE	84
01.47	ROUES, JANTES ET PNEUS	85
01.49	PNEUS	85
01.50	SPECIFICATIONS COMPLEMENTAIRES POUR LES VEHICULES A PROPULSION ELECTRIQUES	86
01.53	SPECIFICATIONS COMPLEMENTAIRES POUR LES SIDECARS	95
01.55	PLAQUES-NUMEROS	96
01.63	CARBURANT, MELANGES CARBURANT/HUILE	104
01.65	EQUIPEMENT ET VETEMENTS DE PROTECTION	111
01.67	PORT DU CASQUE	112
01.69	INSTRUCTIONS PRATIQUES POUR LES CASQUES	112
01.70	MARQUES D'APPROBATION INTERNATIONALES RECONNUES	113
01.71	PROTECTION DES YEUX	113
01.73	COULEURS NATIONALES DES CASQUES	114
01.75	EMBLEME DE LA FIM	115
01.76	DOSSARDS	116
01.77	CONTROLE	116
01.79	CONTROLE DU NIVEAU SONORE	119
01.80	DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMETRES	126
01.81	CHRONOMETRAGE	127
DIAGRAMMES		128

01.01 INTRODUCTION

*Par le terme **motocycle**, on entend tout véhicule ayant, en principe, moins de 4 roues propulsé par un moteur et destiné essentiellement au transport d'une ou de plusieurs personnes dont l'une conduit le véhicule. Toutes les roues doivent normalement être en contact avec le sol, sauf momentanément dans certaines circonstances exceptionnelles. De plus, afin de pouvoir se mouvoir sur certaines surfaces, une ou toutes les roues peuvent être remplacées par des skis, des chenilles ou des chaînes.*

01.03 LIBERTE DE CONSTRUCTION

*Un **motocycle** doit être conforme aux exigences des règlements FIM, au Règlement Particulier, ainsi qu'à certaines spécifications que la FIM pourrait exiger pour certaines compétitions. Aucune restriction n'est imposée quant à la marque, la construction ou le genre de **motocycles** utilisés.*

*Tous les **motocycles** solos (Groupe A) doivent être construits de manière à donner au conducteur le contrôle absolu de sa machine. Les **motocycles** avec sidecar (Groupe B) doivent être construits de manière à pouvoir transporter un passager.*

01.05 CATEGORIES ET GROUPES DE MOTOCYCLES

*Les **motocycles** sont divisés en catégories qui doivent être respectées pour toutes les manifestations et les tentatives de records du monde.*

En principe, il est interdit d'avoir différentes catégories, groupes et classes en compétition dans une même course, sauf si le Règlement Particulier l'autorise.

Catégorie I

***Motocycles** propulsés par l'action d'une roue en contact avec le sol.*

Catégorie II (ne s'applique pas aux Courses sur Pistes)

Véhicules spéciaux propulsés par l'action d'une ou de plusieurs roues en contact avec le sol mais qui ne remplissent pas les conditions de la Catégorie I.

Groupe A1 - Motocycles solos

Véhicules à deux roues ne laissant qu'une trace sur le sol.

Groupe B1

Véhicules à trois roues laissant deux traces sur le sol et composés d'un motorcycle formant une trace et d'un sidecar pour le passager formant l'autre trace.

Groupe B2

Véhicules à trois roues laissant deux ou trois traces sur le sol en direction de la marche avant, avec un sidecar attaché en permanence formant une unité complète et intégrale.

Au cas où trois traces sont laissées, la ligne médiane des deux traces des roues du motorcycle ne doit pas comporter un écart de plus de 75 mm. Une trace est définie par la ligne médiane de chaque roue du véhicule placée en direction de marche avant.

Catégorie II (ne s'applique pas aux Courses sur Pistes)

- Groupe C - *Motocycles spéciaux à deux roues motrices*
- Groupe D - *Motocycles spéciaux à trois roues, deux roues motrices*
- Groupe E - *Motoneige*
- Groupe F - *Sprinters et Dragsters*
- Groupe G - *Quads de compétition*
- Groupe H - *--*
- Groupe I - *--*

Catégorie III (ne s'applique pas aux Courses sur Pistes)

- Groupe J - **Véhicules électriques (voir article 01.50)**

01.07 CLASSES

Les groupes sont encore séparés en classes, selon la cylindrée du moteur et les classes énoncées ci-dessous. En général, ces classes doivent être respectées pour toutes les manifestations. (Toutefois, voir art. 058.01 du Règlement Championnat du Monde des Rallyes Tout Terrain.)

Catégorie I

Se référer au même article dans la section 'Règlements techniques'.

Groupe A1 Motorcycles

<i>Classe</i>	<i>au-dessus de (cc)</i>	<i>jusqu'à (cc)</i>
50	-	50
80	50	85
100	85	100
125	100	125
175	125	175
250	175	250
450	250	450
500	450	500
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

Groupes B1, B2 Sidecars

Comme pour les groupes A1 et A2 au-dessus de 175 cc.

Catégorie II

- Groupe C - *Motocycles spéciaux à deux roues motrices*
- Groupe D - *Motocycles spéciaux à trois roues, deux roues motrices*
- Groupe E - *Scooters de neige*
- Groupe F - *Sprinters et dragsters*
- Groupe G - *Quad de compétition: Véhicules tout terrain à quatre pneus ballons, ayant une roue à chaque extrémité diagonale, Propulsée par l'action de deux roues (2 roues motrices). Les carters moteur ne peuvent pas être placés derrière le coureur. Seul un coureur est assis à califourchon. La direction se fait au moyen d'un guidon. Les mêmes classes que Catégorie I, Groupe A1.*
- Groupe H - *Quad de compétition: seule différence - propulsés par l'action de quatre roues (4 roues motrices)*
- Groupe I -

Catégorie III

- Groupe J - *Véhicules électriques (voir article 01.82 des règlements techniques Courses sur Route)*

01.11 MESURE DE LA CYLINDREE

11.11 Moteur à mouvement alternatif, cycle «Otto»

La cylindrée de chaque cylindre-moteur est calculée selon la formule géométrique qui donne le volume d'un corps cylindrique; le diamètre est représenté par l'alésage et la hauteur par l'espace parcouru par le piston lors de sa course de haut en bas, soit:

$$\text{Cylindrée} = \frac{D^2 \times 3.1416 \times C}{4}$$

D = alésage

C = la course du piston

Lorsque l'alésage du cylindre n'est pas circulaire, la surface de la section transversale doit être déterminée par une méthode ou calcul géométrique approprié, puis multipliée par la course pour déterminer la cylindrée.

L'alésage du cylindre doit être mesuré à une tolérance de 1/10 mm. Si, avec cette tolérance, la limite de cylindrée dépasse celle de la classe respective, une nouvelle mesure sera effectuée, moteur à froid, avec une tolérance de 1/100 mm.

11.13 Moteur rotatif

La cylindrée du moteur qui sert à définir dans quelle classe un motocycle peut prendre part à une manifestation est calculée comme suit:

$$\text{Cylindrée} = \frac{2 \times V}{N}$$

V = La cylindrée totale de toutes les chambres composant le moteur

N = Nombre de tours de l'arbre moteur nécessaires à l'accomplissement d'un cycle complet dans une chambre

Ce moteur est considéré comme un 4 temps.

11.15 Système Wankel

Dans le cas du système Wankel, avec un piston triangulaire, la cylindrée est donnée par la formule suivante:

$$\text{Cylindrée} = 2 \times V \times D$$

V = la cylindrée d'une seule chambre

D = le nombre de disques

Ce moteur est considéré comme un 4 temps.

01.17 SURALIMENTATION

La suralimentation, quels que soient les moyens utilisés, est interdite dans toutes les manifestations.

Un moteur à 2 ou à 4 temps qui rentre dans une des classes reconnues (en calculant la cylindrée du cylindre moteur) ne sera pas considéré comme suralimenté si, lors d'un tour complet, la capacité totale du ou des dispositifs de mélange du carburant, mesurée géométriquement, ajoutée à la cylindrée du cylindre moteur (si celui-ci est utilisé pour l'injection du carburant) ne dépasse pas la cylindrée maximale de la classe en question.

01.18 TELEMETRIE

En aucun cas, des informations ne doivent être transmises à ou d'un motocycle en marche.

Un dispositif de signalisation officielle peut être exigé sur la machine.

Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur le motocycle) ne sont pas considérés comme de la télémétrie.

Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements de chronométrage officiel.

01.19 POIDS DES MOTOCYCLES **Poids des motocycles sans carburant**

19.01

Une tolérance de 1 % du poids des motocycles après la course est acceptée.

19.03

Les plombs doivent être fixés sur la partie avant du cadre principal.

19.04

Les balances doivent être certifiées chaque année par un Institut National.

19.05

Pour les groupes B1 et B2 et dans toutes les compétitions, un passager doit être transporté.

01.21 DESIGNATION DE LA MARQUE

Lorsque deux constructeurs ont construit un motorcycle, le nom des deux constructeurs doit figurer sur la machine comme suit:

- *Le nom du constructeur du cadre*
- *Le nom du constructeur du moteur*

Ceci s'applique à condition qu'aucune disposition commerciale n'ait été prise.

01.23 DEFINITION D'UN PROTOTYPE

Un motorcycle prototype est un véhicule qui doit être conforme aux exigences de sécurité prescrites par le Code Sportif et Annexes de la FIM correspondant au type de compétition pour lequel il est utilisé.

01.25 SPECIFICATIONS GENERALES

Les spécifications suivantes s'appliquent à tous les véhicules des groupes indiqués et à tous les genres de compétitions, excepté si d'autres spécifications figurent dans la partie appropriée du Code Sportif FIM.

Ces spécifications devraient aussi être appliquées dans toutes les compétitions nationales, sauf si la FMNR (Fédération Motocycliste Nationale) concernée a donné d'autres directives.

D'autres spécifications pour certaines compétitions peuvent être détaillées dans l'Annexe FIM correspondante dans le Règlement Particulier de la compétition concernée.

25.01

L'utilisation du titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des bras oscillants, des axes des bras oscillants et des axes de roues de tous les motorcycles est interdit.

Pour les axes des roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers, à l'exception pour les motos de Trial).

L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé.

Test chimique pouvant être effectuée à la piste:

25.01.1 *Le test magnétique (le titane n'est pas magnétique).*

25.01.2 *Le test de l'acide nitrique à 3 % (Le titane ne réagit pas. S'il s'agit d'acier, la goutte laissera une tâche noire).*

25.01.3 *Une masse spécifique en alliage de titane de 4,5-5, d'acier de 7,5-8,7 peut être établie en pesant la pièce et en mesurant son volume dans un verre gradué rempli d'eau (soupape d'admission, culbuteur de soupape, tige de raccordement, etc.)*

25.01.4 *En cas de doute, le contrôle doit être effectué dans un Laboratoire de Contrôle de Matériaux.*

25.02

On peut visuellement établir s'il s'agit d'alliage en aluminium.

25.06

Le nombre de cylindres dans un moteur est déterminé par le nombre de chambres de combustion.

25.07

Si des chambres de combustion séparées sont utilisées, elles doivent être connectées entre elles par un conduit non réductible et dont la section minimum sera d'au moins 50 % de la section totale d'admission.

01.26 DEFINITION D'UN CADRE DE MOTOCYCLE SOLO

La ou les structures utilisées pour rassembler le mécanisme de direction situé sur la partie avant du motocycle à l'ensemble moteur/boîte de vitesse ainsi qu'à toutes les parties constituantes de la suspension arrière.

26.01

Tout motocycle dans le 'parc-fermé' doit être équipé d'une béquille. La béquille doit être fixée soit sur le cadre, soit sur le bras oscillant.

01.27 DISPOSITIF DE DEMARRAGE

Le dispositif de démarrage est obligatoire.

01.29 GARDE-CHAÎNE POUR LES TRANSMISSIONS OUVERTES

29.01 *Un garde-chaîne doit être installé au pignon de l'arbre intermédiaire.*

29.02 *Un garde-chaîne doit être installé de telle manière à éviter que le coureur ne se coince entre la course de la chaîne inférieure et la couronne arrière.*

01.31 TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT

Les tuyaux d'échappement doivent être conformes aux normes existantes concernant le contrôle du son (voir aussi l'art. 01.79).

31.01

L'extrémité du silencieux doit être horizontale et parallèle (sur une distance minimale de 30 mm) par rapport à l'axe central de la machine solo (avec une tolérance de $\pm 10^\circ$) et ne doit pas dépasser le corps du silencieux de plus de 5 mm. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon minimum de 2 mm (voir diagramme E).

31.02

Les gaz d'échappement doivent être expulsés vers l'arrière. Les gaz d'échappement ne doivent pas être expulsés de manière à soulever de la poussière, à souiller les pneus ou les freins ou à constituer une gêne quelconque pour le passager (s'il y en a un) ou pour d'autres conducteurs.

*Il faut prendre toutes les mesures possibles pour éviter la fuite éventuelle d'huile qui pourrait constituer une gêne pour un **coureur** qui suit.*

Tout système de clapet QUI N'EST PAS D'ORIGINE, installé sur le système d'échappement en vue d'interférer (ou de modifier) la prise du sonomètre est interdit. Seuls les clapets sur les systèmes d'échappement (ex: exup, etc.) prévus par le constructeur sur le collecteur d'échappement sont autorisés. Le réglage est libre.

31.03

L'extrémité d'un tuyau d'échappement d'un motorcycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière (voir diagramme S).

31.04

Sur un sidecar, le tuyau doit expulser les gaz horizontalement et vers l'arrière, à un angle maximum de 30° par rapport à l'axe de la machine.

01.33 GUIDON

33.01

La largeur du guidon (solos et sidecars) est: au moins 600 mm et pas plus de 850 mm au plus.

33.02

Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu du guidon, recouvrant largement les brides du guidon.

