



FÉDÉRATION INTERNATIONALE  
DE MOTOCYCLISME

**FIM CROSS-COUNTRY RALLIES  
WORLD CHAMPIONSHIP APPENDICES**

**2017**

*ANNEXES DU CHAMPIONNAT DU MONDE FIM  
DES RALLYES TOUT TERRAIN*



# *Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain*



*ÉDITION 2017*

*mis à jour 22 janvier 2017*

## SOMMAIRE

|   |                |
|---|----------------|
| <i>Annexe 080 Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain ...</i> | <i>1-76</i>    |
| <i>Terminologie et définitions .....</i>                                | <i>77-81</i>   |
| <i>Récapitulatif des pénalités .....</i>                                | <i>82-86</i>   |
| <i>Symboles du Road Book .....</i>                                      | <i>87</i>      |
| <i>Annexes .....</i>  | <i>88-108</i>  |
| <i>1. Règlement Techniques FIM des Rallyes Tout Terrain .....</i>       | <i>109-162</i> |

***Les articles modifiés dès le 1.1.2017 sont en caractères gras***

**ANNEXE 080**  
**CHAMPIONNAT DU MONDE FIM DES RALLYES TOUT TERRAIN**

|              |   |           |
|--------------|---|-----------|
| <b>080.1</b> | <b>GÉNÉRALITÉS .....</b>  | <b>8</b>  |
| 080.1.1      | Championnat du Monde FIM<br>des Rallyes Tout Terrain, Prix FIM<br>et Trophée FIM des Rallyes Tout Terrain Vétérans .... | 8         |
| 080.1.2      | Eligibilité des Manifestations .....  | 9         |
| 080.1.3      | Droits TV, sponsor titre et logo du Championnat .....   | 9         |
| 080.1.4      | Courses annexes .....   | 10        |
| <b>080.2</b> | <b>OFFICIELS ET PROCÉDURES.....</b>   | <b>10</b> |
| 080.2.1      | Général .....   | 10        |
| 080.2.2      | Officiels détenteurs d'une licence FIM.....   | 11        |
| 080.2.3      | Juridiction.....  | 11        |
| 080.2.4      | Jury International FIM.....   | 11        |
| 080.2.4.1    | Procès-Verbal des réunions du Jury International ....   | 12        |
| 080.2.5      | Le Président du Jury FIM.....   | 12        |
| 080.2.6      | Le deuxième membre du Jury FIM.....   | 14        |
| 080.2.7      | Le troisième membre FMNR du Jury .....  | 14        |
| 080.2.8      | Délégué Technique FIM .....   | 14        |
| 080.2.9      | Représentant CRT .....  | 14        |
| 080.2.10     | Directeur de Course.....  | 14        |
| 080.2.11     | Commissaire Technique.....  | 15        |
| 080.2.12     | Chronométrateurs .....  | 16        |
| 080.2.13     | Commissaire environnement.....  | 16        |
| 080.2.14     | Chef du Service Médical (CSM) .....   | 17        |
| 080.2.15     | Officiels chargés des relations avec les coureurs (CRO)   | 17        |
| 080.2.16     | Responsable du système<br>de géolocalisation « tracking » .....   | 18        |
| 080.2.17     | Responsable du system GPS.....  | 18        |
| 080.2.18     | Transport et hébergement des Officiels FIM.....   | 18        |
| <b>080.3</b> | <b>RÈGLEMENT PARTICULIER ET ASSURANCE.....</b>  | <b>19</b> |
| <b>080.4</b> | <b>ENGAGEMENTS.....</b>   | <b>20</b> |
| <b>080.5</b> | <b>ASSURANCE .....</b>  | <b>20</b> |

|               |  |           |
|---------------|--|-----------|
| <b>080.6</b>  | <b>COUREURS ENGAGES</b> .....                                  | <b>21</b> |
|               | 080.6.1 Numéros de dossard .....                               | 22        |
|               | 080.6.2 Cheveux et écrans de masque .....                      | 22        |
| <b>080.7</b>  | <b>MOTOCYCLES, CATÉGORIES ET AUTRES SPÉCIFICATIONS</b> .....   | <b>23</b> |
|               | 080.7.1 Catégories .....                                       | 23        |
|               | 080.7.1.1 Championnat du Monde Motos .....                     | 23        |
|               | 080.7.1.2 Quads .....  | 24        |
|               | 080.7.1.3 Féminine .....                                       | 24        |
|               | 080.7.1.4 Junior .....   | 25        |
|               | 080.7.1.5 Vétéran .....  | 25        |
|               | 080.7.2 Changement de moteur .....                             | 25        |
|               | 080.7.3 Nombre de moteurs .....                                | 26        |
|               | 080.7.4 Identification .....                                   | 26        |
|               | 080.7.5 Publicité .....  | 27        |
|               | 080.7.6 Caméras embarquées .....                               | 27        |
| <b>080.8</b>  | <b>VÉRIFICATIONS TECHNIQUES ET CONTRÔLE ADMINISTRATIF</b> ...  | <b>28</b> |
|               | 080.8.1 Contrôle Administratif .....                           | 28        |
|               | 080.8.2 Vérifications Techniques Préliminaires .....           | 28        |
|               | 080.8.2.1 Marquages .....                                      | 28        |
|               | 080.8.2.2 Contrôle du Niveau Sonore .....                      | 29        |
|               | 080.8.3 Vérifications Techniques durant la Manifestation ..... | 30        |
|               | 080.8.4 Vérifications Techniques à la fin de la Manifestation. | 31        |
| <b>080.9</b>  | <b>CARBURANT</b> .....   | <b>32</b> |
| <b>080.10</b> | <b>PC COURSE DU RALLYE</b> .....                               | <b>32</b> |
|               | 080.10.1 Main Courante .....                                   | 32        |
| <b>080.11</b> | <b>ROAD BOOK ET NAVIGATION</b> .....                           | <b>33</b> |
|               | 080.11.1 Itinéraire Officiel .....                             | 33        |
|               | 080.11.2 Fonctionnement du GPS .....                           | 34        |
|               | 080.11.3 Pénalités .....                                       | 34        |
|               | 080.11.4 Road Book .....                                       | 34        |
|               | 080.11.5 Déblocage du GPS .....                                | 35        |
|               | 080.11.6 Procédure de contrôle .....                           | 35        |

|               |  |           |
|---------------|--|-----------|
| <b>080.12</b> | <b>PARCOURS</b> .....  | <b>36</b> |
| <b>080.13</b> | <b>ETAPES</b> .....  | <b>37</b> |
| <b>080.14</b> | <b>SUPER SPÉCIALE (SSS)</b> .....  | <b>37</b> |
| 080.14.1      | Super Spéciale Spectacle (SSSS).....   | 38        |
| <b>080.15</b> | <b>SECTEURS SÉLECTIFS (SS)</b> .....   | <b>38</b> |
| 080.15.1      | Départ d'un Secteur Sélectif.....  | 39        |
| 080.15.2      | Arrivée d'un Secteur Sélectif .....  | 39        |
| <b>080.16</b> | <b>ZONES DE CONTRÔLE DE VITESSE</b> .....                                    | <b>40</b> |
| 080.16.1      | Début de la zone de contrôle :.....  | 42        |
| 080.16.2      | La Zone de Contrôle de Vitesse .....   | 42        |
| 080.16.3      | Fin de la zone de contrôle .....   | 42        |
| 080.16.4      | Zones de Contrôle de vitesses successives<br>avec vitesses différentes ..... | 44        |
| <b>080.17</b> | <b>ORDRE DE DÉPART</b> .....   | <b>45</b> |
| 080.17.1      | Généralités .....  | 45        |
| 080.17.2      | Super Spéciale .....   | 46        |
| 080.17.3      | Première Etape .....   | 46        |
| 080.17.4      | Deuxième Etape et Etape subséquentes .....                                   | 47        |
| 080.17.5      | Dernière Etape.....  | 47        |
| 080.17.6      | Départ collectif.....  | 47        |
| 080.17.7      | Changement de l'ordre de départ .....  | 47        |
| 080.17.8      | Départ pas pris ou abandon<br>dans un Secteur Sélectif/Etape .....           | 48        |
| 080.17.9      | Motocycle pas en état de prendre le départ .....                             | 48        |
| <b>080.18</b> | <b>ASSISTANCE, REMORQUAGE ET RAVITAILLEMENTS</b> .....                       | <b>49</b> |
| 080.18.1      | Généralités .....  | 49        |
| 080.18.2      | Assistance autorisée .....   | 49        |
| 080.18.3      | Assistance interdite .....   | 50        |
| 080.18.4      | Carburant/Autonomie.....   | 51        |
| 080.18.4.1    | Autonomie .....  | 51        |
| 080.18.4.2    | Ravitaillement en essence en Secteur Sélectif .....                          | 51        |
| 080.18.4.3    | Ravitaillement en essence en Secteurs de Liaison<br>et au bivouac .....      | 51        |



|               |  |           |
|---------------|--|-----------|
| <b>080.19</b> | <b>FICHE DE POINTAGE.....</b>                                      | <b>52</b> |
| <b>080.20</b> | <b>ZONES DE CONTRÔLE.....</b>                                      | <b>53</b> |
| <b>080.21</b> | <b>CONTRÔLES HORAIRES .....</b>                                    | <b>55</b> |
|               | 080.21.1 Temps maximum autorisé.....                               | 57        |
|               | 080.21.2 Changement du temps maximum autorisé .....                | 57        |
| <b>080.22</b> | <b>CONTRÔLES DE PASSAGE.....</b>                                   | <b>57</b> |
|               | 080.22.1 Heure de fermeture des Contrôles de Passage .....         | 58        |
|               | 080.22.2 Fermeture des Contrôles de Passage .....                  | 58        |
|               | 080.22.3 Pénalité pour CP manquant.....                            | 58        |
| <b>080.23</b> | <b>REGROUPEMENTS .....</b>   | <b>59</b> |
| <b>080.24</b> | <b>PÉNALITÉS FORFAITAIRES (PF) / PÉNALITÉS SPORTIVES (PS) ....</b> | <b>59</b> |
| <b>080.25</b> | <b>PARC FERME.....</b>   | <b>59</b> |
|               | 080.25.1 Principe.....   | 59        |
|               | 080.25.2 Accès.....  | 60        |
|               | 080.25.3 Règles.....   | 60        |
| <b>080.26</b> | <b>BIVOUAC.....</b>  | <b>61</b> |
|               | 080.26.1 Bivouac sans assistance.....                              | 61        |
| <b>080.27</b> | <b>ÉQUIPEMENT MÉDICAL .....</b>                                    | <b>62</b> |
|               | 080.27.1 Trousse médicale de première urgence .....                | 62        |
| <b>080.28</b> | <b>ÉQUIPEMENT DE SURVIE .....</b>                                  | <b>63</b> |
| <b>080.29</b> | <b>ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ .....</b>                                | <b>64</b> |
|               | 080.29.1 Equipement de sécurité obligatoire pour les Rallyes .     | 64        |
|               | 080.29.2 Équipement de sécurité optionnel .....                    | 66        |
|               | 080.29.3 Equipements interdits .....                               | 66        |



|               |   |           |
|---------------|---|-----------|
| <b>080.30</b> | <b>ENVIRONNEMENT</b> .....                                      | <b>67</b> |
| <b>080.31</b> | <b>CHRONOMÉTRAGE</b> .....                                      | <b>67</b> |
| <b>080.32</b> | <b>ABANDON - DISQUALIFICATION</b> .....                         | <b>68</b> |
| <b>080.33</b> | <b>FERMETURE DE PISTE</b> .....                                 | <b>68</b> |
| <b>080.34</b> | <b>CLASSEMENTS</b> .....  | <b>69</b> |
|               | 080.34.1 Généralités .....                                      | 69        |
|               | 080.34.2 Définitions des différents classements .....           | 70        |
|               | 080.34.3 Format des résultats journaliers .....                 | 70        |
|               | 080.34.4 Format des résultats à la fin de la manifestation..... | 71        |
|               | 080.34.5 Approbation des résultats.....                         | 72        |
|               | 080.34.6 Affichage .....  | 72        |
|               | 080.34.7 Résultats du Championnat .....                         | 73        |
| <b>080.35</b> | <b>RÉCLAMATIONS - APPELS</b> .....                              | <b>75</b> |
| <b>080.36</b> | <b>CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX</b> .....                       | <b>76</b> |
| <b>080.37</b> | <b>CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX FIM ANNUELLE</b> .....          | <b>76</b> |

## **DÉFINITION 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 et les qualités de navigateur des coureurs ainsi que la fiabilité des machines.*

*Le terrain se compose de paysages naturels et généralement pas modifié par l'organisateur comme suit et ne se limite pas à :*

- *Montagne, sections rocheuses*
- *Dunes*
- *Rivières, chemins de terre, lit de rivière asséché*
- *Voie publique ouverte*
- *Végétation naturelle, buissons, herbe haute, forêt*
- *Route goudronnée, pistes hors route*
- *Terrain en condition enneigée*

## **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 sur 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 GÉNÉRALITÉS**

### **080.1.1 Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, Prix FIM et Trophée FIM des Rallyes Tout Terrain Vétérans**

*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 - Catégorie : Motos, destiné aux coureurs et aux constructeurs.*

#### Prix FIM :

- *Coupe du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain - Catégorie : Quads, destinée aux coureurs*
- *Coupe du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain - Classe : Féminine, destinée aux coureurs*
- *Coupe du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain - Classe : Junior, destinée aux coureurs*

#### Trophée Vétérans FIM :

- *Trophée FIM des Rallyes Tout Terrain - destiné aux coureurs de la Classe Vétérans*

*Une épreuve du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, sauf exception dûment approuvée par la CRT, est toujours ouverte aux deux catégories et trois classes 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.*

*Format :*

*Le format standard devrait être comme suit :*

*Un rallye FIM devrait être organisé sur 5 jours plus un prologue.*

*Avant le Rallye, 2 jours devraient être prévus pour les vérifications, le 1<sup>er</sup> jour devrait donner priorité aux pilotes nationaux et le second aux étrangers.*

## **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.*

*Avant d'être approuvée, toute nouvelle organisation 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. Cette évaluation se fera entièrement aux frais du demandant.*

*Les manifestations devront avoir une durée minimale de quatre étapes (ou cinq étapes avec une Super Spéciale). Un intervalle suffisant 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 exclue 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.*

*Comme mentionné dans les Statuts FIM, les droits TV et Commerciaux appartiennent à la FIM. 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.*

*L'organisateur doit suivre la charte graphique fournie par la FIM pour les fonds de podium, les sites internet, les T-shirts, tasses et autres supports, les souvenirs, etc L'organisateur doit obtenir l'approbation du département marketing FIM avant de l'imprimer ou de produire des articles.*

#### **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.*

*Ces courses annexes seront exclusivement nationales et exclusivement réservées aux pilotes nationaux détenteurs d'une licence nationale FMNR.*

*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 PROCÉDURES**

#### **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.*

*Un officiel ne peut pas occuper une autre fonction dans le rallye à part celle pour laquelle il a été nommé.*

*A la première réunion du Jury FIM, le Directeur de Course doit présenter au Président du Jury FIM une liste de tous les Officiels dont le numéro de licence, nationale ou internationale doit être mentionné. Les personnes sur cette liste constitueront des Juges de Fait.*

*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 (Licence et Super-Licence CRT) et son assistant*
- *Commissaire Technique FMNR et son assistant*
- *Délégué Médical FIM, Délégué Environnement FIM*
- *Commissaire Environnement FMNR*
- *Chef du Service Médical (CSM)*
- *Chronométrateur*
- *Le responsable du système GPS et le responsable du système tracking*

### **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.*

*Dans le cas où un membre du jury est empêché d'arriver, le Président du Jury aura voix prépondérante.*

*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. A la fin de la manifestation un récapitulatif de toutes les pénalités sera joint au rapport.*

*Les procès-verbaux indiqueront en détail 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, récapitulatif des sanctions et pénalités 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 motos, 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 motorcycle 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;*
- *Respecter et faire respecter les règlements FIM, signaler les 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, officiels et autre juges de faits, 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 FIM 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 Chronomètres**

*Les chronomètres nommés doivent être qualifiés pour l'utilisation du système de chronométrage de la manifestation et être en possession d'une licence FIM chronométrateur et d'une licence de Commissaire Sportif FIM CRT.*

*Avant chaque réunion du Jury FIM, le chef chronométrateur doit présenter toutes les informations utiles au Directeur de Course et au Jury 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 ([info@fim.ch](mailto:info@fim.ch) et [crt@fim.ch](mailto:crt@fim.ch)) ou par voie électronique afin de publier les résultats sur le site officiel de la FIM [www.FIM-LIVE.com](http://www.FIM-LIVE.com).*

*Les résultats doivent être envoyés à la FIM à la fin de chaque manifestation. Les résultats des deux catégories et trois classes doivent apparaître séparément : Motos, Quads, Féminines et Junior et Vétérans.*

### **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 son unique fonction est de :*

- *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 peuvent être 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      Responsable du système de géolocalisation « tracking »**

*Le responsable du système de géolocalisation « tracking » nommé sur une manifestation doit être qualifié pour l'utilisation du système de « tracking » utilisé et être en possession d'une licence de Commissaire Sportif FIM CRT. Dès 2018 seules les sociétés de « tracking » certifiées par la FIM seront autorisées à officier lors des championnats et coupes FIM des Rallyes.*

*Avant chaque réunion du Jury, le responsable du système de « tracking » doit présenter toutes les informations utiles au Directeur de Course et au Jury FIM.*

### **080.2.17      Responsable du system GPS**

*Le responsable du système GPS nommé sur une manifestation doit être qualifié pour l'utilisation du système de GPS utilisé et être en possession d'une licence de Commissaire Sportif FIM CRT.*

*Avant chaque réunion du Jury FIM, le responsable du système GPS doit présenter toutes les informations utiles au Directeur de Course et au Jury FIM.*

### **080.2.18      Transport et hébergement des Officiels FIM**

*Les organisateurs prendront en charge tous les coûts du Président du Jury FIM, du second membre FIM du Jury et du Délégué Technique FIM.*

*Cela veut dire :*

- Transport aller-retour depuis leur lieux de domicile jusqu'à la manifestation*
- Hébergement durant la manifestation, dans un hôtel pratique, de type supérieur.*
- Transport durant la manifestation, de façon à ce qu'ils puissent contrôler le déroulement de la course (voiture de location ou voiture avec un chauffeur).*
- L'Organisateur doit informer les Officiels FIM de ces dispositions le plus tôt possible.*

*Les coûts pour les autres délégués FIM (Environnement, Médical et le Représentant CRT) seront pris en charge par la FIM.*

### **080.3 RÈGLEMENT PARTICULIER ET ASSURANCE**

*Le Règlement Particulier doit être publié dans au moins une des 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 œuvre durant la manifestation ainsi que le temps maximum accordé aux coureurs jour par jour, accompagné des itinéraires détaillés (hormis les Secteurs Sélectifs). Le tableau des horaires complet et détaillé avec les kilométrages devra parvenir à l'Administration FIM 30 jours avant le départ de la manifestation ainsi que l'organigramme détaillé des différents postes de contrôle et notamment des officiels affectés à ces fonctions.*

*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 :*

- a) *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 écho-cardiogramme, une fois dans sa vie, ainsi qu'un électrocardiogramme de tolérance à l'effort, valable trois ans.*
- b) *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.*
- c) *De l'original d'un permis de conduire valable correspondant au type et à la cylindrée de la machine utilisée (les photocopies ne sont pas acceptées).*

*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.*

*Le coureur est responsable du comportement de ses mécaniciens, assistants ou manager et toute infraction aux règlements sera appliquée au pilote.*

*Pour tout déplacement d'un motorcycle moteur en marche, le conducteur devra être casqué.*

*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 dossard**

*La FIM attribuera les numéros de dossards des coureurs permanents dans chaque catégorie.*

*Les 5 premiers numéros de chaque catégorie seront attribués dans l'ordre croissant aux 5 premiers coureurs ayant marqué des points au classement du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain/Coupe du Monde de l'année précédente. Le numéro correspondra à la position finale du coureur.*

*Le coureur qui veut un numéro spécifique (numéro supérieur à 5 et inférieur à 199) devra en faire la demande à l'Administration FIM avant le 15 février de l'année du Championnat.*

*Chaque organisateur attribuera les numéros libres restants aux autres 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.*

*Les Numéros de Départ ne doivent pas être supérieurs à 199.*

*En février, une liste des numéros de course permanents sera établie en collaboration avec les équipes et les pilotes.*

*Elle sera publiée et envoyée aux différents organisateurs.*

### **080.6.2 Cheveux et écrans de masque**

*Les cheveux longs, de coureurs féminins ou masculins, ne doivent pas sortir du casque. Ils doivent être entièrement retenus à l'intérieur du casque.*

*L'utilisation de lentilles détachables (« tear-off ») sur les lunettes est interdite. L'utilisation de systèmes de lunettes « Roll Off », où la pellicule transparente est retenue au sein du dispositif et pas jetée, est autorisée.*

## **080.7 MOTOCYCLES, CATÉGORIES ET AUTRES SPÉCIFICATIONS**

*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. Le certificat d'immatriculation doit toujours refléter les modifications apportées sur le motocycle, notamment la cylindrée, marque, type et dénomination commerciale. 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 Motos**  
**(Jusqu'à 450cc mono ou bicylindre 2T ou 4T)**
- **Catégorie 2 :**  
**Coupe du Monde Quads (les trois roues sont interdits)**