33.05

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide, ou recouvertes de caoutchouc.

33.08

Des butées rigides (autre qu'un amortisseur de direction) doivent être fixées afin d'assurer un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir d'essence, lorsque l'angle de braquage est au maximum pour éviter que le coureur ne se pince les doigts.

33.09

Les brides du guidon doivent être très soigneusement arrondies et façonnées pour éviter des criques dans le guidon.

33.10

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux bris et avoir une ouverture permanente pour la main.

33.11

La réparation des guidons en alliage léger par soudure est interdite.

33.12

L'utilisation des guidons fabriqués en carbone-carbone, carbone-kevlar et autres matériaux en composite n'est pas autorisé.

01.35 LEVIERS

35.01

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent en principe se terminer par une sphère (diamètre de cette sphère: 16 mm au minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie: 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

35.03

Chaque levier (au pied et à la main) doit être monté sur un pivot indépendant.

35.04

Le levier de frein, s'il est articulé sur l'axe du repose-pied, doit fonctionner en toutes circonstances, même si le repose-pied est courbé ou déformé.

01.37 PAPILLONS DES GAZ (COMMANDE DES GAZ)

37.01

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque le conducteur ne s'y agrippe plus.

37.03

Les motocycles solos doivent être munis d'un coupe-circuit ou d'un interrupteur monté sur la gauche ou la droite du guidon (à portée de mains à partir des poignées lorsqu'il est sur le guidon) pouvant arrêter le moteur (pour les motos des Courses sur Pistes, se référer à cet article dans la section CCP).

01.39 REPOSE-PIEDS

Les repose-pieds doivent être du type rabattable, mais dans ce cas, ils devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Une protection intégrale d'un rayon de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied (voir diagrammes S).

01.41 FREINS

41.01

Tous les motocycles doivent être équipés d'au moins deux freins efficaces, (un sur chaque roue) qui fonctionnent indépendamment et de manière concentrique avec la roue.

41.02

Les motocycles du groupe B doivent avoir au moins 2 freins efficaces sur au moins deux des roues et fonctionnant séparément et de manière concentrique avec les roues.

01.43 GARDE-BOUE ET PROTECTION DES ROUES

Les motocycles doivent être munis de garde-boue.

43.01

Ils doivent dépasser latéralement le pneu de chaque côté.

43.02

Le garde-boue avant doit couvrir au moins 100° de la circonférence de la roue. L'angle formé par une ligne tracée depuis l'extrémité avant du garde-boue jusqu'au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement en passant par le centre de la roue doit être compris entre 45° et 60°.

43.03

Le garde-boue arrière doit couvrir au moins 120° de la circonférence de la roue. L'angle formé par une ligne tracée depuis le bord arrière du garde-boue jusqu'au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement à travers par le centre de la roue ne doit pas être supérieur à 20°.

L'angle (20° maximum) pour le garde-boue arrière sera mesuré lorsque le coureur est assis sur le motocycle (voir diagramme S).

01.45 CARENAGE

Aucun type de carénage n'est autorisé (voir diagrammes), à l'exception pour les motos de Rallyes Tout Terrain.

Les cache-radiateur (protecteurs) doivent être fabriqués dans une matière flexible uniquement (ex: plastique).

01.47 ROUES, JANTES ET PNEUS

47.01

Tous les pneus seront mesurés, montés sur jante, à une pression de 1 kg/cm (14 lb/sq.in.), les mesures doivent être prises à une section du pneu située à 90° du sol.

47.02

Toutes modifications à la jante ou aux rayons d'une roue intégrale (coulée, moulée, rivée) tels que ces pièces sont fournies par la fabricant, ou à une jante traditionnelle détachable autre que pour des rayons, clapets ou boulons de sécurité, sont interdites, sauf pour les vis de sécurité utilisées quelquefois pour empêcher un mouvement du pneu par rapport à la jante. Si, dans ce but, la jante est modifiée, des boulons, des vis, etc. doivent être fixés.

01.49 PNEUS

49.01

*Les dimensions du **diamètre et de la largeur** du pneu avant et arrière sont libres.*

49.03

Les pneus à clous métalliques (à l'exception pour les manifestation d'hiver et approuvée par le Jury International – voir Art. 51.06), crampons, chaînes, ou munis de tout autre dispositif antidérapant ne sont pas autorisés.

Les pneus à spatules dits «Scoops» (nervures radiales continues) sont interdits.

49.04 Général

Seuls les pneus normalement disponibles dans le commerce de détail ou de gros sont autorisés.

Il est interdit de modifier les pneus. Il est interdit de traiter chimiquement les pneus, de les couper, les rainurer, d'utiliser des dispositifs pour chauffer les pneus, ou tout autre moyen pouvant modifier la forme, la dureté « shore » minimum, la construction ou autres caractéristiques etc

Ils doivent figurer dans le catalogue des fabricants de pneus ou sur les listes de spécifications des pneus à disposition du grand public. Ils doivent être fabriqués en conformité avec les exigences de l'Organisation Technique Européenne du Pneumatique et de la Jante (ETRTO) pour ce qui est des catégories de charge et de vitesse et avoir une description d'utilisation minimum de 45 M.

Les pneus, avant et arrière, doivent avoir une marque «E» et/ou une approbation DOT (Département Américain des Transports) et le numéro DOT doit être moulé sur le flanc du pneu.

49.05 Bande de roulement

La spécification de la bande de roulement du pneu arrière est la suivante: profondeur du profil, mesurée à angle droit à la surface du pneu (tous les blocs de la bande de roulement doivent s'étendre jusqu'à la surface du pneu): Maximum 13 mm (voir diagramme S). Dimensions libres pour les Rallyes Tout Terrain et les Bajas; cependant, l'Art. 49.04 s'applique entièrement.

49.06 Pneus à clous

L'utilisation des pneus à clous sera définie dans le Règlement Particulier de la manifestation. L'utilisation des pneus à clous devra être approuvée par le Jury International en fonction de l'état du parcours.

Seuls sont autorisés les pneus à clous disponibles par les réseaux commerciaux de pneus ou de détail. Ils doivent figurer dans le catalogue du fabricant de pneus ou sur la liste de spécifications du pneu à disposition du grand public (voir diagramme S).

Toutes les dimensions des clous, leur numéro, méthode de montage, etc. doivent être conformes à la législation nationale du pays dans lequel se déroule la manifestation.

01.50 SPECIFICATIONS COMPLEMENTAIRES POUR LES VEHICULES A PROPULSION ELECTRIQUES

50.01 INTRODUCTION

Le concept technique concerne les motocycles à propulsion d'énergies sans échange thermique, sans aucune émission toxique/nocive et propulsés par l'action d'une roue en contact avec le sol.

Des amendements aux règlements techniques peuvent être effectués en tout temps afin d'assurer une compétition plus équitable.

50.02 EXIGENCES GENERALES POUR LA CATEGORIE EPV

Machines à 2 et/ou 3 roues à propulsion électrique, énergie fournie uniquement par électricité stockée (batterie /accumulateur).

Le nombre de moteurs électriques est limité à un.

50.02.1 Procédures pour la Course

Procédures de la compétition seront établis par la Commission Sportive concernée.

50.02.2 Format de course (Directives – format de la compétition dépendra selon la discipline concerné.)

Longueur minimum de course: 20 minutes

Longueur maximum de course: 30 minutes

50.02.3 Mise en charge des accumulateurs

Les accumulateurs du véhicule doivent être mis en charge aux moments et aux emplacements déterminés par l'organisateur de la manifestation.

La mise en charge ne peut être effectuée qu'avec le fournisseur d'énergie mis à disposition par les organisateurs de la course.

Le système de charge doit être séparé de la machine et être conforme à toutes les exigences de sécurité électriques y compris un interrupteur pour surcharge thermique, un fusible, et être équipé d'une connexion de mise à terre de protection.

50.02.4 Arrêt aux stands

Les équipes pourront elles-mêmes définir leur propre méthode de renouvellement de l'énergie en tenant compte de considérations pratiques et de sécurité, et suite à l'approbation des organisateurs de la course.

Les équipes qui désirent effectuer un arrêt aux stands doivent déclarer la procédure et la technologie employée au Directeur Technique/Commissaire Technique en chef pour une évaluation de la sécurité. Toute information sera traitée de manière strictement confidentielle.

50.02.5 Chronométrage par Transpondeur

Toutes les machines doivent être équipées d'un transpondeur officiel.

50.02.6 Contrôle Technique

*Comme condition d'engagement, un dossier de construction technique peut- être soumis avec l'inscription pour la course en utilisant le formulaire électronique fourni (ref.: fichier de construction technique FIM). Ce document qui doit fournir les informations de base énumérées ainsi que les étapes de design prises pour assurer la sécurité des **coureurs**, de l'équipe, des spectateurs, des officiels et des commissaires.*

Le Commissaire Technique devra contrôler la machine et le **coureur** pour vérifier la conformité aux spécifications techniques, ainsi que l'emploi d'une pratique de bonne construction pratique d'ingénieurs, la fourniture d'isolation électrique adéquate et d'étanchéité.

Les machines endommagées doivent revenir à la zone du contrôle technique pour examen après la course ou les essais. Dans de telles circonstances, il est de la responsabilité du coureur d'assurer que sa machine et ses vêtements ont été recontrôlés et approuvés pour une nouvelle utilisation lors de la manifestation.

Il est de la responsabilité du **coureur** d'assurer que la machine utilisée en compétition est électriquement, mécaniquement et structurellement en conditions sûres.

50.02.7 Conformité

Chaque concurrent a le devoir de montrer aux Commissaires Techniques de la manifestation que leur véhicule est entièrement conforme à ces règles et les règlements qui régissent la manifestation, dans leur totalité et à tout moment.

50.03. SPECIFICATIONS

50.03.1 Exigences

Tous les motocycles doivent respecter en tous points toutes les exigences pour la compétition spécifiées dans les Règlements Techniques FIM, sauf spécifications ci-après.

50.03.2 Plaques-numéros

Pour des plus amples détails, se référer à cet article de chaque discipline (CMS, CTR, **CEN**, CCP, CRT).

Couleurs: Fonds vert – chiffres jaunes.

50.03.3 Guidons

Pour des plus amples détails, se référer à cet article de chaque discipline (CMS, CTR, **CEN**, CCP, CRT).

50.03.4 Leviers

Pour des plus amples détails, se référer à cet article de chaque discipline (CMS, CTR, **CEN**, CCP, CRT).

50.03.5 Repose-pieds

Pour des plus amples détails, se référer à cet article de chaque discipline (CMS, CTR, CEN, CCP, CRT).

50.03.6 Roues et jantes

Pour des plus amples détails, se référer à cet article de chaque discipline (CMS, CTR, CEN, CCP, CRT).

50.03.7 Pneus

Pour des plus amples détails, se référer à cet article de chaque discipline (CMS, CTR, CEN, CCP, CRT).

50.03.8 Carénage

Pour des plus amples détails, se référer à cet article de chaque discipline (CMS, CTR, CEN, CCP, CRT).

50.03.9 Poids de la machine

Le poids minimum: 75 kg. Le poids maximum n'excèdera pas le 120 kg.

La machine sera vérifiée dans la condition 'prêt-pour-la-compétition'. Le poids vérifié ne peut jamais être inférieur au poids minimum requis.

50.03.10 Dimensions

Pour des plus amples détails, se référer à cet article de chaque discipline (CMS, CTR, CEN, CCP, CRT).

50.04 EQUIPEMENT ELECTRIQUE

50.04.1 Publications IEC

Si aucun règlement spécifique n'existe dans ces Annexes Techniques, les normes IEC (International Electrotechnical Commission Standard) ou le Rapport en question doivent être respectés.

(Note : les Publications IEC pourront être remplacées à l'avenir par les publications ISO)

- IEC 60529 Degrés de protection (voir pièces ci-jointes (Code IP)).

- IEC 60783 *Équipement électrique et connecteurs pour les véhicules de route.*
(Ce rapport s'applique au câblage et aux connecteurs utilisés pour des véhicules de route électriques, alimentés par batterie).

- IEC 60784 *Instruments pour les véhicules de route électriques.*
(Ce rapport s'applique aux instruments des véhicules de route électriques, à l'exception des pièces qui sont utilisées pour des véhicules avec moteur à combustion interne).

- IEC 60785 *Machines à rotation pour les véhicules de route électriques.*
(Ce rapport s'applique aux machines à rotation électrique (moteurs traction et moteurs auxiliaires) des véhicules de route électriques y compris les hybrides qui sont alimentés par les batteries de traction principales).

- IEC 60786 *Contrôleurs pour les véhicules de route électriques.*
(Ce rapport s'applique à l'équipement sur des véhicules électriques qui contrôlent le taux de transfert d'énergie entre la batterie de traction et le(s) moteur(s)).

50.04.2 Accumulateur (batterie de stockage)

L'accumulateur est défini comme tout équipement utilisé pour le stockage intermédiaire de l'énergie électrique fournie par l'élément de charge. N'importe quel accumulateur de bord est considéré comme pièce intégrante de l'accumulateur du véhicule.

Le type, les dimensions et le poids du/des accumulateur(s) ne peuvent être changés entre les essais qualitatifs et la course.

Tous les équipements électriques de bord, à moins qu'il ne soit question d'éléments originellement alimentés par des batteries sèches, par un petit accumulateur ou par leurs propres cellules solaires, doivent obtenir leur alimentation en énergie de l'accumulateur officiel du véhicule.

IMPORTANT: *Comme condition d'admission, une feuille de sécurité de données du matériel (Material Data Safety Sheet) doit être fournie avec l'inscription de la machine comprenant tous les détails importants tels que la chimie de l'accumulateur, dangers pour l'homme et l'environnement, les caractéristiques et les risques et protections spécifiques contre le feu.*

50.4.3 Reprise d'énergie

Il est autorisé de récupérer de l'énergie générée par l'énergie cinétique du véhicule.