*Les classes suivantes seront également mises en place :*

- **Classe 1 : Coupe du Monde Féminine**
- **Classe 2 : Coupe du Monde Junior**
- **Classe 3 : Trophée Vétéran**

*Toutes les autres catégories telles que « Plus de 450cc » ne comptent pas pour le Championnat et Coupes du Monde FIM.*

#### **080.7.1.1 Championnat du Monde Motos**

*Ces véhicules sont basés sur des motocycles de série homologués et immatriculés pour utilisation sur la voie publique. Ces motocycles peuvent être modifiés et/ou équipés pour la compétition tout terrain de Rallyes Raid comme suit : Les pièces principales : cadre, moteur (cylindre, culasse et carter moteur) et le bras oscillant utilisées doivent être des pièces standards.*

*Ces pièces principales peuvent être modifiées, à l'exception des carters moteur, mais doivent respecter les dispositions prévues dans les Règlements Techniques FIM pour les Rallyes Tout Terrain - catégorie Championnat du Monde 450cc.*

*La cylindrée maximum va jusqu'à 450cc mono ou bicylindre 2T ou 4T.*

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

### **080.7.1.2 Quads**

*Ces véhicules :*

- *Doivent avoir pour base le véhicule quad de production en série,*
- *apparaître dans le catalogue du constructeur,*
- *être homologués pour l'utilisation sur les routes publiques et*
- *se conformer aux règles FIM pour les Groupes G ou H;*
- *ils doivent être modifiés/équipés pour la compétition en Rallyes Tout Terrain.*

*Les pièces suivantes doivent demeurer entièrement standard :*

- *le châssis et*
- *le moteur (cylindre, culasse et carters).*

*Les pièces susmentionnées doivent être des composants standards en vente libre au public dans le commerce de détail.*

*Les carters de la marque et du modèle du quad utilisé doivent demeurer strictement originaux (ne peuvent en aucun cas être changés ou modifiés) et doivent satisfaire aux exigences des Règles Techniques FIM pour Rallyes Tout Terrain - catégorie Quads.*

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

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

### **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 ou 2. Si un changement de Catégorie est effectué pendant la saison, des points FIM pourront être marqués dans la nouvelle Catégorie 1 ou 2 mais seront comptabilisés séparément pour la Classe Féminine.*

*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 Junior**

*Afin d'obtenir des points pour la Coupe du Monde Junior, les coureurs peuvent utiliser des machines des Catégories 1 ou 2. Si un changement de Catégorie est effectué pendant la saison, des points FIM pourront être marqués dans la nouvelle Catégorie 1 ou 2 mais seront comptabilisés séparément pour la Classe Junior.*

*Les Numéros de Départ et Plaques-numéros : dépendent de la catégorie de leur machine.*

*Age des coureurs : le coureur doit avoir moins de 25 ans (au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du Championnat) et être détenteur d'un permis de conduire valide pour le motorcycle qu'il conduira.*

#### **080.7.1.5 Vétéran**

*Afin d'obtenir des points pour le trophée Vétéran, les coureurs peuvent utiliser des machines des Catégories 1 ou 2. Si un changement de Catégorie est effectué pendant la saison, des points FIM pourront être marqués dans la nouvelle Catégorie 1 ou 2 mais seront comptabilisés séparément pour la Classe Vétéran. Le Trophée Vétéran est composé par le total des trois meilleurs résultats durant l'année. Tous les évènements dans le calendrier supportent le Trophée Vétéran.*

*Les Numéros de Départ et Plaques-numéros : dépendent de la catégorie de leur machine.*

*Age des coureurs : le coureur doit avoir 45 ans minimum (au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du Championnat) et être détenteur d'un permis de conduire valide pour le motorcycle qu'il conduira.*

#### **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 une heure avant le départ de la 1<sup>ère</sup> moto, sous peine d'une pénalisation de 15 minutes.*

### **080.7.3 Nombre de moteurs**

*Le changement de moteur durant le Rallye est libre mais une pénalité en temps sera appliquée comme suit :*

*1<sup>er</sup> changement : 15'*

*2<sup>ème</sup> changement : 45'*

*3<sup>ème</sup> changement et suivant : 120'*

*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. Le nombre de moteurs présentés aux vérifications techniques préliminaires est libre.*

### **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 des plaques numéros autocollantes pour les motos type « Enduro » doit être : 17\*23 cm*

*La taille des plaques numéros autocollantes pour les motos 450cc « Rallye » doit être : 25\*18 cm*

*La taille des plaques numéros autocollantes pour les quads doit être : 28\*18 cm*

*Les Quads doivent avoir une plaque type « aileron » (28\*18 cm minimum) afin de pouvoir afficher visiblement les plaques numéros autocollantes de chaque côté.*

*Le dossard ne peut être découpé et/ou modifié. Dans tous les cas, le bord supérieur du dossard arrière devra être situé à 20cm au maximum du haut du col de la veste/maillot du coureur et devra toujours être visible et ne pas être masqué par un élément tel que le « Camel Bag ».*

*Les plaques-numéros devront être apposées visiblement à l'avant et sur les côtés à l'arrière du motorcycle (ailerons pour les quads) 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 mœurs 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.*

#### **080.7.6          Caméras embarquées**

*Il est interdit de monter toute caméra ou tout dispositif additionnel (y compris les supports) sur une partie quelconque du pilote ou de son équipement notamment sur son casque.*

- Première offense : avertissement*
- Deuxième offense : 5 min de pénalité*

## **080.8 VÉRIFICATIONS TECHNIQUES ET CONTRÔLE ADMINISTRATIF**

*Les seuls pilotes autorisés à accéder au contrôle administratif et aux inspections techniques pour le Championnat du Monde FIM et Prix FIM sont ceux qui se conforment à l'Art. 80.7.1*

### **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 intacts des marques d'identification retouchées, entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à 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.

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

\* ou autocollant inamovible (destructible).

Le marquage est limité à ces quatre pièces et doit être effectué avec de la peinture ou un autocollant inamovible; 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**

Tous les motocycles doivent passer les contrôles du niveau sonore 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 :

|  |          |   |
|--|----------|---|
| Tout type de moteur -                              | 115 dB/A | Objectif  |
| Contrôles <u>avant</u> la course                   | 117 dB/A | 115 dB/A, + 2 dB/A pour la précision de la méthode. |
| Contrôles <u>pendant</u> et <u>après</u> la course | 118 dB/A | 117 + 1 dB/A pour la dégradation du silencieux.     |

Si un motorcycle ne passe pas le contrôle du niveau sonore, le coureur doit immédiatement remédier au problème avant le prochain contrôle de niveau sonore.

### 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 motorcycle.

Pour les contrôles du niveau sonore, si la machine, pendant ce contrôle, excède le niveau maximum autorisé pour le contrôle du bruit pendant la course et après la course selon l'ART. 70.11 des règlements techniques des Rallyes Tous Terrains FIM, le coureur sera pénalisé de 15 minutes (1<sup>ère</sup> infraction), 60 minutes (2<sup>ème</sup> infraction), disqualification de la manifestation (3<sup>ème</sup> 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 du niveau sonore 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 niveau sonore des machines.

*A la fin des 30 minutes, si le niveau de niveau sonore 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 au commissaire technique pour être marqué avec un autocollant ou une peinture de couleur différente.*

*A la fin de la journée, un contrôle de niveau sonore 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 motorcycle 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 motorcycle 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.*

## **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 accompagné 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 Main Courante**

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

*Une main courante électronique, sécurisée est également autorisée.*

*A la fin de chaque Etape, le PC Course doit rapporter les éléments majeurs de la journée au Jury International FIM (abandons, balais, accidents, blessés, etc).*

## **080.11 ROAD BOOK ET NAVIGATION**

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

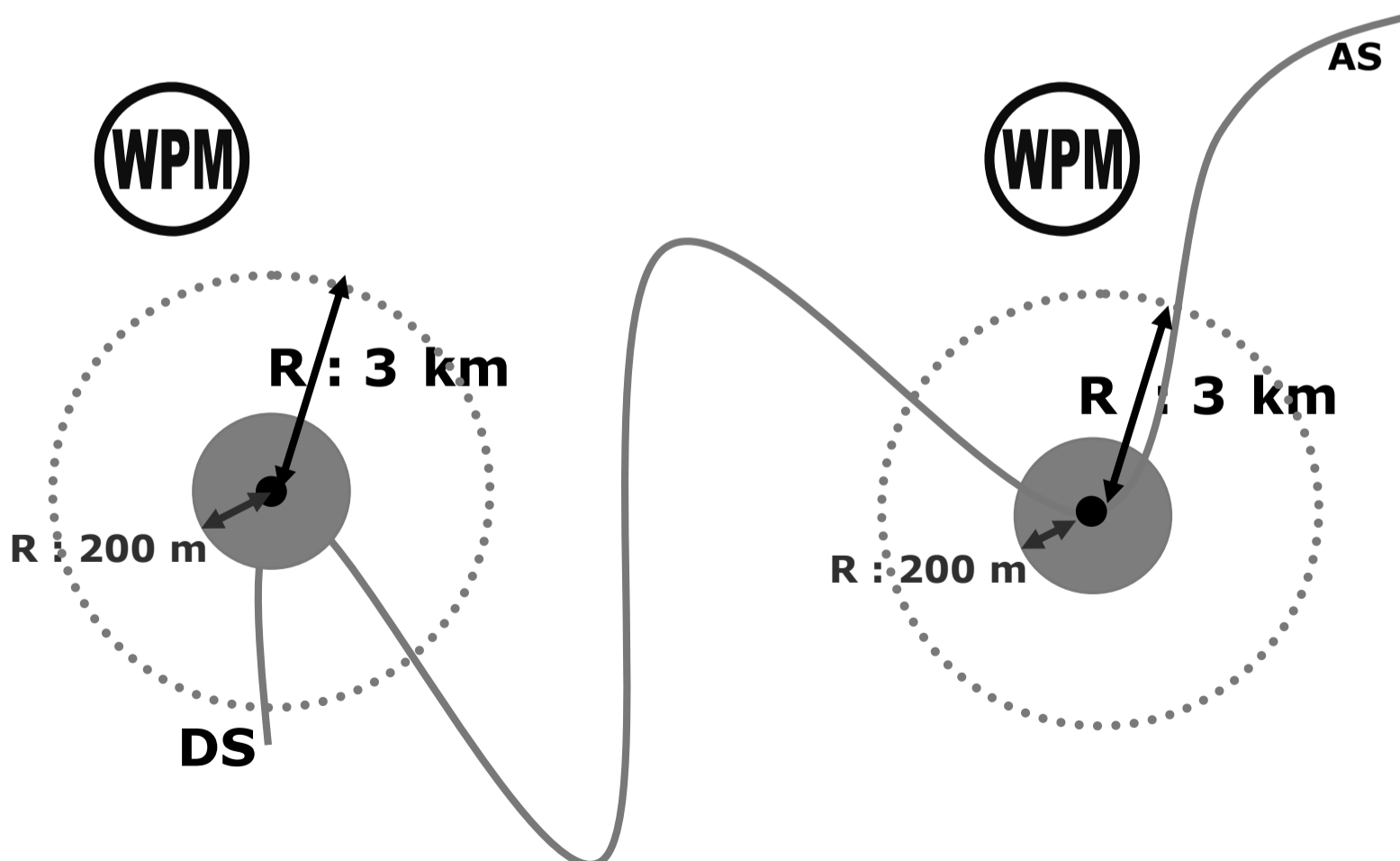
*Les organisateurs utilisant un système GPS différent de celui qui est décrit ci-dessous, doivent mentionner dans le Règlement Particulier de leur épreuve le fonctionnement de leur système et les éventuels codes de déblocage.*