50.04.4 Utilisation des sources d'énergie externes

L'utilisation de toute source d'énergie externe, sous n'importe quelle forme, dans le but d'améliorer les performances du véhicule, est strictement interdite. Le système de refroidissement doit être généré uniquement par l'accumulateur officiel du véhicule.

50.04.5 Panne du système de propulsion

Le véhicule doit être capable de se mettre en roue libre au cas où le système de propulsion s'est arrêté (i.e. carburant/charge épuisé ou panne du système).

50.04.6 Sécurité électrique

Dans aucun élément de l'équipement électrique, il ne peut y avoir de courants électriques de plus de 500 volts raccordés à la terre et le système électrique de masse respectivement (le système de masse est le contact au sol de l'équipement électrique). Pas plus de 50 volts ne sont autorisées entre le système électrique de terre et le châssis ou le carénage du véhicule.

Le voltage est limité à 500 volts entre deux points. Au cas où le voltage du circuit du courant dépasse 42 volts, le circuit du courant doit être séparé du circuit à bord par un isolateur approprié.

Des panneaux de signalisation de «HAUTE TENSION» doivent être mis en place sur et près des couvercles de protection de l'équipement électrique; le symbole doit représenter un éclair de lumière noir à l'intérieur d'un triangle jaune avec bordure noire. Les côtés du triangle doivent mesurer 12 cm au moins, mais peuvent être plus pour raisons pratiques.

Le circuit de courant est constitué de tous les éléments de l'équipement électrique qui sont utilisés pour faire fonctionner le motorcycle. Le circuit à bord est constitué de tous les éléments de l'équipement électrique qui sont utilisés pour signaler, éclairer ou communiquer.

Tous les éléments de l'équipement électrique doivent être protégés en utilisant au moins la protection de type IP 44 (contre la poussière et les éclaboussures).

50.04.7 Disjoncteur général – 'Arrêt d'Urgence'

*Deux boutons d'arrêt d'urgence (coupe-circuits) sont exigés car un système de stop doit être facilement accessible au **coureur** et aux Commissaires.*

Lorsque le coureur est assis en position normale, il doit pouvoir interrompre toutes les transmissions électriques entre les accumulateurs et les consommateurs d'énergie au moyen d'un disjoncteur général du système d'allumage placé devant lui. Cet interrupteur doit être placé de manière à ce qu'il puisse être également actionné depuis l'extérieur du véhicule. Ce coupe-circuit doit être clairement identifié comme tel.

L'utilisation d'un cordon relié au **coureur** afin d'opérer ce coupe-circuit en tant qu'alternative à un bouton est autorisée.

Le circuit général doit aussi inclure un second disjoncteur général qui doit être placé derrière le **coureur**, dans une position facile et reconnaissable tenant compte du fait que le véhicule peut être couché sur le côté suite à un accident. Ce disjoncteur doit être actionné par un bouton rouge et identifié par un cercle jaune (minimum de 8 mm de diamètre) avec « Urgence » écrit en lettres rouges ou noires.

Les options suggérées ci-dessous sont acceptables, ainsi que d'autres solutions respectant les exigences énumérées. Les équipes devront démontrer l'opération des arrêts d'urgence lors de l'inspection technique.

1. Un interrupteur de basse tension (i.e. bouton pression) comme contrôle d'un relais de contacteur dans lequel le contacteur peut être placé près du moteur et ainsi maintenir les tensions de voltage et de courant loin du **coureur** et de la partie supérieure du véhicule.
2. Un relais avec un interrupteur « coupe-circuit » intégré, qui doit opérer la totalité du voltage de la batterie où qu'il soit installé.

L'opération du disjoncteur général doit également isoler toute résistance de pré-charge, s'il y en a.

Afin d'empêcher la fusion des contacts du disjoncteur général du circuit, ses caractéristiques des ampères à la seconde carrée, représentant la chaleur dégagée sur les contacts du disjoncteur pendant l'allumage, doit être suffisant pour garantir une opération correcte du disjoncteur général, même en cas de surtension de courant, particulièrement lorsque c'est le cas pendant la connexion de l'accumulateur à une prise.

Des accumulateurs de faible puissance fournis pour des circuits de basse tension, i.e. circuits auxiliaires, n'ont pas besoin d'être isolés par le coupe-circuit général – Stop d'Urgence, si ils sont totalement isolés des accumulateurs de puissance principale.

50.04.8 Indicateur de puissance

Lorsque le véhicule est sous tension, il doit y avoir deux indicateurs clairement visibles, une lumière au tableau de bord et un feu à l'arrière du véhicule.

Le feu arrière doit être rouge et visible à une distance d'au moins 10 mètres, de côté ou vers l'arrière, et doit clignoter une à deux fois par seconde (cycle de fonctionnement de 50%).

50.04.9 Fusibles de courant de surcharge

Un fusible de courant de surcharge est un dispositif qui interrompt automatiquement le courant électrique dans lequel il est installé au cas où le niveau de ce courant dépasse une limite pour une période spécifique.

Les fusibles et disjoncteurs de circuit (mais jamais le disjoncteur du circuit moteur) sont considérés comme des fusibles de courant de surcharge. Des fusibles de circuit électronique extrêmement rapides et fusibles rapides sont adéquats. Ces fusibles doivent être placés de façon à être facilement accessible et situés aussi près que possible de l'accumulateur des deux polarités.

Tous les câbles électriques à l'intérieur du motorcycle doivent être protégés au moyen de fusibles de courant de surcharge au taux conforme au diamètre des conducteurs individuels. Les fusibles de courant de surcharge ne doivent en aucun cas remplacer le disjoncteur du circuit (interrupteur d'arrêt d'urgence).

50.04.10 Sécurité électrique générale

Les éléments utilisés ne doivent, en aucune façon, provoquer des blessures, soit pendant une opération ordinaire ou dans des cas prévisibles de défaillance. Les éléments utilisés pour protéger des personnes ou des objets doivent remplir sérieusement leur fonction pendant un laps de temps approprié.

50.04.11 Résistance de l'isolation

Chaque élément de l'équipement électrique doit avoir une résistance minimale de l'isolation entre tous les éléments sous tension et la terre.

Pour de l'équipement jusqu'à 300 volts à terre, la résistance de l'isolation doit atteindre la valeur suivante: 250 k Ohms.

Pour les équipements de plus de 300 volts à terre, la résistance de l'isolation doit atteindre la valeur suivante: 500 k Ohms.

Le calcul de la résistance de l'isolation doit être effectuée en utilisant un voltage d.c. d'au moins 100 volts.

50.04.12 Force diélectrique

Tout l'équipement électrique du véhicule fonctionnant à l'électricité doit remplir les conditions suivantes:

Concernant la force diélectrique, une distinction doit être faite entre les matériaux d'isolation légère, normale ou renforcée.

L'isolation normale est une isolation qui peut résister à un voltage de contrôle d'au moins 2000 volts à 50 hertz pendant une minute. Elle doit être utilisée uniquement pour des circuits électriques d'un voltage nominal ne dépassant pas 500 volts.

L'isolation légère ne doit pas être utilisée (excepté pour les circuits de bord).

Tous les éléments électriquement sous tension doivent être protégés contre les contacts accidentels. Les matériaux d'isolation qui n'ont pas de résistance mécanique suffisante, c.-à-d. couche de vernis, émail, oxydes, fibres de vernis (gonflés ou non) ou rubans d'isolation ne sont pas autorisés.

Tous les éléments électriques conducteurs non branchés doivent être connectés à la masse du motocycle.

50.04.13 Condensateurs

Le voltage à travers les condensateurs faisant partie du circuit du courant devraient tomber au-dessous de 65 volts en 5 secondes après que le disjoncteur général du circuit soit ouvert ou après que les fusibles du courant de surcharge de l'accumulateur aient sauté.

50.04.14 Fixation de l'accumulateur

L'accumulateur doit être placé solidement à l'intérieur du véhicule et être protégé contre les courts-circuits et les fuites. L'accumulateur doit être fixé au cadre au moyen de brides en métal muni d'un couvercle isolant,

La fixation doit être conçue de façon à ce que ni l'accumulateur, ni le dispositif de fixation et ni les points de fixation ne puissent se détacher, même en cas d'accident. Une carrosserie solide en plusieurs éléments doit séparer l'emplacement de l'accumulateur de celui du coureur. Chaque boîte d'accumulateur doit comprendre une admission d'air avec sa sortie.

*L'installation de l'accumulateur doit assurer qu'en cas de fuite ou d'explosion de la cellule de l'accumulateur, les contenus n'atteignent pas le **coureur** et n'interfèrent en aucune manière dans la visibilité du **coureur** et la sécurité de pilotage de la machine.*

50.04.15 Contrôle de puissance

Un accélérateur (contrôle de puissance) à retour automatique doit être utilisé.

01.53 **SPECIFICATIONS COMPLEMENTAIRES POUR LES SIDECARS**
(pour les Sidecars de Courses sur Pistes, se référer aux mêmes
articles dans la même section)

53.02

La traction se fera uniquement par la roue arrière du motorcycle.

53.06

Le guidon doit être fixé solidement aux fourches; il sera positionné à une hauteur au-dessus du point central du siège.

Le véhicule doit être muni d'une tête de fourche qui, comme le guidon, ne doit pas être fixée à la partie non suspendue de la suspension de la roue avant.

53.07

Afin de réduire la torsion dans la direction, il est autorisé de déplacer les traces des roues avant et arrière pour y laisser un écart maximal de 75 mm.

53.08

Le réservoir à essence doit être protégé de manière convenable et indépendante contre tout contact avec le sol.

53.09

Les sidecars articulés sont strictement interdits.

53.10

Le sidecar doit être fixé au motorcycle en trois points au minimum, s'il ne fait pas partie intégrante du châssis.

Les points de fixation ne doivent pas bouger. Si l'angle d'inclinaison est variable, il doit être placé de telle façon qu'il soit solidement attaché et pas uniquement serré.

53.13

Une structure de sangles entrecroisées ou d'un treillis métallique (grillage) doit boucher l'ouverture entre le motorcycle et le sidecar pour empêcher que le pied du coureur ne puisse toucher accidentellement le sol.

53.14

Les dimensions minimum du sidecar pour le passager sont:

Longueur	1000 mm
Largeur	400 mm

Hauteur du pare-brise protégeant le passager: 300 mm minimum (voir diagramme F).

53.15

La garde au sol du véhicule, mesurée lorsque le motocycle est chargé, ne doit pas être inférieure à 175 mm.

53.16

Pour les sidecars, la roue arrière et la roue du sidecar doivent être couvertes ou protégées avec un matériau solide.

53.20

La distance entre les traces laissées par les lignes médianes de la roue arrière du motocycle et celle du sidecar doit être de 800 mm au minimum et de 1150 mm au maximum.

53.21

Sur le côté «libre» du motocycle (et donc pas le côté du sidecar), le tuyau d'échappement ne doit pas dépasser de plus de 330 mm le centre de la machine. De l'autre côté, le tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du sidecar (voir diagramme F). L'extrémité arrière du tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière du pneu arrière. Au cas où la plate-forme du sidecar est plus courte que le pneu arrière du motocycle, le pot d'échappement ne doit dépasser le bord arrière de celle-là.

01.55 PLAQUES-NUMEROS

*Des plaques-numéros sont requises pour les **Rallyes Tout Terrain**.*

L'Organisateur fournira à chaque coureur un ensemble de plaques d'identification comprenant 1 plaque frontale et 2 plaques latérales appelées plaques-numéros La taille et l'emplacement exact de ces plaques-numéros seront expliqués dans le RP.

Les plaques-numéros devront être apposées visiblement à l'avant et sur les côtés à l'arrière **du motorcycle**. Elles ne devront en aucun cas recouvrir, pendant toute la durée du Rallye, même partiellement, l'immatriculation de la moto.

55.07

Les chiffres doivent être lisibles et, comme le fond, doivent être peints en couleurs mates antireflet. Les dimensions minimum des chiffres doivent être:

Hauteur:	140 mm
Largeur de chaque chiffre:	80 mm
Largeur des traits:	25 mm
Espace entre deux chiffres:	15 mm

55.08

Le système anglais de chiffres doit être utilisé – c'est-à-dire, une simple barre pour le "un" et un "sept" non-barré (voir diagramme 0).

55.09

Toute autre plaque-numéro ou marque sur un motorcycle pouvant prêter à confusion avec le numéro valable doit être enlevée avant le départ d'une compétition.

55.12 Couleurs des plaques-numéros

La couleur du fond et des chiffres varie selon la classe du motorcycle et le genre de compétition. Les détails étant indiqués dans le Règlement Particulier de chaque manifestation.

Les couleurs doivent être mates, conformément au tableau de couleurs RAL, c'est-à-dire:

NOIR	9005
JAUNE	1003
ROUGE	3020
BLANC	9010
VIOLET	4006

Les couleurs qui doivent être utilisées sont:

Rallyes Tout Terrain	450cc	Fond jaune	Chiffres noirs
	Plus de 450cc	Fond blanc	Chiffres noirs
	Quads	Fond rouge	Chiffres blancs
	Féminine	Fond violet	Chiffres blancs

55.13

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Commissaire Technique sera finale.

01.56 FEUX, DISPOSITIF DE SIGNALISATION ET TACHYMETRES

Les motos et leur équipement doivent être conformes aux exigences légales nationales pour la circulation routière du pays dans lequel le véhicule est immatriculé, ainsi qu'aux autres normes spécifiées dans le Règlement Particulier.

Le générateur électrique doit fonctionner en continu et normalement en ce qui concerne le courant et le voltage pendant la compétition et lors du contrôle après la compétition. Les connexions électriques doivent être maintenues.