### **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, WPS, WPC, WPO, 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.*

*Le Directeur de Course ainsi que le Président du Jury devront 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**

*Waypoint manquant (WPV, WPM, WPE, WPC, WPO, DZ, FZ) : 20'.*

*WPS manquant : 120'*

### **080.11.4      Road Book**

*Tous les coureurs recevront un road book (en papier ou en format électronique) 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, WPS, WPC, WPO, DZ, FZ, CP) qui devront être respectés sous peine de pénalisation.*

*Entre deux points de passage obligatoires, l'itinéraire du road book est recommandé.*

*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 sanctionnée 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 WPS en Waypoints Visibles (WPV).*

*Toute utilisation de ce code entraînera les pénalités suivantes :*

- De la 1<sup>ère</sup> à la 3<sup>ème</sup> utilisation : 3h00 de pénalités par utilisation*
- Dès la 4<sup>ème</sup> 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. Selon le modèle de GPS, le coureur doit soit :*

- 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. Si un pilote refuse de signer le feuillet présenté par le contrôleur, il recevra une pénalité de 10 minutes. Le contrôleur relève les infractions, 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.*
- Soit, remettre son GPS pour être téléchargé. La personne responsable du contrôle GPS fournira la liste des infractions au directeur 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) 1<sup>re</sup> infraction : une pénalité de temps égale à 30' ;*
- b) 2<sup>e</sup> infraction : une pénalité de temps de 1 h ;*
- c) 3<sup>e</sup> 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 SPÉCIALE (SSS)**

*L'organisation d'une Super Spéciale est facultative. Si elle est organisée, ce sera la SS1 de l'Etape 1; 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.*

### **080.14.1 Super Spéciale Spectacle (SSSS)**

*Une Super Spéciale Spectacle peut être organisée chaque jour près du bivouac ou d'une ville afin d'amener le sport près des spectateurs. Cette Super Spéciale Spectacle reprend les règles sportives de la Super Spéciale mais n'est pas chronométrée.*

### **080.15 SECTEURS SÉLECTIFS (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 conçus 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. Lors de ce ravitaillement la course sera neutralisée d'au moins 15 minutes. La zone de ravitaillement n'est pas un Parc Fermé. La zone de ravitaillement ne peut pas être une zone d'assistance.*

*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 d'environ 150 à 300 m, 2 panneaux rouges (montre et STOP) et un panneau final beige de fin de zone 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. Il est fortement conseillé que l'organisateur installe une caméra « photo/finish » (type caméra embarquée, gopro ou autre) afin de départager les pilotes ex-aequo. Ces appareils seront doublés par des chronomètres à main.*

*A une distance d'environ 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 CONTRÔLE 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, la valeur de cette limitation sera indiquée dans le road book. 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. Le « buzzer » ou le signal d'alarme ne sont pas une information officielle pour signaler la Zone de Contrôle de Vitesse.*

*Tous les secteurs de liaison seront définis comme « Zones de contrôle de vitesse »*

*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 90 m de décélération autour du début de zone ainsi qu'une zone de 90 m 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<sup>ème</sup> à 80km/h, la 4<sup>ème</sup> 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 1<sup>ère</sup> impulsion à 72km/h puis la 2<sup>ème</sup> à 63km/h, la 3<sup>ème</sup> à 51km/h, les autres sont en deçà de la limite. Calcul :  $1 \times 2' + 2 \times 1'$  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 = 3), Puis x quatre pour la quatrième Infraction Vitesse (NIV = 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**

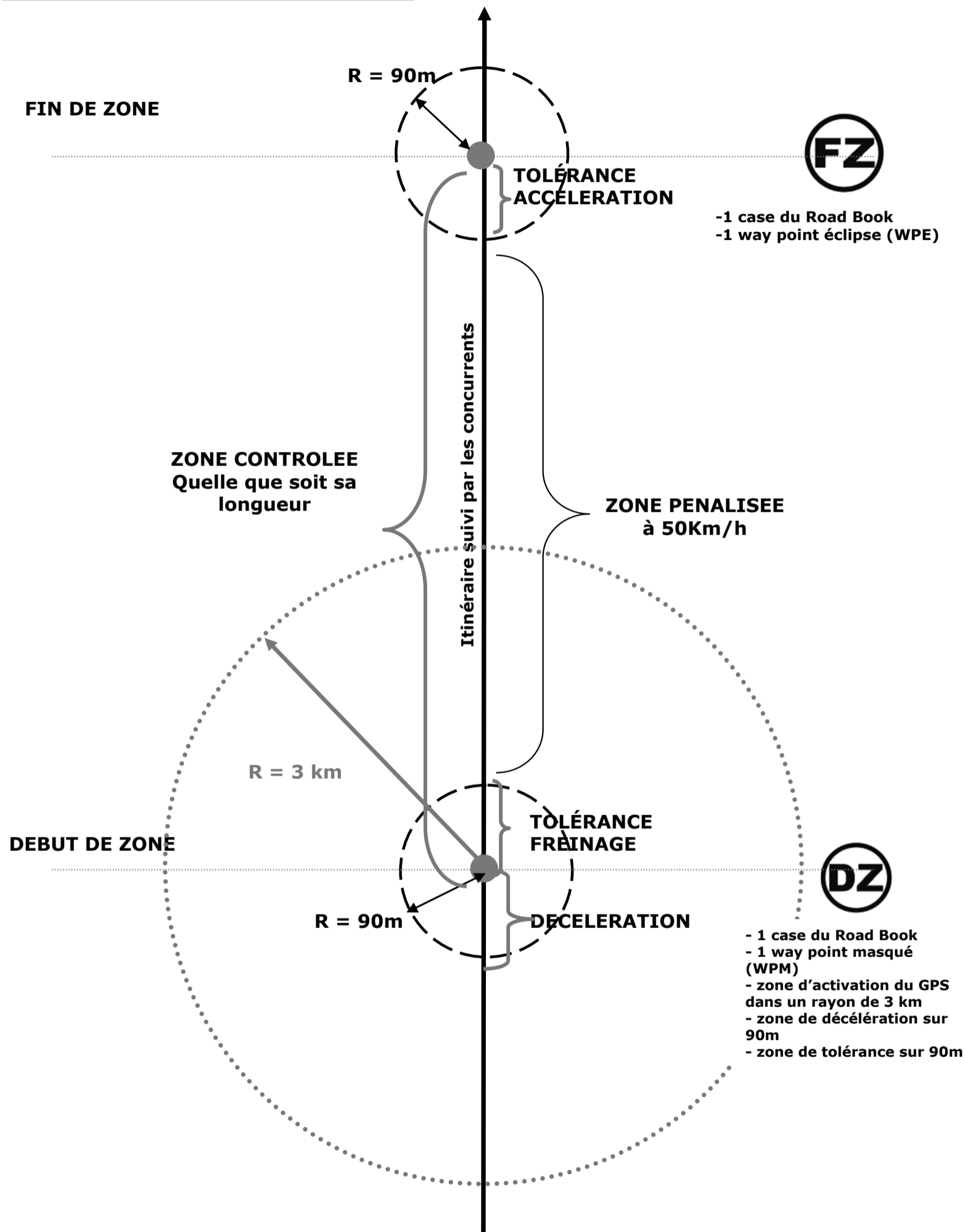
*La fin de la zone de contrôle de vitesse par le GPS sera matérialisée sur le road book par une case indiquant « FZ » et par un waypoint éclipse (WPE).*

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

*Dans cette zone, le coureur pourra ré-accélérer.*

*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**

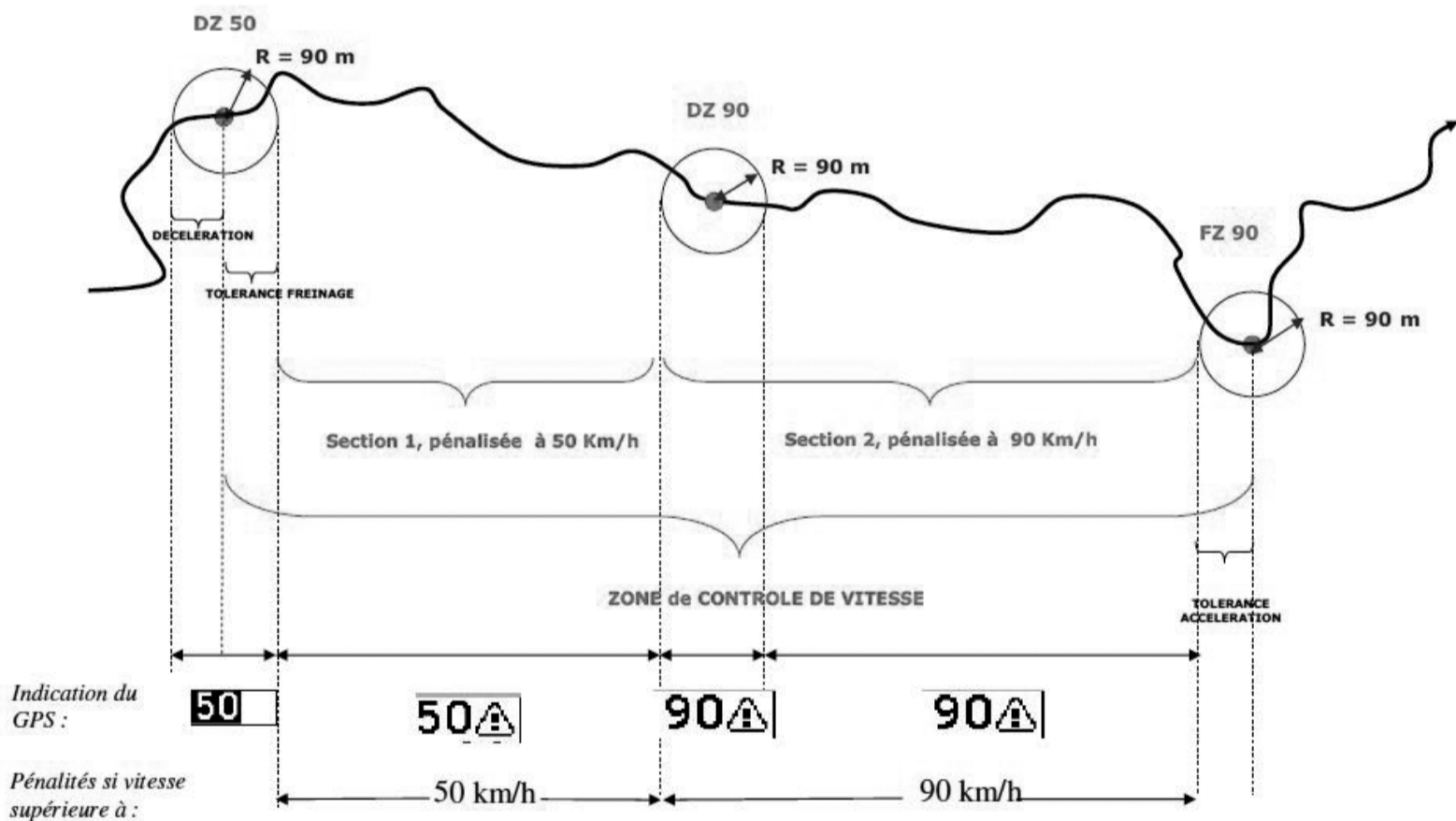


## 080.16.4 Zones de Contrôle de vitesses successives avec vitesses différentes

Dans le cas d'une zone de contrôle de vitesse composée de 2 sections successives, ayant 2 vitesses de valeurs différentes, la vitesse maximale autorisée dans un rayon de 90 mètres du waypoint d'entrée de la 2ème section sera toujours la vitesse la plus élevée des 2 sections. Dans le cas d'une vitesse décroissante, l'entrée dans le rayon de 90 mètres de ce même waypoint marque le début de la zone de décélération

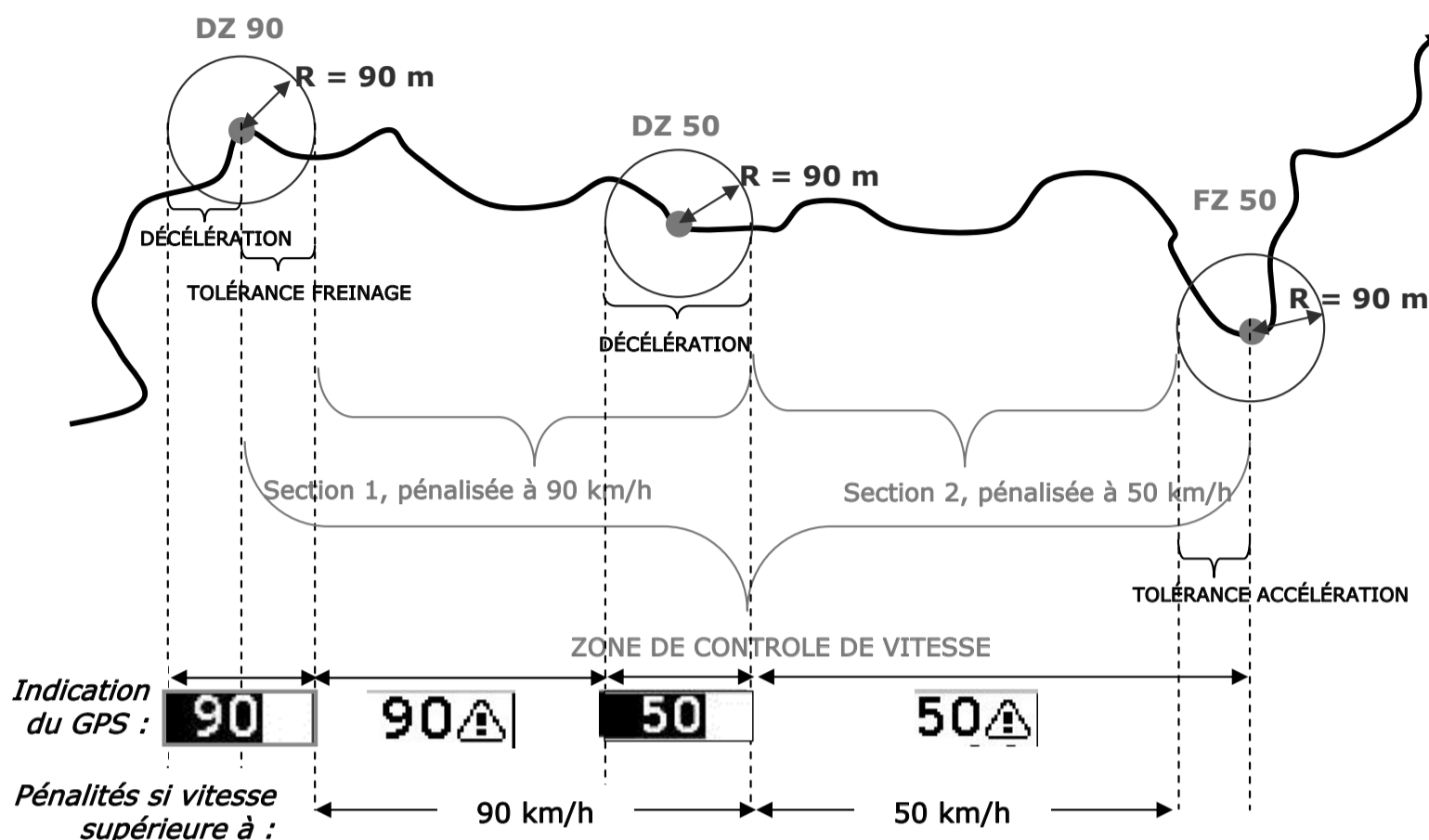
Dans une zone constituée de 2 zones de contrôle de vitesse successives, ayant 2 vitesses maximales de valeur différente, le waypoint assurant la transition avertira du changement de vitesse.

### 2 SECTIONS SUCCESSIVES, VITESSES CROISSANTES : 50 à 90 KM/H



Dans le cas où la 2<sup>ème</sup> zone de contrôle de vitesse a une limite de vitesse moins élevée que la 1<sup>ère</sup> zone, le GPS l'affichera (chiffres blancs sur fond noir) dès que le concurrent entrera dans le rayon des 90 m du waypoint d'entrée dans la 2<sup>ème</sup> zone de contrôle de vitesse. En même temps, le GPS affichera toujours le triangle ALARME VITESSE.

## 2 SECTIONS SUCCESSIVES, VITESSES DECROISSANTES : 90 à 50 KM/H



### 080.17 ORDRE DE DÉPART

#### 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.

Les véhicules à 4 roues appelés SSV, UTV, S1 ou S2 ou tout autre type de voitures doivent partir au moins 30 minutes après le dernier motocycle ou quad.

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, le départ du deuxième Secteur Sélectif sera donné dans l'ordre d'arrivée du Secteur Sélectif précédent (écarts maintenus à la seconde), heure à laquelle s'ajoutera le temps imparti pour le secteur de liaison éventuel et les 5 minutes réglementaires.

*Dans le cas d'un regroupement, l'ordre de départ sera celui de l'arrivée au contrôle horaire. Les quinze premiers coureurs partiront un par un toutes les trois 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**

#### **Si une Super Spéciale (SSS) est disputée :**

*L'ordre de départ de la première étape se fera suivant le classement de la Super Spéciale : Les 15 coureurs ayant effectués les meilleurs temps de la Super Spéciale devront choisir leur ordre de départ de l'Etape 1 de la façon suivante :*

*Les quinze concurrents devront être présents pour effectuer leur choix ;*

*Ces quinze concurrents partiront obligatoirement aux quinze premières places ;*

*Le concurrent classé quinzième choisira une position parmi les quinze premières places ;*

*Le concurrent classé quatorzième choisira alors une position parmi les quinze premières places. S'il choisit la place prise par le quinzième, celui-ci verra sa position décalée ;*

*Le concurrent classé treizième choisira à son tour sa position et ainsi de suite jusqu'au concurrent ayant réalisé le meilleur temps de la Super Spéciale.*

*Si plusieurs concurrents sont absents pour effectuer ce choix, ils seront placés aux places restant libres dans l'ordre inverse du classement de la Super Spéciale.*

### **Si aucune Super Spéciale (SSS) est disputée :**

*L'ordre de départ de la première étape se fera suivant le classement provisoire du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain en cours, ou du classement final du Championnat de l'année précédente pour la première manifestation de la saison. Dans tous les cas, les 15 meilleurs coureurs de ce classement partiront dans l'ordre de ce championnat.*

*Dans tous les cas, les quinze premiers coureurs partiront un par un toutes les trois 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 quinze premiers coureurs partiront un par un toutes les trois 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 Changement de l'ordre de départ**

*Pour des raisons de sécurité, à l'issue de chaque Etape, le Jury International FIM peut repositionner un pilote, à sa propre discrétion et sur demande du coureur auprès du Directeur de Course, 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 nombre de reclassement autorisé est à la discrétion du Jury International FIM. La demande devra être faite avant le briefing journalier du soir.*

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

*Le coureur qui ne se présentera pas au départ d'une Etape et qui n'aura pas averti de quelque manière que ce soit la direction de course sera disqualifié.*

*Le coureur qui ne désire pas ou qui ne peut pas prendre le départ d'une Etape doit quand même se présenter physiquement, se faire représenter au départ de l'Etape ou avoir averti le Directeur de Course avant le départ de l'Etape. Dans ce cas-là, il sera pénalisé comme suit :*

*Six (6) heures pour l'étape non prise + PS + 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'une étape, puis qui quitte celle-ci , sera pénalisé comme suit :*

*Trois (3) heures pour avoir quitté l'étape + PS + Temps maximum du Secteur Sélectif + Temps imparti des Secteurs de Liaison non effectués + la valeur de tous les waypoints non validés.*

*Pour obtenir des points FIM, un coureur ne doit pas avoir plus de 25 % de PS par rapport au nombre total de Secteurs Sélectifs du Rallye, arrondis vers le haut (exemple : 6 SS en total, 25% représente 1,5, arrondi à 2. Si plus que 2 PS, ce coureur termine le Rallye mais figurera dans le classement FIM avec zéro point).*

*Dans tous les cas, pour figurer au classement final FIM, le coureur devra prendre le départ du dernier Secteur Sélectif, franchir la ligne d'arrivée et mettre son motorcycle/quad dans le 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 motorcycle 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, REMORQUAGE ET RAVITAILLEMENTS**

### **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 même pour franchir la ligne d'arrivée, 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 + Pénalité Sportive (PS) + Temps maximum du Secteur Sélectif + Temps impartis des Secteurs de Liaison non effectués + 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.*