MOTOCYCLES RALLYES TOUT TERRAIN

01.58 GENERALITES

Tous les véhicules des catégories **Championnat du Monde 450cc, Trophée Open** et Quads doivent être conformes en tout point aux exigences de la Convention de Vienne 1968, même si le pays constructeur du motorcycle n'est pas signataire de la Convention, et doivent être immatriculés pour la circulation routière.

58.01 Equipement lumineux et de sécurité

Le système d'éclairage **de toutes les** catégories devra être en tout point conforme à la Convention Internationale sur la circulation routière; de plus :

Les phares avant et feux arrière d'origine peuvent être modifiés ou remplacés. Des phares supplémentaires peuvent être ajoutés.

Chaque motorcycle/quad devra être équipé d'au moins :

- Un phare avant (55 watts minimum ou équivalent en «lumens»)
- Un feu arrière homologué, avec stop
- En supplément, un feu de brouillard (21 Watts minimum ou équivalent en «lumens»), d'une surface minimum légale, qui peut être fractionné en deux éléments et peut être clignotant
- Un générateur électrique d'une puissance de 140 watt minimum
- Un avertisseur sonore de 90 dB/A minimum, mesuré à un mètre.
- Minimum un rétroviseur
- **Un réservoir fixe rigide de 3 litres d'eau**

Tous les motorcycles/quads doivent être dotés de l'équipement de survie nécessaire comme mentionné dans les Annexes Rallyes Tout Terrain, Art. 081.23.

58.01 Carburant

Pour toutes les catégories, le moteur doit être alimenté de carburant sans plomb selon les spécifications FIM pour les carburants (voir art. 01.63) et d'un type équivalent à celui des stations-service publiques. Les exceptions seront mentionnées dans le RP de la manifestation.

01.59 CATEGORIES CHAMPIONNAT DU MONDE 450cc ET TROPHEE OPEN

Basés sur la production en série, motorcycles autorisés sur la route

Les pièces principales : cadre, moteur (cylindre, culasse et carters moteur) et le bras oscillant utilisées doivent être des pièces standards et doivent être disponibles librement par le public. Ces pièces principales, à l'exception des carters moteurs, peuvent être modifiées mais doivent respecter les Règles Techniques FIM pour les Rallyes Tout Terrain.

Tous les motocycles sont conformes au Groupe A1 (Art. 01.07).

59.01 Cylindrée moteur

Catégorie Championnat du Monde 450cc :

Monocylindres et bicylindres jusqu'à 450cc

Catégorie Trophée Open :

Monocylindres et bicylindres au-dessus de 450cc jusqu'à 1300cc

59.02 Moteur

Le numéro du moteur doit rester visible en tout temps.

La préparation du moteur est libre, à l'exception du carter moteur qui doit être strictement d'origine.

Un « changement de moteur » consiste à sortir le moteur du cadre de la moto. Le moteur « A » monté d'origine dans la moto peut-être enlevé du cadre afin d'être réparé et remplacé par le moteur « B ». Le moteur « A » peut être réparé durant la Manifestation, pour autant que les carters moteurs marqués pendant la vérification technique préliminaire restent les mêmes.

Les réparations sont libres en cours de manifestation sur le haut moteur (cylindre et culasse). Toute intervention sur le bas moteur (intérieur des carters moteurs) sera considérée comme un changement de moteur.

Un minimum de un boulon/écrou utilisé pour tenir le moteur doit être percé afin de pouvoir attacher un plomb enserrant le cadre.

Le moteur peut être sorti du cadre afin de réparer des pièces qui ne sont pas les carters. Ceci peut être fait uniquement sous le contrôle du Commissaire Technique. Seul le Commissaire Technique peut couper et remplacer les plombs sans que cela entraîne de pénalité.

59.03 Système d'échappement

L'(les) extrémité(s) du (des) silencieux doit/doivent être arrondies pour éviter qu'elle(s) soit(ent) coupante(s).

59.04 Cadre et annexes

Le cadre principal doit être marqué du Numéro d'Identification du Véhicule (VIN) d'origine. Le numéro du cadre (VIN) doit rester visible en tout temps.

Le cadre ne peut pas être remplacé pendant la manifestation. Le cadre peut être réparé sous le contrôle du Commissaire Technique.

59.05 Réservoir(s) d'essence

La capacité totale d'essence contenue dans tous les réservoirs est de 35 litres au maximum.

59.06 Poids

Aucune restriction.

01.60 CATEGORIE QUADS

Les pièces principales : châssis et le moteur (cylindre, culasse et carter moteur) utilisés doivent être des pièces standards et doivent être disponibles librement par le public. Ces pièces principales, à l'exception des carters moteurs, peuvent être modifiées mais doivent respecter les Règlements Techniques FIM pour les Rallyes Tout Terrain – catégorie Quads.

Deux groupes sont autorisés :

- Groupe G/ Quad de compétition :

Propulsé par l'action de deux roues (2 roues motrices).

- Groupe H /Quad de compétition :

Propulsé par l'action de quatre roues (4 roues motrices).

Se référer à l'article 01.7/ Classes pour la définition.

60.01 Cylindrée moteur

Groupe G :

- de 250cc à 350cc pour les moteurs bicylindre, 2 temps,

- jusqu'à 500cc pour les moteurs monocylindre, 2 temps,

- jusqu'à 750cc pour les moteurs mono- ou bicylindre, 4 temps.

Groupe H :

- jusqu'à 900cc pour les moteurs mono- ou bicylindre, 4 temps.

60.02 Moteur

Le numéro du moteur doit rester visible en tout temps

La préparation du moteur est libre, à l'exception du carter moteur qui doit être strictement d'origine.

Un « changement de moteur » consiste à sortir le moteur du châssis du quad. Le moteur « A » monté d'origine dans le quad peut être enlevé du châssis afin d'être réparé et remplacé par le moteur « B ». Le moteur « A » peut être réparé durant la Manifestation, pour autant que les carters moteurs marqués pendant la vérification technique préliminaire restent les mêmes.

Les réparations sont libres en cours de manifestation sur le haut moteur (cylindre et culasse). Toute intervention sur le bas moteur (intérieur des carters moteurs) sera considérée comme un changement de moteur.

Un minimum de un boulon/écrou utilisé pour tenir le moteur doit être percé afin de pouvoir attacher un plomb enserrant le châssis.

Le moteur peut être sorti du châssis afin de réparer des pièces qui ne sont pas les carters. Ceci peut être fait uniquement sous le contrôle du Commissaire Technique. Seul le Commissaire Technique peut couper et remplacer les plombs sans que cela entraîne de pénalité.

60.03 Spécification des machines

La machine est uniquement dirigée par les roues avant.

60.04 Système d'échappement

Le silencieux ne doit pas dépasser l'aplomb arrière du quad. Le tube de l'échappement du silencieux doit être protégé par un bord arrondi de 4 mm minimum.

60.05 Cadre et annexes

Le cadre principal doit être marqué d'un Numéro d'Identification du Véhicule (VIN). Le numéro du cadre (VIN) doit rester visible en tout temps.

Le cadre ne peut pas être remplacé pendant la manifestation. Le cadre peut être réparé sous le contrôle du Commissaire Technique.

60.06 Coupe-circuits

Les quads doivent être équipés d'un coupe-circuit de sécurité qui doit interrompre le circuit primaire de l'allumage et être relié en permanence au **coureur** par un cordon enrouleur, non élastique d'une longueur adéquate (max. de 100 cm étiré), similaire à un cordon de téléphone.

60.07 Plaques-numéros

Quatre plaques-numéros sont exigées:

- Plaque fixée à l'avant de la machine au niveau du phare, placée en avant.
- Plaque de chaque côté de la machine placée sur le garde-boue arrière.

60.08 Suspensions

Toutes fixation des éléments de suspension avant et arrière, des bras de suspension ainsi que les axes de la direction sont freinés par un fil métallique de sécurité ou une goupille.

60.09 Freins, roues et jantes

Le diamètre max. des jantes des roues arrière ne peut pas dépasser 12 pouces dans le Groupe G et 15 pouces dans le Groupe H. Les roues à rayons ne sont pas autorisées.

Chaque roue avant doit être munie d'un frein fonctionnel installé sur l'axe de roue et commandé par un levier au guidon.

A l'arrière, le véhicule doit être muni d'un frein sur chaque roue ou d'un frein solidaire de l'axe de transmission des roues, commandés soit par un levier au guidon, soit par une pédale au pied.

60.10 Garde-Boue

Les roues avant et arrière doivent être protégées par des garde-boue en matériaux souples couvrant chaque roue sur un angle de 30 degrés minimum.

60.11 Réservoirs d'essence

Les réservoirs supplémentaires doivent être en retrait de 25mm (1 pouce) minimum par rapport au bord des barres de protection.

La capacité totale maximum d'essence contenue dans tous les réservoirs est de 45 litres.

60.12 Protection (voir diagramme Q)

La transmission secondaire par chaîne doit être équipée d'une protection qui couvre la couronne arrière de la chaîne et le disque de frein.

Un garde chaîne sur le pignon de sortie de boîte de vitesses est obligatoire. Cette protection doit couvrir au moins 30% du pignon de la sortie de boîte pour prévenir que la main/le pied du coureur puisse happée. Toute la partie inférieure de la chaîne (ou brin inférieur) doit être protégée par un garde- chaîne, solidement fixé.

Un tube de protection ou une "barrière" doit être fixé à l'avant et à l'arrière du véhicule.

Une barre de protection (ou "barrière") avec un profil arrondi (diamètre minimum : 25 mm or 1 pouce) doit être installée de chaque côté du véhicule. Cette barrière doit être dans le prolongement de l'alignement des roues, afin d'éviter l'effet d'encastrement. Il ne doit y avoir aucune partie saillante.

Une structure de sangles entrecroisées ou un treillis métallique (grillage) doit boucher l'ouverture entre les roues et la barrière pour empêcher que le pied du coureur ne puisse toucher accidentellement le sol.

60.13 Dimensions

La largeur ne peut excéder 1300 mm pour le groupe G et 1400 mm pour le groupe H.

La hauteur maximum au niveau du siège du coureur est de 950 mm pour le groupe G et 1000 mm pour le groupe H.

60.14 Poids

Aucune restriction.

01.63 CARBURANT, MELANGES CARBURANT/HUILE

Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb dans le sens usuel de cette appellation (à l'exception des moteurs quatre temps - mono cylindre, en Courses sur Pistes).

63.01 Propriétés physiques pour le carburant sans plomb

63.01.1 *Le carburant sans plomb doit être conforme aux spécifications de la FIM.*

63.01.2 Le carburant sans plomb (**incl.E10**) sera conforme à la spécification de la FIM, si:

(a) Il respecte les caractéristiques suivantes:

Propriété	Unités	Min.	Max.	Méthode de Contrôle
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163
Oxygène	% (m/m)		4.0	EN 13132 ou 14517
Azote	% (m/m)		0.2	ASTM D 4629
Benzène	% (V/V)		1.0	EN 238 ou EN 14517
Pression de vapeur (PV)	kPa		95.0	EN 13016-1
Plomb	g/L		0.005	EN 237 ou ICP-OES
Manganèse	g/L		0.005	ICP-OES
Densité at 15°C	kg/m ³	720.0	775.0	EN ISO 12185
Stabilité à l'oxydation	minutes	360		EN ISO 7536
Gomme existante	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Soufre	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 ou 20884
Corrosion du cuivre	rating		class 1	EN ISO 2160
Distillation:				
E à 70°C	% (V/V)	22.0	50.0	EN ISO 3405
E à 100°C	% (V/V)	46.0	71.0	EN ISO 3405
E à 150°C	% (V/V)	75.0		EN ISO 3405
Fin d'ébullition	°C		210	EN ISO 3405
Résidu	% (V/V)		2.0	EN ISO 3405
Aspect	claire et limpide			Inspection visuelle
Ethanol (1)	% (V/V)		10	EN 13132 ou 14517
Oléfines	% (V/V)		18.0	EN 14517 ou 15553
Aromatiques	% (V/V)		35.0	EN 14517 ou 15553
Total di-oléfines	% (m/m)		1.0	GCMS/HPLC

(1) Doit respecter l'EN 15376

(b) La totalité des composants individuels d'hydrocarbure présents dans des concentrations de moins de 5% m/m doivent constituer au moins 30% (m/m) du carburant. La méthode de contrôle s'effectuera par chromatographie gazeuse et ou par GC/MS.

- (c) *La concentration totale de naphthènes, oléfines et aromatiques pour chaque groupe classé par nombre d'atomes de carbone n'excédera pas les valeurs données dans le tableau suivant:*

%	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naphthènes	0	5	10	10	10	10
Oléfines	5	20	20	15	10	10
Aromatiques	-	-	1.2	35	35	30

La concentration totale en naphthènes bicycliques et en oléfines bicycliques ne peut pas être supérieure à 1% (m/m). La méthode de contrôle utilisée sera la chromatographie gazeuse.

- (d) *Seuls les composés oxygénés suivants sont autorisés:*

Méthanol. Ethanol. Alcool iso-propylique. Alcool iso-butylique. Methyl tertio-butyl éther. Ethyl tertio-butyl éther. Tertio-amyl methyl ether. Di-isopropyl éther. Alcool normal-propylique. Alcool tertio-butylique. Alcool normal-butylique. Alcool second-butylique.

- (e) *La concentration en manganèse ne peut pas être supérieure à 0.005 g/l. Actuellement cette tolérance est uniquement destinée à couvrir le risque potentiel d'une contamination mineure par d'autres carburants. Le carburant ne contiendra aucune substance susceptible de réaction exothermique en l'absence d'oxygène extérieur.*

Les essences de substitution aux carburants plombés, bien que fondamentalement exemptes de plomb ne peuvent pas être considérées comme une alternative à l'emploi de carburant sans plomb. Ces essences pourraient en effet contenir des additifs inacceptables, incompatibles avec les Règlements FIM régissant les carburants.