## **080.18.4 Carburant/Autonomie**

### **080.18.4.1 Autonomie**

*Chaque coureur sera responsable du calcul de son autonomie. Il ne pourra, en aucun cas, se retourner contre l'organisation si sa machine ne parvenait pas à couvrir la distance minimale mentionnée dans le RP, quelle que soit la nature du terrain.*

*Par sécurité, une autonomie supplémentaire de 10% est indispensable.*

### **080.18.4.2 Ravitaillement en essence en Secteur Sélectif**

*La responsabilité du ravitaillement incombe au seul coureur.*

*Le ravitaillement en carburant doit être effectué moteur arrêté.*

*Chaque ravitaillement en cours de Secteur Sélectif fera l'objet d'une neutralisation de 15'.*

*Chaque ravitaillement sera précédé d'un CP. Après avoir donné son carnet de bord, chaque coureur devra avancer sa machine jusqu'au camion de ravitaillement. Le carburant sera distribué dans l'ordre d'arrivée au CP.*

*Après avoir été ravitaillé, le coureur se présentera au contrôle de neutralisation, il récupérera sa fiche de pointage, un nouveau départ lui sera donné à l'issue de la neutralisation.*

*La zone de ravitaillement ne pouvant être une zone d'assistance, toute aide extérieure sur la machine est interdite pendant le ravitaillement, sous peine de pénalités à la discrétion du Jury International FIM. Seule l'aide entre coureurs en course est autorisée.*

### **080.18.4.3 Ravitaillement en essence en Secteurs de Liaison et au bivouac**

*Sur les Secteurs de Liaison où des stations peuvent fournir du Super 95 ou 98, il appartiendra aux coureurs de s'approvisionner en carburant à leurs frais.*

*Lorsqu'il n'y a pas de station à proximité du bivouac, l'organisateur mettra en place du carburant au bivouac. Ce carburant est généralement inclus dans l'engagement.*

## 080.19 FICHE DE POINTAGE

1. *Au départ de chaque Etape, les coureurs recevront une fiche de pointage sur laquelle figureront les temps impartis pour parcourir chaque Secteur de Liaison et un temps maximum autorisé pour chaque Secteur Sélectif. Toute fiche de pointage sera rendue au contrôle horaire d'arrivée de chaque Etape et remplacée 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 approuvée 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 pénalités horaires pourront varier d'une Etape à l'autre.*

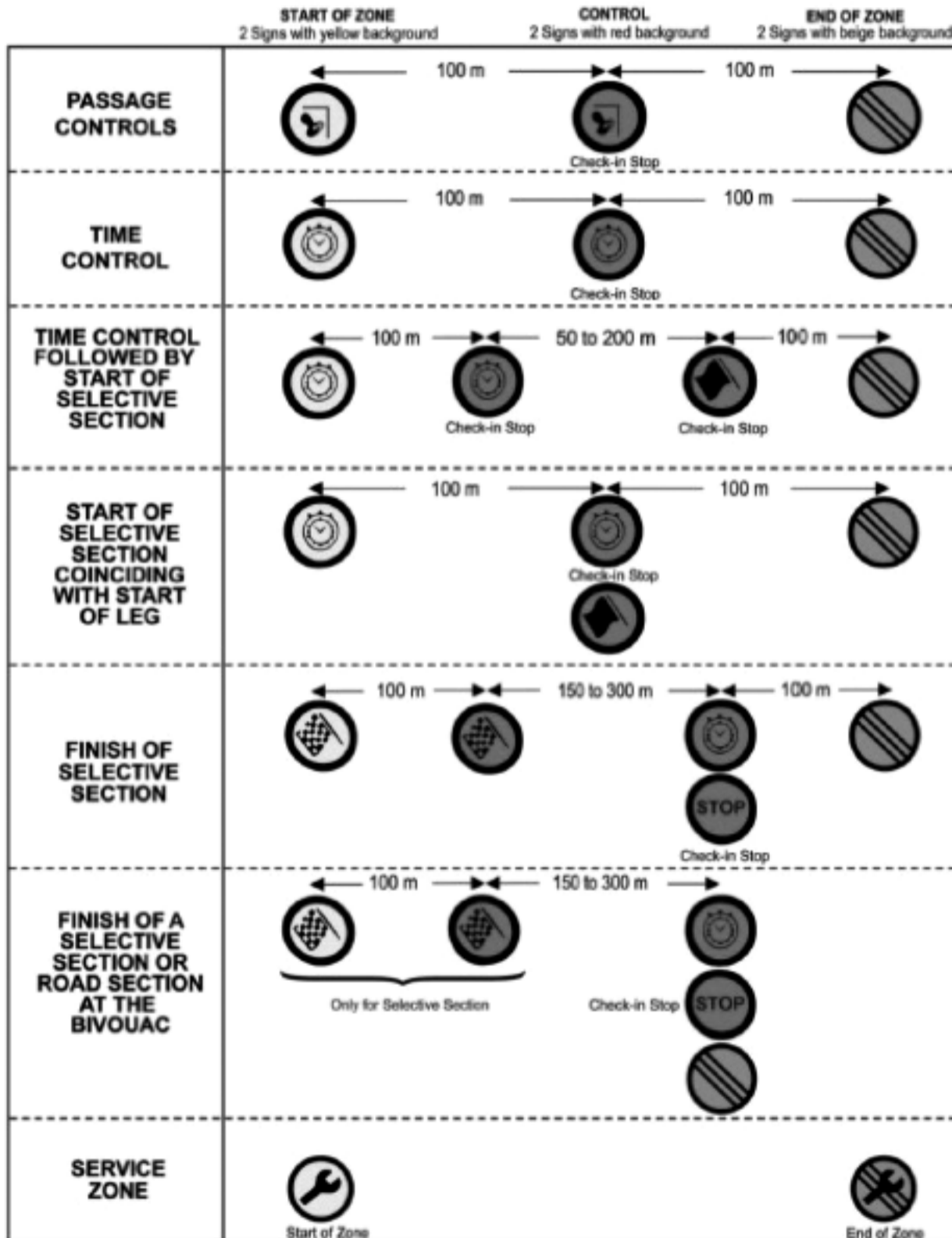
*La perte de la fiche de pointage entraîne une pénalité de cinq minutes.*

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

## 080.20 ZONES DE CONTRÔLE

Tous les contrôles doivent être franchis dans l'ordre défini par le Road Book.

Tous les contrôles, c'est-à-dire: contrôles horaires, départs et arrivées des Secteurs Sélectifs, contrôles de passage seront marqués dans le GPS avec un « WPS » et seront indiqués au moyen de panneaux standardisés comme ci-après (Toutes ces distances sont approximatives et ne peuvent en aucun cas être contestées si leur emplacements au sol ne sont pas exacts) :



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 panneautage 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<sup>ère</sup> infraction : 10 mn*
  - b) *2<sup>ème</sup> infraction : 1 h*
  - c) *3<sup>ème</sup> infraction et suivantes : 3h.*
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.*
7. *Toutes les distances définissant les zones de contrôle sont approximatives et ne peuvent en aucun cas faire l'objet de plaintes.*

## 080.21      **CONTRÔLES 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. 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 jusqu'à la limite du Temps Maximum Autorisé.*

*Au-delà du temps maximum autorisé, le concurrent se verra pénaliser de la façon suivante : Temps Maximum Autorisé pour la liaison considérée + Pénalité de liaison.*

*Après la fermeture du contrôle, le pointage s'effectuera impérativement au PC Course.*

*Le coureur pourra prendre le départ le lendemain matin s'il est conforme aux dispositions de l'article 080.13, 2<sup>ème</sup> 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. 080.19, 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 d'approximativement 50 à 200 m, panneau rouge avec drapeau (départ du Secteur Sélectif);*
  - d) enfin, approximativement 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.*

*Toutes les distances définissant le Temps de Contrôle sont approximatives et ne peuvent en aucun cas être sujettes à des plaintes.*

### **080.21.1 Temps maximum autorisé**

#### **1. Secteur de Liaison - Départ et arrivée :**

*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 de Liaison (PL) 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 CONTRÔLES DE PASSAGE**

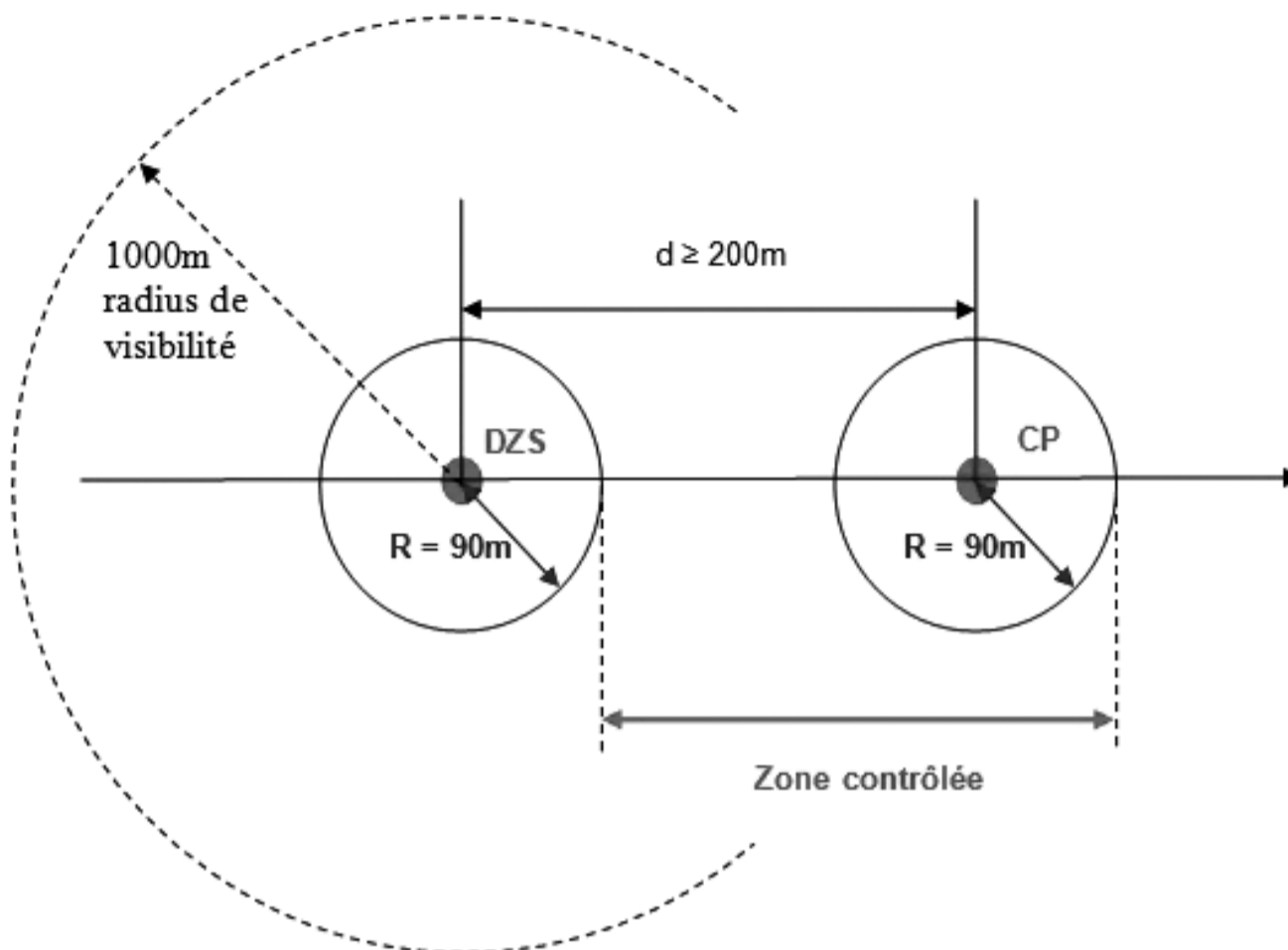
*Pour chaque Etape, des points de passage obligatoires significatifs, matériellement repérables et identifiables sur les cartes distribuées par l'organisation, seront mentionnés sur le road-book et les dessins précis seront représentés par le sigle CP.*