63.01.3 Ethanol E85 sera conforme à la spécification de la FIM, si:

(a) Il respecte les caractéristiques suivantes:

Propriété	Unités	Min.	Max.	Méthode de Contrôle
RON		95.0	110	EN ISO 5164
MON		85.0	100	EN ISO 5163
Pression de vapeur (PV)	kPa	35.0	95.0	EN 13016-1
Plomb	mg/L		1	ICP-OES
Manganèse	mg/L		1	ICP-OES
Stabilité à l'oxydation	minutes	360		EN ISO 7536
Gomme existante	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Soufre	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 ou 20884
Corrosion du cuivre	cotation		classe 1	EN ISO 2160
Distillation:				
Fin d'ébullition	°C		210	EN ISO 3405
Résidu	% (V/V)		2	EN ISO 3405
Aspect	Claire et limpide			Inspection visuelle
Ethanol + alcools supérieurs	% (V/V)	75		EN 13132 ou 14517
Alcools supérieurs (C3-C8)	% (V/V)		2.0	EN 13132 ou 14517
Méthanol	% (V/V)		1.0	EN 13132 ou 14517
Ethers (5 atomes de C ou plus)	% (V/V)		5.2	EN 13132 ou 14517
Supercarburant sans plomb, spécifié dans 2.10.1.2	% (V/V)	14	25	
Eau	% (V/V)		0.3	EN 12937
Chlore minéral	mg/L		1	EN 15484
Acidité (acide acétique)	% (m/m) (mg/L)		0.005 (40)	EN 15491

63.02 Huile

Pour les mélanges 2 temps, les tolérances suivantes pour les spécifications de carburant sont autorisées:

• Densité à 15°C	Plus/moins 30 kg/m ³
• Résidu de distillation	Pas contrôlé

Toute infraction aux spécifications du carburant entraînera obligatoirement la mise hors course du concurrent pour toute la manifestation (voir également art. 140.1 du Code Sportif **FIM**). Le résultat de l'analyse effectuée sur l'échantillon du carburant du concurrent (échantillon A ou B) le plus favorable au concurrent sera pris en considération. (Voir également art. 63.05.3).

Si le carburant disponible localement pour l'épreuve n'est pas d'une qualité suffisante pour utilisation par les coureurs, une dérogation devra être demandée à la FIM par la FMN du pays organisateur pour permettre l'utilisation d'un carburant ne répondant pas aux caractéristiques définies ci-dessus.

63.03 Air

En tant qu'oxydant, seul de l'air ambiant peut être mélangé au carburant.

63.04 Premiers Contrôles

63.04.1 A tous les Championnats et Prix FIM, la FIM peut demander des contrôles de carburant avant, ou au moment de la livraison, à une manifestation où de tels carburants sont utilisés.

63.04.2 La FIM peut demander à toute personne ou organisation, étant un fournisseur potentiel de carburant, de soumettre un échantillon pour contrôler sa conformité avec les spécifications de carburant figurant dans l'art. 63.01.

63.05 Procédures de Contrôle du Carburant

63.05.1 Des contrôles de carburant peuvent être effectués à tout moment et en tout lieu pendant la durée de toute manifestation sous l'autorité de la FIM.

63.05.2 Le Bureau CTI, en consultation avec le **Directeur** de la Commission concernée, est le seul autorisé à, et peut diriger l'administration des contrôles de carburant au cours d'une manifestation de Championnat ou de Prix FIM. Les instructions doivent être mentionnées dans un document écrit (Ordre de Contrôle de Carburant) qui doit être remis au Président de Jury **FIM (ou la Direction de Course, lorsque c'est applicable)** avant la manifestation. Le Président de Jury **FIM (ou la Direction de Course, lorsque c'est applicable)** doit remettre l'Ordre de Contrôle de Carburant au Commissaire Technique en Chef de la manifestation, qui est chargé de l'administration des contrôles de carburant. L'Ordre de Contrôle de Carburant doit contenir:

(a) Le critère (qui peut être le hasard) de sélection des machines sur lesquelles des échantillons seront prélevés; et

(b) Les officiels qui doivent effectuer les contrôles.

(c) Au moins 3 des caractéristiques spécifiées dans les articles 63.01 et 63.02 doivent faire l'objet de contrôles, ou uniquement 1 caractéristique, lorsqu'un «contrôle simplifié» ou «méthode de contrôle sur place» approuvé par ASTM est utilisé pour la détection d'une seule caractéristique dans un échantillon de carburant.

63.05.3 *Les contrôles de carburant doivent être effectués en fonction de l'Ordre de Contrôle de Carburant, et ils doivent respecter les procédures suivantes:*

(a) Seuls les officiels nommés peuvent prendre des échantillons.

(b) Tous les containers à échantillons:

(i) doivent être propres et construits dans un matériau robuste, non réactif au carburant et imperméable.

(ii) doivent pouvoir être scellés;

(iii) doivent être munis d'un système d'identification.

(c) L'équipement utilisé pour extraire le carburant des machines doit être propre et construit dans un matériau non réactif au carburant.

(d) Les FMNR doivent s'assurer que 12 containers au minimum (12 X 1 litre chacun) soient fournis pour toutes les manifestations internationales.

(e) Chaque échantillon doit être divisé en deux et placé dans des containers séparés, (2 échantillons d'au maximum 1 litre chacun). Chaque échantillon peut être initialement contrôlé pour une des caractéristiques, utilisant une méthode de contrôle sur place approuvé par ASTM. Les résultats d'un tel contrôle doivent être immédiatement remis au Jury International. Les containers doivent être immédiatement scellés et identifiés en faisant référence à la machine sur laquelle l'échantillon a été prélevé.

Cette information doit être indiquée sur un certificat (Certificat FIM d'Echantillon de Carburant) qui doit certifier la date, le lieu et l'heure du prélèvement de l'échantillon, l'identité de la machine sur laquelle l'échantillon a été prélevé, et l'identité du coureur.

(f) Les deux échantillons (A et B) doivent rester sous le contrôle du Commissaire Technique. Le coureur ou le représentant du coureur/de l'équipe doit signer le Certificat FIM d'Echantillon de Carburant attestant qu'un échantillon a été prélevé et une copie doit lui être remise.

(g) A la fin de la manifestation, le Commissaire Technique doit remettre les deux échantillons (A et B) à un coursier agréé par la FIM, par le Président de Jury ou par le Commissaire Technique. Le Commissaire Technique doit retourner une copie du Certificat d'Echantillon de Carburant, signée par le coursier, au Président de Jury.

(h) Le coursier agréé doit remettre les deux échantillons (A et B), ainsi que les copies des Certificats d'Echantillon de Carburant correspondants, à un laboratoire agréé par la FIM, où leur contenu sera contrôlé conformément aux procédures scientifiques standard.

(i) Les résultats de ces contrôles doivent être joints à la copie du Certificat d'Echantillon de Carburant que le laboratoire a reçu, et remis à la FIM dès que possible, après l'obtention des résultats.

(j) Dans le cas de non-conformité aux règlements, la FIM doit avertir, dès que possible après réception des résultats:

(i) les coureurs ou les représentants d'équipe concernés;

(ii) la FMNR concernée;

(iii) le Président de Jury **FIM** de la manifestation concernée.

63.05.4 La FIM peut autoriser un ou plusieurs laboratoires nommés à contrôler les carburants. Une telle autorisation doit apparaître dans un document écrit distribué à toutes les FMNR.

63.05.5 Un Jury peut diriger l'administration des contrôles de carburant au cours de toute manifestation internationale autre qu'une manifestation de Championnat ou Prix FIM. L'Ordre de Contrôle de Carburant contenant les instructions du Jury doit être remis au Commissaire Technique. Un tel Ordre de Contrôle de Carburant fait autorité comme s'il avait été émis par le Bureau CTI sous l'art. 63.05.2. Les procédures pour l'administration des contrôles de carburant indiquées dans cet article, doivent être conformes aux procédures des art. 63.05.2 et 63.05.3.

63.05.6 Pour les contrôles indiqués dans l'art. 63.04, toutes les caractéristiques spécifiées dans l'art. 63.01 doivent être réunies pour que le carburant contrôlé soit conforme.

63.05.7 Pour les contrôles indiqués dans les art. 63.05.2 et 63.05.5, le carburant testé doit être conforme aux caractéristiques spécifiées dans l'Ordre de Contrôle de Carburant concerné.

63.06 Coûts des Contrôles de Carburant

63.06.1 *Les coûts des contrôles de carburant effectués selon les articles 63.04.1, 63.04.2 et 63.05.2 seront payés par la FIM.*

63.06.2 *Les coûts des contrôles de carburant effectués selon l'art. 63.05.5 seront payés par l'organisateur de la manifestation.*

63.06.3 *Lorsqu'un contrôle de carburant est ordonné par un Jury suite à une réclamation, la partie perdante doit supporter tous les frais du contrôle de carburant, ou une partie des frais fixée par le Jury.*

01.65 EQUIPEMENT ET VETEMENTS DE PROTECTION Vêtements et chaussures

Pendant les entraînements et les courses, les conducteurs et passagers devront porter les vêtements et chaussures suivants:

65.01

Les coureurs doivent porter un vêtement de protection en tissu ou en cuir, des bottes jusqu'aux genoux et des gants en cuir ou une matière équivalente.

Le port d'une protection dorsale ou d'un gilet comportant les protections avant et dorsales est recommandé.

65.05

Les matières de tous les vêtements et de leurs doublures doivent être contrôlées et garanties par un institut scientifique, en ce qui concerne leurs qualités de résistance au feu et à l'usure pour toutes les parties du vêtement qui sont en contact avec la peau. Ils doivent être ininflammables et peuvent être approuvés par une FMN (Fédération Motocycliste Nationale).

Se référer au même article dans la section 'Règlements techniques'.

65.07 Matière équivalente au cuir

Les caractéristiques suivantes des matériaux doivent au minimum être équivalentes à 1.5 mm d'épaisseur de peau de vache (et non pas peau dédoublée):

- 65.07.1** *Qualité ignifuge*
- 65.07.2** *Résistance à l'abrasion*
- 65.07.3** *Coefficient de frottement sur tous les types d'asphalte*
- 65.07.4** *Qualité d'absorption de la transpiration*
- 65.07.5** *Test médical - non toxique et non allergique*
- 65.07.6** *Le matériel doit être d'une qualité qui ne fond pas*

65.07.7 *Les équipements en matériaux autres que le cuir doivent porter une étiquette ou label « conforme aux règles FIM » cousu(e) ou collé(e) de façon permanente.*

65.08

Le fabricant de vêtements doit assurer que les produits et les matières portant son nom sont conformes aux règlements. La FIM ne peut pas être tenue responsable si un conducteur ou un passager se blesse malgré l'utilisation de ces articles.

01.67 PORT DU CASQUE

Il est obligatoire à tous les participants des entraînements et courses de porter un casque de protection. Le casque doit être correctement attaché, bien ajusté et en bon état. Le casque doit être muni d'un système de fixation par jugulaire.

Les casques fabriqués avec une coquille extérieure de plus d'une pièce sont autorisés pour autant, qu'en cas d'urgence, ils puissent facilement et rapidement être enlevés de la tête du coureur uniquement en détachant ou en coupant la jugulaire.

Tous les casques doivent être marqués avec l'une des marques des normes internationales officielles mentionnées à l'article 01.70 ou avec la Marque Approuvée (timbre) de la FMN du coureur. Les casques marqués par une FMN doivent être conformes avec l'une des normes internationales énumérées à l'article 01.70 avant l'approbation d'une FMN.

Le non-respect de ces règles entraînera l'exclusion.

01.69 INSTRUCTIONS PRATIQUES POUR LES CASQUES

69.01

Avant les entraînements et les courses, les contrôleurs, sous la surveillance du Commissaire Technique, peuvent vérifier que tous les casques soient conformes aux exigences techniques.

69.02

Si un casque n'est pas conforme aux exigences techniques et est défectueux, le Commissaire Technique doit ôter toutes les marques d'approbation et garder le casque jusqu'à la fin de la manifestation. Le coureur doit présenter un autre casque au Commissaire Technique pour approbation. Pour tout accident avec impact, le casque doit être présenté au Commissaire Technique pour être contrôlé (voir également l'article 77.02.14).

69.03

Tous les casques doivent être intacts et n'auront subi aucune altération à leur construction. Après une collision, le casque doit être présenté au Commissaire Technique pour examen.

69.04

Le Commissaire Technique et/ou le contrôleur technique peut effectuer les contrôles suivants avant que le coureur soit autorisé à prendre part aux entraînements:

69.04.1 *Que le casque est bien ajusté à la tête du coureur,*

69.04.2 *Qu'il n'est pas possible de faire glisser la jugulaire par-dessus le menton, lorsque complètement attaché,*

69.04.3 *Qu'il n'est pas possible d'enlever le casque en le tirant par l'arrière.*

01.70 MARQUES D'APPROBATION INTERNATIONALES RECONNUES POUR LES CASQUES

- Europe ECE 22-05 'P', 'NP' ou 'J'
- Japon JIS T 8133: 2000 (**jusqu'au 31.12.2011**)
JIS T 8133: 2007 (à partir de 01.01.2010)
- USA SNELL M 2005 (**jusqu'au 31.12.2011**)
SNELL M 2010 (à partir de 01.01.2010)

(voir les Normes Internationales de Casques dans la section diagrammes)

01.71 PROTECTION DES YEUX

Le port de lunettes, lunettes de protection ainsi que de visières et visières jetables est autorisé. Les protections des yeux et lunettes doivent être en matière sécurité. Les visières de casques ne doivent pas faire partie intégrante du casque.

Des protections provoquant des troubles de vision (verres rayés, etc.) ne doivent pas être employées.