*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.*

*Le passage des concurrents pourra être matérialisé par une perforation ou un tampon différent pour chaque CP.*

*Dans le but de sécuriser la zone des CP, une « Zone de sécurité » sera installée à chaque CP; la vitesse y sera limitée à 50 km/h et contrôlée par le GPS; le contrôle de vitesse sera effectué selon le croquis ci-dessous. Les panneaux réglementaires d'entrée de zone de CP n'indiquent pas le Début de zone de Sécurité (DZS), seules les informations affichées sur l'écran du (des) GPS feront foi.*



### 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

Les pénalités sont les suivantes :

CP manquant i.e. WPS manquant : 120'

Perforation ou tampon manquant à un CP : 5'

## **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            PÉNALITÉS FORFAITAIRES (PF) / PÉNALITÉS SPORTIVES (PS)**

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

*Une pénalité sportive (SP) est attribuée afin d'empêcher la disqualification d'un concurrent (En particulier aux articles 80.17.8 et 80.18.2)*

## **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 motos.

Les coureurs pourront entrer et sortir leur motos 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 motorcycle 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 Tracking 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**

*La description de l'étape marathon, si elle existe, devra figurer dans le Règlement Particulier. (date, lieu, aspects techniques et restrictions)*

*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           ÉQUIPEMENT MÉDICAL**

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 Tracking*
- *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           ÉQUIPEMENT 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 Tracking*
- *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 ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ**

*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**

*Au site du 1<sup>er</sup> départ de liaison de l'étape du jour, les équipes techniques gérant le GPS, le Tracking System et le Sentinel devront être présents avant le départ afin de vérifier le matériel et les connectiques. Les coureurs doivent impérativement se présenter à la procédure de contrôle.*

#### *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 silentblocs 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 Tracking (Certifié FIM dès 2018)*

*Sur les rallyes constitués d'Etapes 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 Tracking. 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 motorcycle : 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      *Équipement 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 CHRONOMÉTRAGE** **Instrument 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.*

*Dans le cas d'un accident, le Jury FIM a la possibilité de bonifier un concurrent, quand ce concurrent s'est arrêté pour aider un autre coureur blessé. Le jury doit avoir la possibilité technique de calculer la perte de temps. Cette bonification du temps est à la seule discrétion du Jury FIM.*

*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 jour de l'Etape considérée (sauf si un autre horaire est explicitement indiqué dans le RP).

Classement définitif Secteur Sélectif : affiché par le Directeur de Course à 19h00 le lendemain de l'Etape considérée (sauf si un autre horaire est explicitement indiqué dans le RP).

Classement Provisoire de l'Etape : affiché par le Directeur de Course à 19h00 le jour de l'Etape considérée (sauf si un autre horaire est explicitement indiqué dans le RP).

Classement définitif de l'Etape : affiché par le Directeur de Course à 19h00 le lendemain de l'Etape considérée (sauf si un autre horaire est explicitement indiqué dans le RP).

Classement Général Provisoire de l'Epreuve : affiché par le Directeur de Course à 19h00 le jour de l'Etape considérée (sauf si un autre horaire est explicitement indiqué dans le RP).

Classement Général Final de l'Epreuve : affiché par le Directeur de Course à la fin du Rallye conformément à l'article 80.34.5.

## 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 FIM Motos

Catégorie Coupe du Monde FIM Quads

Classe : Coupe du Monde FIM Féminine

Classe : Coupe du Monde FIM Junior

Classe : Trophée FIM Vétéran

## 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 **Motos** ainsi qu'aux coureurs seulement de chacune des Coupes du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain et Trophée (si applicable).

*Catégorie Championnat du Monde FIM Motos*

*Catégorie Coupe du Monde FIM Quads*

*Classe : Coupe du Monde FIM Féminine*

*Classe : Coupe du Monde FIM Junior*

*Classe : Trophée FIM Vétéran*

*Il n'y a pas de classements scratch.*

| <b>Position</b>           | <b>Score</b> |
|---------------------------|--------------|
| 1 <sup>er</sup>           | 25 points    |
| 2 <sup>ème</sup>          | 20 points    |
| 3 <sup>ème</sup>          | 16 points    |
| 4 <sup>ème</sup>          | 13 points    |
| 5 <sup>ème</sup>          | 11 points    |
| 6 <sup>ème</sup>          | 10 points    |
| 7 <sup>ème</sup>          | 9 points     |
| 8 <sup>ème</sup>          | 8 points     |
| 9 <sup>ème</sup>          | 7 points     |
| 10 <sup>ème</sup>         | 6 points     |
| 11 <sup>ème</sup>         | 5 points     |
| 12 <sup>ème</sup>         | 4 points     |
| 13 <sup>ème</sup>         | 3 points     |
| 14 <sup>ème</sup>         | 2 points     |
| 15 <sup>ème</sup> et plus | 1 point      |

*Pour les événements d'au moins 10 étapes (y compris le prologue), le score doit être doublé.*

*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*
- *Coueurs 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.*

*Le jour avant la fin de l'épreuve, l'heure d'affichage des classements au tableau officiel sera annoncée par additif.*

*Cet horaire sera calculé en tenant compte :*

- *de l'heure de départ du dernier concurrent,*
- *des temps maximum autorisés pour les liaisons,*
- *du temps maximum autorisé pour le secteur sélectif (ou les secteurs sélectifs) de la dernière étape.*

*Il devra impérativement être respecté.*

*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 (sauf si un autre horaire est explicitement indiqué dans le RP) (ou dès que possible) au panneau officiel.*

*Si, pour un cas de force majeure, le classement ne pouvait pas être affiché à 19h00 ou à l'heure prévue dans le RP, le Jury International FIM repousserait la limite de réclamation à 3 heures après l'horaire du nouvel affichage.*

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

A l'arrivée du Rallye, les classements seront affichés au tableau officiel à l'heure précisée par l'additif de la veille.

Le classement suivant, visé par le Directeur de Course, sera toujours affiché :

Classement général scratch (toutes les catégories confondues)

Catégorie Championnat du Monde FIM Motos

Catégorie Coupe du Monde FIM Quads

Classe : Coupe du Monde FIM Féminine

Classe : Coupe du Monde FIM Junior

Classe : Trophée FIM Vétéran

### 080.34.7 Résultats du Championnat

#### Classement :

Toutes les manifestations du Championnat du Monde FIM des rallyes, Toutes les coupes Quads, Junior et Femmes comptent pour les classements FIM. Le classement du trophée Vétéran sera établi sur la base des **trois meilleures** manifestations du calendrier FIM.

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 Motos 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 Motos 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, Féminine ou Junior se verra décerner le titre de vainqueur de la Coupe du Monde FIM correspondante. Le coureur qui aura obtenu le plus de points au classement général du Trophée Vétéran (**addition des trois meilleurs résultats du calendrier**), se verra décerner le titre de vainqueur du trophée FIM Vétéran.

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.*

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

*Pour le Trophée FIM des Rallyes Tout Terrain - Vétérans, le classement est composé d'une seule classe Vétérans, toutes catégories confondues.*

### 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.*

### 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. Les manifestations de 10 étapes ou plus (incluant le Prologue) auront un coefficient 2.*

### Points Bonus

*Tous les pilotes, prenant le départ de la première étape (ou du prologue) d'une épreuve inscrite au calendrier FIM du Championnat du Monde de Rallye tout Terrain, se verront octroyer 3 points. Les pilotes ne seront pas obligés d'être classés pour bénéficier de ces points bonus.*

*Après chaque étape (hors prologue) le pilote vainqueur du classement scratch du secteur sélectif ou du cumul des secteurs sélectifs du jour se verra attribuer un point comptant pour le championnat.*

## **080.35 RÉCLAMATIONS - 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 étape s'étend jusqu'à trois heures après l'affichage de celle-ci (se reporter à l'article 080.34.2 pour l'horaire d'affichage des classements).*
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 CÉRÉMONIE 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'Équipe du coureur vainqueur de la catégorie Championnat du Monde Motos 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 et classe.*

*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 CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX FIM ANNUELLE**