01.73 COULEURS NATIONALES DES CASQUES
(à l'exception de la CCP)

Les couleurs nationales suivantes sont approuvées:

<i>Afrique du Sud</i>	MSA	<i>Noir, vert, bleu et rouge avec bandes jaunes et blanches</i>
<i>Allemagne</i>	DMSB	<i>Blanc avec bord noir</i>
<i>Andorre</i>	FMA	<i>Blanc avec bandes verticales bleues, jaunes et rouges</i>
<i>Argentine</i>	CAMOD	<i>Blanc avec bande horizontale bleue</i>
<i>Australie</i>	MA	<i>Vert et jaune de chaque côté et une représentation du drapeau australien rouge, blanc et bleu au sommet</i>
<i>Autriche</i>	OeAMTC	<i>Rouge vif, avec bande horizontale noire d'une largeur de 60 mm avec OeAMTC sur fond blanc sur le devant du casque</i>
<i>Belgique</i>	FMB	<i>Jaune</i>
<i>Brésil</i>	CBM	<i>Jaune et vert</i>
<i>Bulgarie</i>	BMF	<i>Vert et rouge</i>
<i>Canada</i>	CMA	<i>Blanc avec 3 feuilles d'érable rouges, une devant et une de chaque côté</i>
<i>Chili</i>	FMC	<i>Rouge avec bande bleue et étoiles jaunes</i>
<i>Chine</i>	CMSA	<i>Rouge et jaune</i>
<i>Danemark</i>	DMU	<i>Rouge et blanc</i>
<i>Espagne</i>	RFME	<i>Jaune et rouge</i>
<i>Etats-Unis</i>	AMA	<i>Bleu avec 2 bandes blanches</i>
<i>Finlande</i>	SML	<i>Blanc avec une croix bleue</i>
<i>France</i>	FFM	<i>Bleu</i>
<i>Grande-Bretagne</i>	ACU	<i>Vert</i>
<i>Grèce</i>	ELPA	<i>Blanc avec bord bleu</i>
<i>Hongrie</i>	MAMS	<i>Rouge et vert</i>
<i>Irlande</i>	MCUI	<i>Vert et orange</i>
<i>Italie</i>	FMI	<i>Rouge avec 2 bandes horizontales verte et blanche</i>
<i>Japon</i>	MFJ	<i>Blanc avec un cercle rouge sur le haut</i>
<i>Kenya</i>	KMSF	<i>Noir, rouge, vert avec des bandes blanches et le nom du pays KENYA sur chaque côté</i>
<i>Luxembourg</i>	MUL	<i>Pourpre</i>

<i>Mexique</i>	<i>FMM</i>	<i>Blanc avec bord vert et rouge</i>
<i>Monaco</i>	<i>MCM</i>	<i>Bleu et blanc</i>
<i>Norvège</i>	<i>NMF</i>	<i>Rouge et bleu</i>
<i>Nouvelle-Zélande</i>	<i>MNZ</i>	<i>Blanc avec kiwi noir devant</i>
<i>Pays-Bas</i>	<i>KNMV</i>	<i>Orange</i>
<i>Pérou</i>	<i>FPEM</i>	<i>Rouge avec rayures blanches de 75 mm de large et bordure à damiers bleu et jaune</i>
<i>Pologne</i>	<i>PZM</i>	<i>Blanc avec bande rouge</i>
<i>Portugal</i>	<i>FNM</i>	<i>Blanc</i>
<i>Rép. Tchèque</i>	<i>ACCR</i>	<i>Bleu avec bordure bleue, rouge et blanche</i>
<i>Roumanie</i>	<i>FRM</i>	<i>Noir avec bande verticale bleue, jaune et rouge portant l'emblème national</i>
<i>Russie</i>	<i>MFR</i>	<i>Blanc avec bande rouge autour de la bordure et une large bande verticale avec étoile</i>
<i>Saint-Marin</i>	<i>FSM</i>	<i>Blanc avec symbole officiel de la Rép. De Saint-Marin</i>
<i>Slovaquie</i>	<i>SMF</i>	<i>Bleu, rouge et blanc</i>
<i>Suède</i>	<i>SVEMO</i>	<i>Bleu et jaune</i>
<i>Suisse</i>	<i>FMS</i>	<i>Rouge avec croix blanche</i>
<i>Uruguay</i>	<i>FUM</i>	<i>Bleu clair</i>

D'autre part, pour les champions nationaux ou mondiaux en titre, une bande centrale d'environ 50 mm de largeur, allant de l'avant à l'arrière, au sommet, portant les couleurs nationales ou de l'arc-en-ciel est admise.

Dans les compétitions entre équipes nationales, les casques doivent être de la même couleur pour chaque membre de la même équipe et les couleurs du drapeau national doivent être représentées, soit en bandes ou par un autre dessin.

01.75 EMBLEME DE LA FIM

Dans certaines circonstances, la FIM peut autoriser le port de son emblème sur certains équipements, pour montrer que cet équipement est conforme aux normes prescrites par la FIM. Au cas où l'autorisation est accordée et pour autant que l'équipement sur lequel il figure soit en bonne état l'emblème sert alors de garantie pour la conformité au standard énoncé par la FIM.

01.76 NUMEROS DE DOSSARDS

Les numéros du coureur (sur le dossard, veste) doivent correspondre aux numéros de départ sur le motocycle.

Les numéros de départ doivent être conformes à ce qui suit:

76.01

Numéros noirs sur fond blanc.

76.02

Surface dans laquelle les numéros doivent être imprimés: 25 x 25 cm maximum.

76.03

Hauteur du chiffre: 15 cm

76.04

Largeur du chiffre: 6 cm

76.05

Largeur d'un trait: 2 cm

76.06

Seul l'espace hors de la surface des 25 x 25 cm peut être utilisé pour la publicité.

76.07

Les dossards en matière PLASTIQUES ne sont pas autorisés.

01.77 CONTROLE

77.01 Vérification

Général

Un coureur est en tout temps responsable de sa machine.

77.01.1 *Le Commissaire Technique en Chef doit être présent au moins une heure avant le début du contrôle technique. Il doit informer le Directeur de Course, le Président du Jury et CTI Délégué, si présent, de son arrivée.*

77.01.2 Il doit s'assurer que tous les Commissaires Techniques, nommés pour la manifestation, effectuent correctement leur travail.

77.01.3 Il doit nommer les Commissaires Techniques pour les postes individuels de la course, des entraînements et du contrôle final.

77.01.4 Les inspections Techniques n'auront lieu qu'une fois que le formulaire de spécifications techniques du motocycle aura été présenté par l'Organisateur.

77.01.5 Le coureur, ou son mécanicien, doit se présenter avec la machine pour le contrôle technique dans les temps prescrits dans le Règlement Particulier. Sur demande du Commissaire Technique, les coureurs doivent se présenter à la vérification technique.

77.01.6 Le Commissaire Technique en Chef doit informer le Directeur de Course / Président du Jury des résultats du contrôle technique. Le Commissaire Technique en Chef établira alors une liste des motocycles acceptés et soumettra cette liste au Directeur de Course.

77.01.7 Le Commissaire Technique en chef a le droit de regarder/contrôler toute pièce du motocycle en tout temps pendant la manifestation.

77.02

Tout coureur ne se présentant pas comme requis ci-dessous pourra être exclu de la manifestation. Le Directeur de Course peut refuser, de prendre part aux essais ou à la course, à tout contrevenant aux règles ainsi qu'à tout coureur qui serait un danger pour les autres participants ou pour les spectateurs.

77.02.1 Le contrôle technique doit être effectué conformément à la procédure et à l'horaire fixés dans les Règlements CMS et le Règlement Particulier de la manifestation. Le nombre maximum de personnes autorisées à assister aux vérifications techniques est le coureur, plus deux autres. De plus, pour les manifestations par Equipe, le Directeur d'Equipe peut également être autorisé.

77.02.2 Le contrôle technique doit être effectué selon l'horaire fixé dans le Règlement Particulier de la manifestation.

77.02.3 Le coureur doit personnellement présenter un motocycle propre, **sans les marques anciennes des courses précédentes**, le casque prescrit et la fiche technique dûment remplie et confirmée.

77.02.4 Le coureur ne peut présenter qu'un seul motocycle.

77.02.5 *En premier lieu, le contrôle de niveau sonore doit être effectué. Le silencieux doit être marqué à la peinture. Le niveau de niveau sonore doit être enregistré sur la fiche technique.*

77.02.7 *Une inspection générale du motorcycle doit être faite conformément aux règlements FIM. Les motorcycles acceptés seront marqués conformément aux articles 061.44 ou 062.23 des Règlements sportifs d'Enduro.*

77.02.8 *Les coureurs doivent confirmer leur accord en signant le registre. Les machines seront placées dans le parc fermé.*

77.02.9 *Immédiatement après le contrôle technique, le commissaire technique en chef doit soumettre au Directeur de Course la liste des coureurs acceptés, des machines acceptées et les niveaux sonores.*

77.02.10 *Pendant la manifestation, dans les zones de départ et d'arrivée, le commissaire technique doit contrôler les réparations et changements qui sont faits aux machines. Il doit contrôler qu'aucune aide extérieure soit faite. Il doit également contrôler l'état des machines.*

77.02.11 *Lors des contrôles horaires individuels, le commissaire technique doit contrôler les réparations et l'assistance technique. Il doit également contrôler que les machines soient bien marquées (sceau sur le cadre) afin d'assurer qu'un changement de motorcycle n'ait pas eu lieu pendant la compétition.*

77.02.12 *A l'arrivée, à la fin de chaque jour, le commissaire technique doit contrôler toutes les pièces et l'état de la machine. Un coureur peut bénéficier de 30 minutes supplémentaires, mais uniquement pour changer ou réparer le silencieux (voir articles 061.44.5 et 062.23.2).*

Les concurrents doivent retirer leurs machines dans les 30 minutes après l'ouverture du parc fermé, sauf pour les machines choisies pour le démontage. Passé ce délai, les surveillants du parc fermé ne seront plus responsables des machines qui resteront.

77.02.13 *A l'arrivée, à la fin de la compétition, toutes les pièces marquées des motorcycles doivent être contrôlées. Après contrôle, les machines doivent être placées dans le parc fermé pendant 30 minutes, en cas de réclamation ou si un contrôle supplémentaire est exigé.*

77.02.14 *Si un motorcycle ou une partie du motorcycle doit être vérifié et complètement démonté, le motorcycle, la pièce ou le groupe de pièces mis en cause doit être scellé et envoyé dans un lieu pourvu du matériel spécifique nécessaire au démontage. La décision du lieu de cette opération doit être prise par le Jury.*

77.02.15 *Le démontage et le contrôle du motorcycle ou des pièces en question doit se faire en présence du Commissaire Technique nommé à la manifestation.*

77.02.16 *Les coûts de transport et de contrôle effectués conformément aux art. 77.02.14 et 77.02.15 seront payés par l'organisateur.*

77.02.17 *Lorsqu'un démontage est exigé et ordonné par le Jury conformément aux art. 77.02.14 et 77.02.15, suite à une réclamation, la partie perdante doit supporter tous les frais de transport et de contrôle, ou une partie de ces frais fixée par le Jury.*

77.05 Machines dangereuses

Si durant les essais ou la course, un Commissaire Technique constate une défektivité à une machine et que cette défektivité pourrait constituer un danger pour les autres conducteurs, il en notifiera le Directeur de Course ou son adjoint. C'est leur responsabilité d'exclure la machine des essais ou de la course.

01.79 CONTROLE DU NIVEAU SONORE

79.01 La méthode '2 mètres max' – La nouvelle méthode pour le contrôle du niveau sonore (ne s'applique pas aux machines de Trial)

Dans la continuité des mesures prises pour réduire le niveau sonore en faveur de l'environnement et dans le cadre de la campagne "RIDE QUIET", une nouvelle méthode de contrôle du niveau sonore dénommée "2 mètres max" sera progressivement appliquée à partir de 2010 dans les disciplines 'Tout-terrain' (et plus particulièrement en Motocross, Enduro et Courses sur Pistes.).

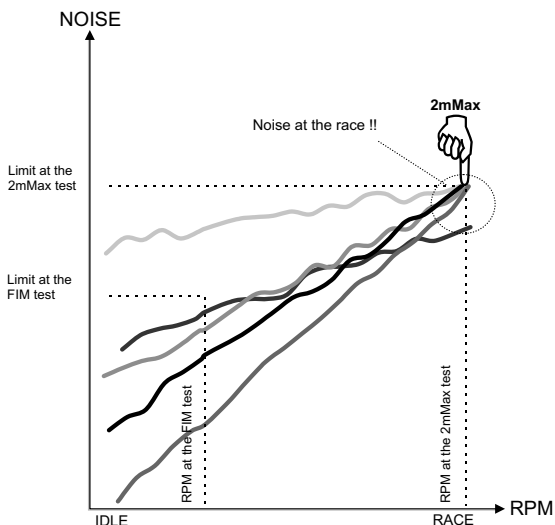
EN QUOI CONSISTE-T-ELLE ?

*La méthode "2 mètres max" a mis en évidence une très bonne corrélation entre la puissance acoustique (LwA) émise par les motos en pleine accélération, et les niveaux de bruit maximum relevés à proximité de ces mêmes motos, avec le moteur **au ralenti** et porté rapidement jusqu'aux régimes de rotation maximum.*

Les spécifications techniques et les moyens pour mettre en oeuvre cette nouvelle méthode, destinés aux commissaires techniques et des officiels, sont indiqués à l'article 79.01 des règlements techniques. Cet article reprendra dans le détail la méthode "2 mètres max", les niveaux sonores, les outils indispensables, etc.)

Seuls les niveaux sonores relevés avec la méthode « 2 mètres max » seront pris en compte par les commissaires techniques et le jury de l'épreuve pour décider de la conformité d'une moto par rapport aux niveaux sonores maximum autorisés.

LA METHODE 2 METRES MAX - IMAGE



LE MODE OPERATOIRE

La méthode consistera non plus à quantifier uniquement le bruit de l'échappement, mais le bruit global maxi atteint de la moto lorsque le moteur est à son régime maxi,

- ⇒ une régulation naturelle en 2T, ou
- ⇒ une régime de coupure en 4T.

Pour les moteurs de 250cc et 500cc (4 temps) utilisés en Speedway, 'Longtrack' et Courses sur Glace, dépourvus de limiteur de régime, il conviendra d'ouvrir en grand la poignée des gaz pendant 1 à 2 secondes au maximum.

LA PRÉPARATION DU SONOMÈTRE

- *calibré à 113,5 ou 93,5 dB afin de tenir compte de l'incidence de la boule anti-vent*
- *la boule anti-vent fixée sur le microphone*
- *pondération **A** activée*
- *pondération **Fast** activée*
- *calibre High **80~130 dB** sélectionné*
- *fonction MAX MIN activée – positionnée sur '**MAX**'*

LE POSITIONNEMENT DU SONOMETRE ET DE LA MOTO

- *Les niveaux sonores seront mesurés avec un sonomètre fixé sur un trépied, en position horizontale, à l'arrière de la moto.*
- ***S'assurer qu'aucun obstacle solide ne se trouve dans un rayon de 10 mètres autour du microphone.***
- ***Le sonomètre sera positionné à l'arrière de la moto, à une distance de 2m de la ligne centrale de la moto et à un angle de 45°, côté silencieux, et à 1,35 m du sol, le sonomètre en position horizontale.***
- ***La distance de 2m sera mesurée à partir du point où le centre du pneu arrière touche le sol.***
- *De préférence, on fera les tests sur un sol non réverbérant, par exemple : de l'herbe ou du gravillon.*
- ***Dans le cas d'un vent plus que modéré, les motocycles doivent être face à celui-ci.***
- *Le bruit ambiant devra être inférieur à 100 dBA.*

LE POSITIONNEMENT DE LA MOTO (voir illustrations ci après)

Les points de référence :

- *Pour une moto : le point de contact de la roue arrière au sol.*
- *Pour les motos équipés de 2 sorties d'échappement, la mesure se fera coté admission d'air. S'il y a une entrée d'air centrale, les deux silencieux seront mesurés.*

- *Pour les Sidecars: le point de contact de la roue du Sidecar au sol.*
- *Pour les Quads: la verticale au sol du point milieu de l'essieu arrière.*
- *Pour les Quads à sortie échappement décalée de l'axe médian, la mesure se fera coté départ.*

Pour faciliter les mesures répétitives, la moto pourra être positionnée à l'aide d'un cadre fixé au sol.

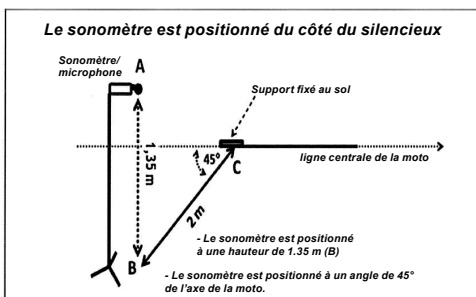
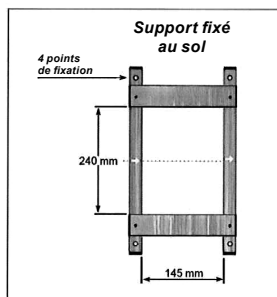
LA NOUVELLE MÉTHODE DE MESURES 2METRES MAX – PROTÉGEZ VOTRE OUIE – UTILISEZ DES PROTECTIONS POUR LES OREILLES

- *La mesure se fait moto sur ses roues, avec le moteur chaud.*
- *Le commissaire technique se place à côté de la moto, côté opposé au microphone, ou en avant du guidon à côté de la roue AV, afin de ne pas faire écran entre la moto et le microphone.*
- *Si un deuxième commissaire se tient en permanence au point de mesure, il lui est fortement conseillé de porter un atténuateur de bruit, casque anti-bruit ou bouchons d'oreilles.*
- *L'Inspecteur ouvrira la poignée de gaz aussi rapidement que possible jusqu'à la position complètement ouverte (immédiatement, dans les 0.3 secondes). Il la gardera au régime de rotations maximum pour au moins 1 seconde. Pour finir, l'inspecteur relâchera la poignée de gaz rapidement.*
- *Dans le cas où les résultats dépassent la limite d'une combustion de gaz non contrôlée, l'Inspecteur examinera encore la moto, 2 fois de plus au maximum.*
- *Pour des motos équipées d'un limiteur de régime moteur, l'ouverture de la commande de puissance sera faite – immédiatement, dans les 0.3 secondes - et maintenue ouverte jusqu'à ce qu'au moins 1 seconde se soit écoulée et/ou s'il y a un signe audible que le moteur est en surrégime.*
- *Pour des motos sans limiteur de régime moteur, l'ouverture de la commande de puissance devra être inférieure à 2 secondes et/ou quand il y a un signe audible que le moteur est mis en surrégime.*

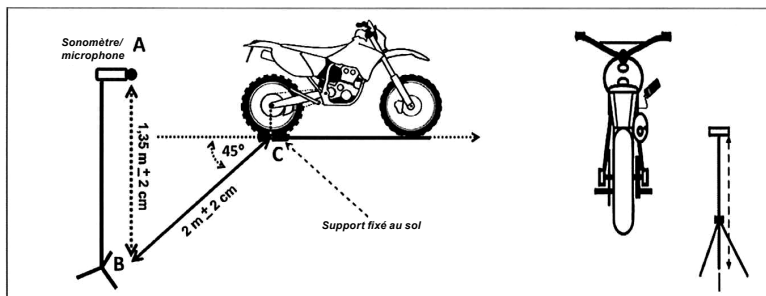
- Si le moteur tend à s'éteindre, fermer la commande de puissance légèrement et réouvrir la commande de gaz.
- Si des détonations apparaissent, la mesure est à recommencer.

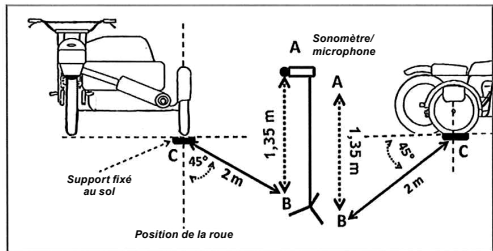
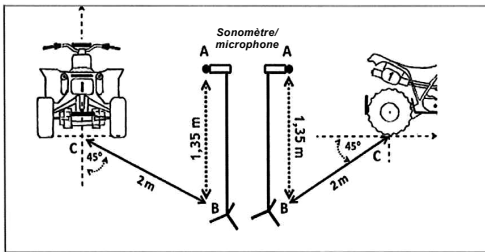
Les chiffres obtenus après l'essai ne seront pas arrondis vers le bas.

Pour la mesure du niveau sonore, l'opération de la poignée de gaz est du ressort de l'inspecteur seulement, qui ouvre la commande de gaz lui-même, afin de réduire au minimum l'influence d'un autre opérateur. Pour cette opération, il est utile d'avoir le microphone équipé d'une rallonge branchée au sonomètre.

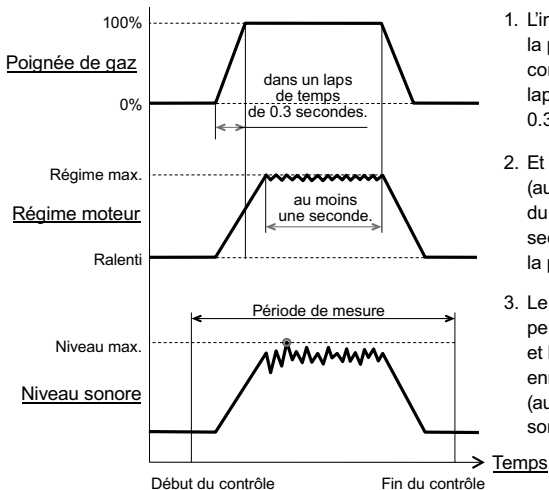


POSITION DU SONOMETRE EN RELATION AVEC LA MOTO





L'IMAGE DE LA PROCEDURE POUR MESURER LE NIVEAU SONORE



1. L'inspecteur doit ouvrir la poignée de gaz complètement dans un laps de temps de 0.3 secondes.
2. Et rester au max régime (au limiteur des révolutions du moteur) au moins une seconde. Ensuite, relâcher la poignée de gaz.
3. Le niveau sonore est mesuré pendant toute cette période et le niveau maximum sera enregistré dans tous les cas (automatiquement par le sonomètre).

LA MESURE – L'ENREGISTREMENT DU NIVEAU SONORE

- Lorsque la mesure est jugée acceptable, la noter puis appuyer sur la touche MAX MIN jusqu'à l'effacement de la valeur précédemment affichée.
- Appuyer de nouveau sur la touche MAX MIN pour réarmer le sonomètre.
- Le sonomètre est alors prêt pour la mesure suivante.

Des tentatives de la part d'un participant d'empêcher son moteur d'atteindre les chiffres du régime maximum de rotations publiés, seront considérées comme un non respect des règles.

Même après avoir passé les vérifications du niveau sonore, s'il y a doute, la moto pourra être à nouveau contrôlée.

Un régime du moteur notablement abaissé se détecte aisément à l'oreille. Si il y a un doute, il faut contrôler le régime maxi avant coupure à l'aide d'un tachymètre.

*Le niveau sonore sera limité aux niveaux mentionnés dans **la partie pour la discipline concernée (CMS, CEN, CCP).***

*Pour le contrôle du niveau sonore initial et l'inspection technique, un **coureur** (ou son mécanicien) présentera seulement un silencieux de rechange par machine.*

D'autres silencieux de réserve peuvent être présentés, après que tous les participants aient présentés leurs machines, ou dans les jours qui suivent la manifestation.

79.02 La méthode 'statique' (voir les sections Motocross et Trial)

79.03 Contrôle du son pendant et après une compétition

Dans une épreuve qui exige un contrôle final des machines avant que les résultats ne soient annoncés, ce contrôle devra inclure un contrôle du bruit pour au moins trois machines choisies à la discrétion du Directeur de Course en coopération avec le Chef des Contrôles Techniques. Se référer dans la partie de chaque discipline.

79.11 Limites du niveau sonore en vigueur

*Les silencieux sont vérifiés avec la méthode '2 mètres max' (voir l'art. 01.79 dans la 'Section Générale'). **En 2011, seule la méthode '2 mètres max' sera appliquée pour vérifier les niveaux sonores des silencieux.***

- **ENDURO / ISDE:** *Maximum 112 dB/A avant la course
Maximum 113 dB/A après la course*
- **RALLYES TOUT TERRAIN** *Maximum 115 dB/A avant la course
Maximum 116 dB/A après la course*

79.14

Pour la méthode '2 mètre max', l'interrupteur d'amortissement des vibrations doit être réglé sur "rapide" (FAST) et le niveau de mesure sur 'MAX' activé.

79.17 Contrôle du niveau sonore pendant une compétition

Dans une épreuve qui exige un contrôle du niveau sonore pendant son déroulement, les machines devront être conformes aux limites, sauf en tenant compte de la tolérance telle que mentionnée à l'art. 79.15.

01.80 DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMETRES

80.01

L'Officiel du Contrôle du niveau sonore (NCO) doit arriver à temps pour avoir des discussions avec le Directeur de Course et autres Officiels Techniques, de façon à ce qu'une procédure pour les tests et un emplacement convenable pour les effectuer puissent être convenus.

80.02

L'équipement de mesure du niveau sonore doit avoir un étalon compatible, qui doit être immédiatement utilisé avant le début des tests et toujours préalablement à un nouveau test, si une sanction disciplinaire peut être imposée.

Deux jeux d'équipement doivent être disponibles en cas de panne du tachymètre, du sonomètre ou du calibre lors du contrôle technique.

80.03

Avant d'effectuer un test, le NCO doit, si possible, prendre contact avec un maximum de deux titulaires de la licence FIM de Concurrent ou Constructeur, ou Chefs d'Equipe, qui ont un équipement pour le contrôle du bruit, y compris un compteur, afin de se mettre d'accord sur la précision du sonomètre officiel.

80.09 Corrections

*Instrument de Classe 1 (type 1): déduire 1 dB/A
Instrument de Classe 2 (type 2): déduire 2 dB/A*

80.10 Température ambiante

Aucune déduction

80.11 Précision de la méthode (tolérances)

Toutes les **corrections** sont cumulées.

Les décisions seront prises après avoir été préalablement discutées avec le Directeur Technique FIM et/ou Chef Commissaire Technique.

01.81 CHRONOMETRAGE

Depuis le 1.1.1993, la Commission Sportive est responsable du chronométrage.

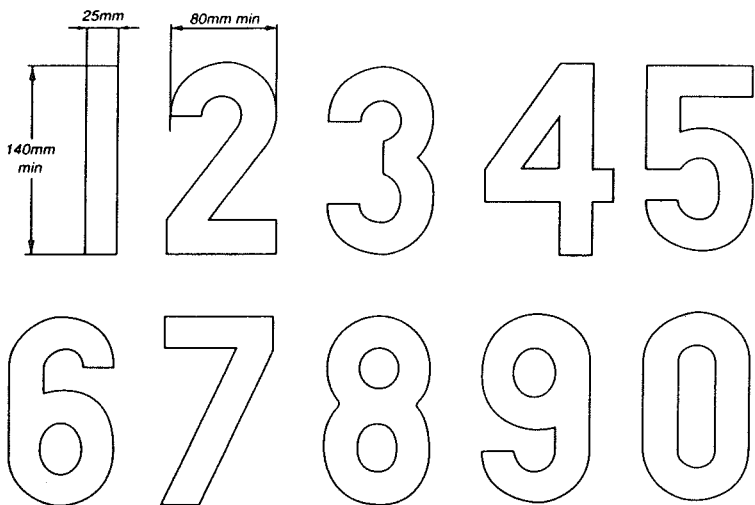
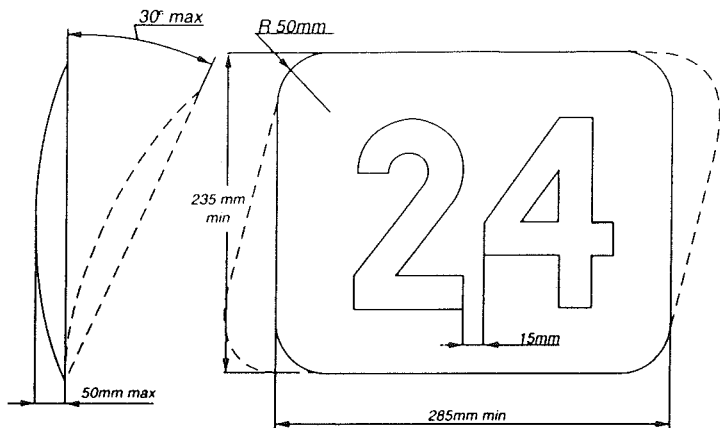
81.01 Instruments de chronométrage

Toutes les machines (en CMS, CEN et en CTR et CCP le cas échéant) doivent avoir une installation correcte du support de transpondeur. Le transpondeur doit être fourni et approuvé par le chronométreur officiel et fixé au motorcycle (pour les motos type tout terrain, typiquement sur la fourche avant), du côté droit ou gauche. Il ne doit pas être recouvert par des pièces en carbone.

Une fixation correcte du support de transpondeur nécessite au minimum un collier Rislán, mais un écrou ou un rivet sont préférable. La goupille de fixation du transpondeur doit également être assurée par un collier en plastique. Un velcro ou un adhésif seul ne sont pas acceptables.

NUMBERS / NUMEROS

0



Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

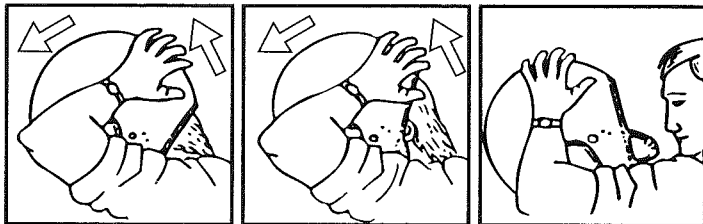
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

TEN FITTING TESTS FOR HELMETS DIX TESTS D'ADAPTATION POUR LES CASQUES

1. *Obtain correct size by measuring the crown of the head*
Avoir la bonne grandeur en mesurant le sommet de la tête
2. *Check there is no side to side movement*
Vérifier qu'il n'y ait pas de déplacement d'un côté à l'autre
3. *Tighten strap securely*
Serrer solidement la jugulaire
4. *With head forward, attempt to pull up back of helmet to ensure helmet cannot be removed this way*
Tête en avant, essayer de soulever le casque pour s'assurer qu'il ne peut pas être enlevé de cette façon



5. *Check ability to see clearly over shoulder*
Vérifier si vous pouvez voir clairement par-dessus l'épaule
6. *Make sure nothing impedes your breathing in the helmet and never cover your nose or mouth*
S'assurer que rien ne gêne votre respiration dans le casque et ne jamais couvrir le nez ou la bouche
7. *Never wind scarf around neck so that air is stopped from entering the helmet. Never wear scarf under the retention strap*
Ne jamais enrouler une écharpe autour du cou, car cela empêche l'air d'entrer dans le casque. Ne jamais porter d'écharpe sous la jugulaire
8. *Ensure that visor can be opened with one gloved hand*
S'assurer que la visière peut être ouverte avec une main gantée
9. *Satisfy yourself that the back of your helmet is designed to protect your neck*
S'assurer que l'arrière de votre casque a une forme telle qu'il vous protège la nuque
10. *Always buy the best you can afford*
Toujours acheter le meilleur que vous pouvez vous offrir

INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS

NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)

The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.



E1 for Germany, **E2** for France, **E3** for Italy, **E4** for Netherlands, **E5** for Sweden, **E6** for Belgium, **E7** for Hungary, **E8** for Czeck Republic, **E9** for Spain, **E10** for Yugoslavia, **E11** for UK, **E12** for Austria, **E13** for Luxembourg, **E14** for Switzerland, **E15** (- vacant), **E16** for Norway, **E17** for Finland, **E18** for Denmark, **E19** for Roumania, **E20** for Poland, **E21** for Portugal, **E22** for the Russian Federation, **E23** for Greece, **E24** for Ireland, **E25** for Croatia, **E26** for Slovenia, **E27** for Slovakia, **E28** for Bielo Russia, **E29** for Estonia, **E30** (- vacant), **E31** for Bosnia and Herzegovina, **E32** for Letonie, **E34** for Bulgaria, **E37** for Turkey, **E40** for Macedonia, **E43** for Japan, **E44** (- vacant), **E45** for Australia, **E46** for Ukraine, **E47** for South Africa, **E48** New Zealand.

Below the letter E, the **approval** number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



(JAPAN) JIS T 8133 : 2000 - 2007
(Label affixed inside the helmet).



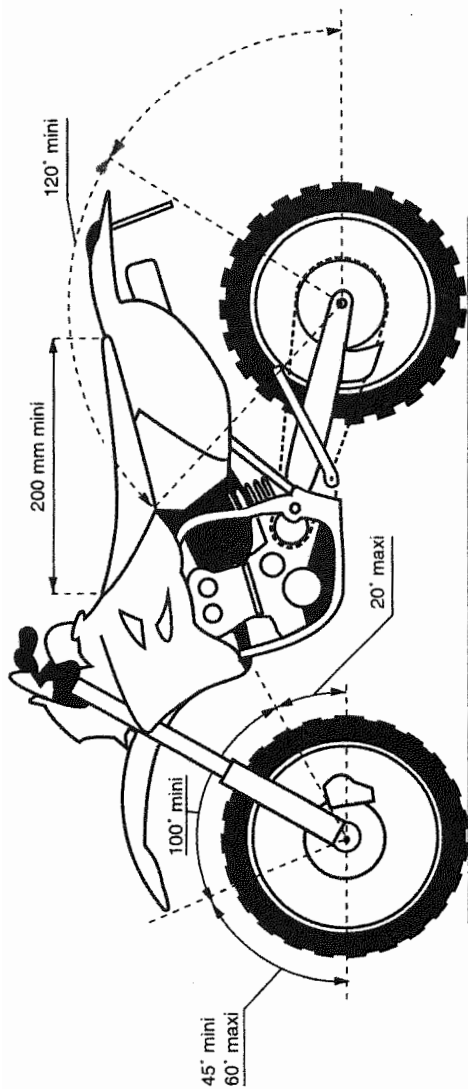
(USA) SNELL M2005
(Label affixed inside the helmet).



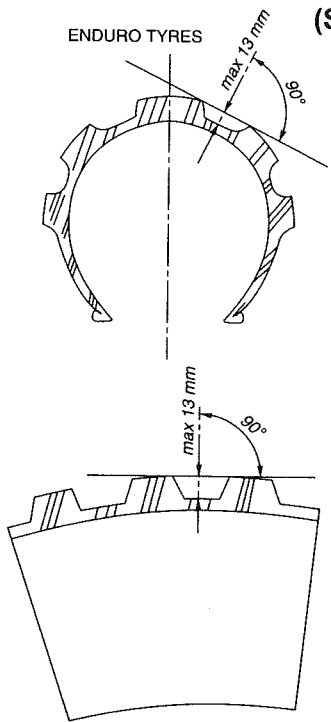
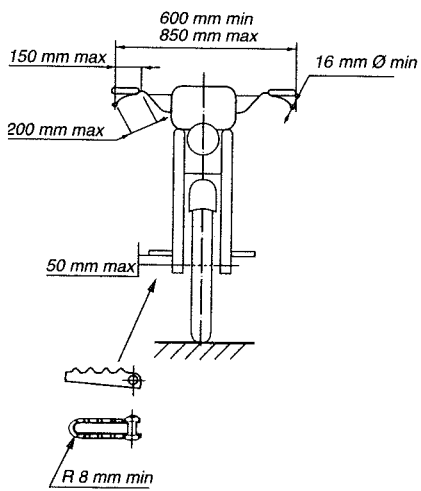
(USA) SNELL M2010
(Label affixed inside the helmet).



For more details consult the F.I.M. Technical Rulebook

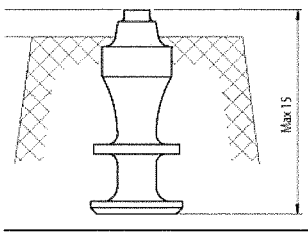


(S)



Art. 51.06
Example:
Studs/Clous

MIN Ø 2.5 mm



MAX
25.0 mm

MAX Ø 9.0 mm

ENDURO / SIDECAR

N

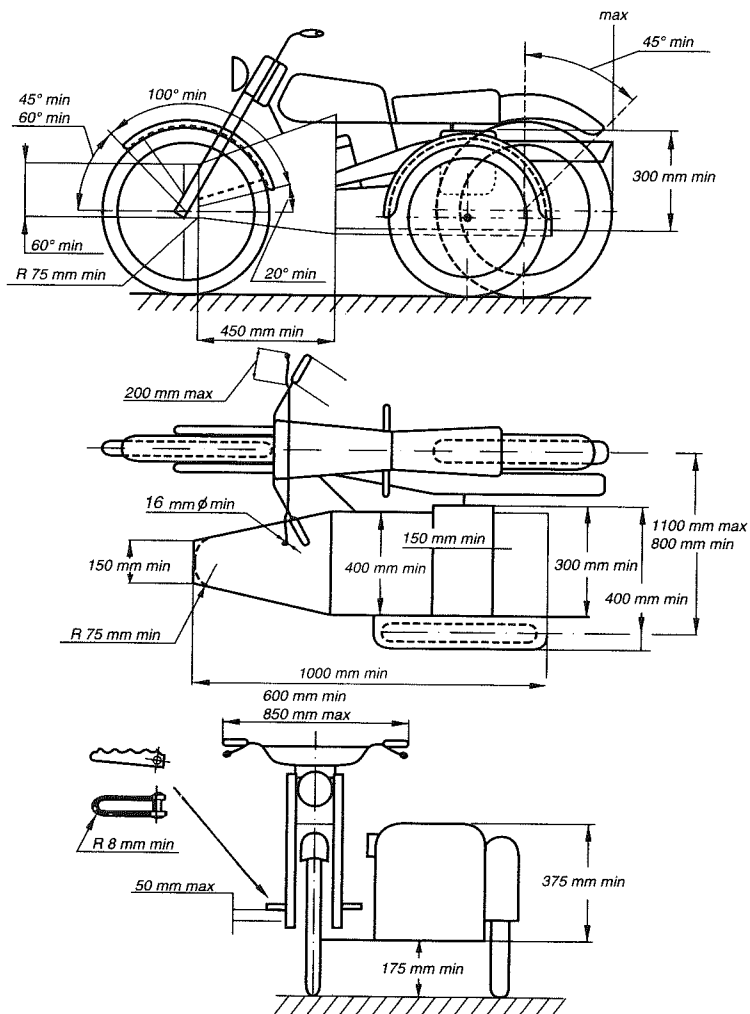
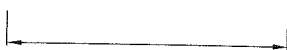
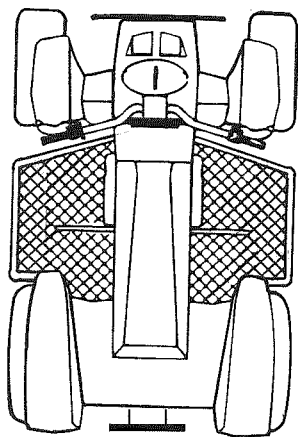
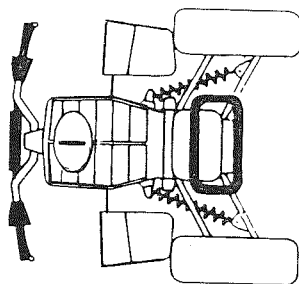
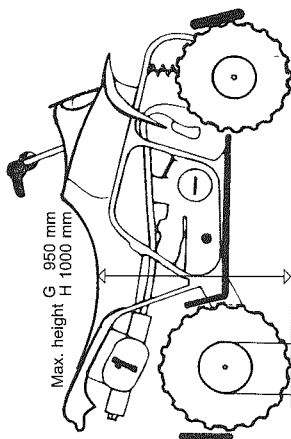


DIAGRAMME Q QUAD RACER

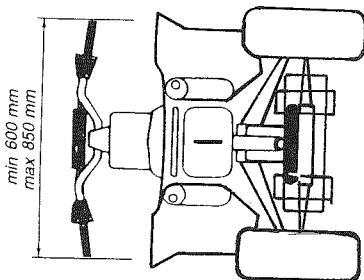


Max. 1300 mm. Group G
1400 mm. Group H



Max. height G 950 mm
H 1000 mm

12" max. Group(e) G
15" max. Group(e) H

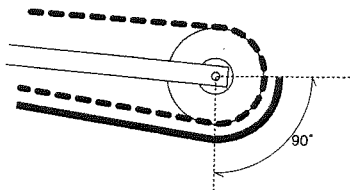


min 600 mm
max 850 mm

DIAGRAMME Q (suite)

PROTECTIVE DEVICES (REAR) : sprocket and disc SYSTEMES DE PROTECTION (AR): couronne et disque

- (1) Chain guard, mounting to a height corresponding to minimum 90°
Sabot inférieur remontant à la hauteur Correspondant à 90° minimum



- (2) Chain guard + (3) protective guard
Sabot inférieur + (3) barre de protection