*Le coureur ayant remporté la catégorie Championnat du Monde Motos, 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 DÉFINITIONS

|  |   |
|--|---|
| <p><i>Additif</i></p>                  | <p><i>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 :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>par l'organisateur, jusqu'au jour des contrôles et visés par la FMNR</i></li> <li>- <i>par le Jury International FIM, pendant toute la durée de la manifestation</i></li> </ul> <p><i>Les coureurs doivent en accuser réception par émargement, sauf en cas d'impossibilité matérielle pendant le déroulement de la manifestation.</i></p> |
| <p><i>Bivouac</i></p>                  | <p><i>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.</i></p>   |
| <p><i>Briefing</i></p>                 | <p><i>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.</i></p>  |
| <p><i>Fiche de pointage</i></p>        | <p><i>Fiche destiné à recueillir les visas des différents CH/CP prévus sur l'itinéraire.</i></p>  |
| <p><i>CH/CHA</i></p>                   | <p><i>Contrôle Horaire/Contrôle Horaire d'Arrivée.</i></p>  |
| <p><i>Classement scratch</i></p>       | <p><i>Classement toutes catégories confondue.</i></p>   |
| <p><i>CP (Contrôle de passage)</i></p> | <p><i>Point de contrôle. Un lieu où les fiches de pointage doivent être tamponnées ou perforées par les commissaires et qui est un WPS</i></p>  |
| <p><i>COG (Cap Over Ground)</i></p>    | <p><i>Indication donnée par un GPS, indiquant le cap que suit un véhicule en mouvement.</i></p>   |
| <p><i>CTW (Cap to Waypoint)</i></p>    | <p><i>Indication donnée par un GPS, indiquant le cap à suivre jusqu'au prochain Waypoint.</i></p>   |
| <p><i>Disqualification</i></p>         | <p><i>Sanction décidée par le Jury International FIM suite à une infraction grave aux règlements FIM.</i></p>   |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <i>DTW (Distance to Waypoint)</i> | <i>Indication donnée par un GPS, indiquant la distance restante jusqu'au prochain Waypoint.</i>   |
| <i>Durée d'une Manifestation</i>  | <p><i>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 :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- délai de réclamation ou d'appel;</i></li> <li><i>- fin des contrôles administratifs et des vérifications techniques à la fin de la manifestation entreprises en conformité avec le Code Sportif FIM;</i></li> <li><i>- fin de la remise des prix.</i></li> </ul> |
| <i>DZ</i>                         | <i>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.</i>   |
| <i>Etape</i>                      | <i>Chacune des parties du Rallye séparées par un arrêt bivouac.</i>   |
| <i>Etape Marathon</i>             | <i>Etape avec assistance limitée à la fin de la journée dans le bivouac.</i>  |
| <i>FMN</i>                        | <i>Fédération Motocycliste Nationale.</i>   |
| <i>FMNR</i>                       | <i>Fédération Motocycliste Nationale Organisatrice.</i>   |
| <i>FZ</i>                         | <i>Fin de zone de contrôle de vitesse matérialisée par un « WPE ».</i>  |
| <i>GPS</i>                        | <i>« 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.</i>  |
| <i>IV (Infraction Vitesse)</i>    | <i>Tout dépassement de la vitesse maximale autorisée dans une zone de contrôle de vitesse.</i>  |
| <i>Itinéraire officiel</i>        | <i>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.</i>   |
| <i>Impulsion Vitesse (IMP)</i>    | <i>Conformément au mode de fonctionnement permanent du GPS, une impulsion est enregistrée tous les 150 m environ. Les dépassements de vitesse dans une zone de contrôle de vitesse sont affichés dans la page speed du GPS « SPD ».</i>   |
| <i>Jl</i>                         | <i>Jury International FIM.</i>  |

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| <i>Main Courante</i>                 | <i>Cahier d'informations aux pages numérotées et inamovibles, manuscrit et horodaté.</i>   |
| <i>Secteur de Liaison</i>            | <i>Tronçon d'itinéraire, à effectuer dans un temps imparti, compris entre deux contrôles horaires successifs.</i>  |
| <i>Neutralisation</i>                | <i>Temps pendant lequel les coureurs sont stoppés par la Direction de Course (conditions de Parc Fermé). Ce temps est identique pour tous les concurrents.</i>   |
| <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 Commandement 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>Pénalisation liaison (PL)</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 et/ou dans l'art : 80.21.1</i>   |
| <i>Pénalité sportive</i>             | <i>Une pénalité en temps qui s'ajoute aux pénalisations déjà encourues par le coureur dans des cas précis et spécifiés à l'article 80.17.8. la valeur de la PS est spécifiée dans le Règlement Particulier.</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>  |

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| <i>Secteur Sélectif</i>       | <i>Epreuve de vitesse pure en temps réel. 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 donné 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.<br/>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.<br/>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>   |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| <b>WPS (Waypoint Sécurité)</b> | <p>Point de passage obligatoire dont les coordonnées sont indiquées aux coureurs sur le Road Book et mémorisées dans le GPS. Le waypoint est validé à 90 mètres. Vers un WPS, toutes les informations disponibles de l'appareil sont affichées à l'écran du GPS.</p> <p>WPS peut être utilisé pour des raisons de sécurité ou pour éviter les coupures et doit être utilisé dans toutes les zones de contrôle définies à l'article 80.20.</p> |
| <b>WPT</b>                     | <p>« 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, WPS. Tous les points GPS mentionnés au Road Book sont des points de passages obligatoires.</p>   |
| <b>WPV (Waypoint Visible)</b>  | <p>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.</p>  |
| <b>WPC (Waypoint Control)</b>  | <p>WPC (Control Waypoint). Un WPC est un Waypoint qui permet de vérifier le respect du Road Book, sans qu'aucune information de navigation ne soit fournie par le GPS autre que son numéro, l'ordre de passage par rapport aux autres Waypoints, ainsi que son nom qui utilise sa position en kilomètres entiers dans le Road Book.</p>   |
| <b>WPO (Waypoint Zero)</b>     | <p>Ce WPT est destiné à informer les concurrents qu'ils devront marquer un stop (comme pour un STOP sur les Lois de Circulation), au croisement d'une route par exemple, le contrôle de cette conformité d'arrêt est effectué par le GPS en mesurant la vitesse qui doit atteindre 0 km/h (pas de mesure du temps d'arrêt)</p>  |

| <b>TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALITÉS</b>  | <b>Art. N°</b> | <b>Départ refusé</b> | <b>Disqualification</b> | <b>Pénalité de temps</b> | <b>Pénalité financière</b>   | <b>Décisions Pénalités Sanctions du JI</b> |
|---|----------------|----------------------|-------------------------|--------------------------|------------------------------|--|
| Refus de la publicité de l'organisateur   | Art. 080.4     |                      |                         |                          | 100% des droits d'engagement |  |
| Licence non valable   | Art. 080.6     | X                    |                         |                          |                              |  |
| Manœuvre antisportive, déloyale, incorrecte ou frauduleuse  | Art. 080.6     |                      |                         |                          |                              | Sanctions du JI                            |
| Moto non immatriculée   | Art. 080.7     | X                    |                         |                          |                              |  |
| Changement de moteur<br>1 <sup>er</sup> changement<br>2 <sup>ème</sup> changement<br>3 <sup>ème</sup> changement et suivant | Art. 080.7.3   |                      |                         | 15'<br>45'<br>120'       |                              |  |
| Absence ou mauvaise apposition d'une plaque-numéro  | Art. 080.7.4   |                      |                         | X                        |                              | Définie dans le RP                         |
| Absence ou mauvaise apposition d'au moins deux plaques ou du dossard  | Art. 080.7.4   | X                    |                         | X                        |                              |  |
| Absence ou falsification d'une marque d'identification  | Art. 080.8.2.1 |                      | X                       |                          |                              |  |
| Absence des marques d'identification  | Art. 080.8.2.1 |                      | X                       |                          |                              |  |
| Refus de présenter sa machine à un contrôle technique   | Art. 080.8.3   |                      |                         |                          |                              | Jusqu'à la disqualification                |

| <b>TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALITÉS</b>   | <b>Art. N°</b> | <b>Départ refusé</b> | <b>Disqualification</b> | <b>Pénalité de temps</b> | <b>Pénalité financière</b> | <b>Décisions Pénalités Sanctions du JI</b> |
|--|----------------|----------------------|-------------------------|--------------------------|----------------------------|--|
| Non respect de la limite du niveau sonore durant la manifestation<br>1 <sup>ère</sup> infraction<br>2 <sup>ème</sup> infraction<br>3 <sup>ème</sup> infraction | Art. 080.8.3   |                      |                         | 15'<br>1h                |                            | Disqualification                           |
| Passage à plus de 200m d'un WP donné par l'organisateur  | 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 »<br>1-3 utilisations :<br>dès la 4 <sup>ème</sup> :   | Art. 080.11.5  |                      |                         | 3 heures<br>6 heures     |                            | Par utilisation                            |
| Non respect des règles de circulation des pays traversés<br>1 <sup>ère</sup> infraction<br>2 <sup>ème</sup> infraction<br>3 <sup>ème</sup> infraction          | Art. 080.12    |                      |                         | 30'<br>1 h               |                            | Jusqu'à la disqualification                |
| Insuffisance du temps de repos entre deux Etapes et avis défavorable du médecin  | Art. 080.13    | X                    |                         |                          |                            |  |
| Non respect de l'itinéraire  | Art. 080.15    |                      | X                       | X                        |                            | Jusqu'à la disqualification                |

| <b>TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALITÉS</b>                                  | <b>Art. N°</b> | <b>Départ refusé</b> | <b>Disqualification</b> | <b>Pénalité de temps</b> | <b>Pénalité financière</b> | <b>Décisions Pénalités Sanctions du JI</b> |
|---|----------------|----------------------|-------------------------|--------------------------|----------------------------|--|
| Non respect de l'itinéraire dans les zones sensibles des Secteurs Sélectifs | Art. 080.15    |                      |                         |                          |                            |  |
| 1 <sup>ère</sup> infraction   |                |                      |                         | 15'                      |                            |  |
| Empêcher intentionnellement le dépassement d'une moto                       | Art. 080.15    |                      |                         |                          |                            | Jusqu'à la disqualification                |
| Circulation en sens inverse dans un Secteur Sélectif                        | Art. 080.15    |                      | X                       | X                        |                            | Jusqu'à la disqualification                |
| Stationnement de plus de 30'' après le signal de départ                     | Art. 080.15.1  |                      |                         | 2'                       |                            |  |
| Départ anticipé   | Art. 080.15.1  |                      |                         | 1'                       |                            |  |
| Non présentation de la moto moteur en marche                                | Art. 080.15.1  |                      |                         | 1' par mn de retard      |                            |  |
| Refus de partir à l'heure et au rang attribué                               | Art. 080.15.1  |                      | X                       | X                        |                            | Jusqu'à la disqualification                |
| Arrêt volontaire dans la zone d'arrivée d'un Secteur Sélectif               | Art. 080.15.2  |                      | X                       |                          |                            |  |
| Dépassement de la vitesse autorisée   | Art. 080.16    |                      |                         |                          |                            | Selon l'Article                            |
| Retard sur l'heure théorique au départ d'une Etape                          | Art. 080.17.1  |                      |                         |                          |                            |  |
| Jusqu'à 30' ou 60'<br>Plus de 30' ou 60'                                    |                |                      | X                       | 1' par mn de retard      |                            |  |

| <b>TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALITÉS</b>                                | <b>Art. N°</b> | <b>Départ refusé</b> | <b>Disqualification</b> | <b>Pénalité de temps</b> | <b>Pénalité financière</b> | <b>Décisions Pénalités Sanctions du JI</b> |
|---|----------------|----------------------|-------------------------|--------------------------|----------------------------|--|
| Absence de visa à un CP   | Art. 080.22.3  |                      |                         | 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                    |
| 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 | Art. 080.20    |                      |                         |                          |                            |  |
| 1 <sup>ère</sup> infraction   |                |                      |                         | 10'                      |                            |  |
| 2 <sup>ème</sup> infraction   |                |                      |                         | 1 h                      |                            |  |
| 3 <sup>ème</sup> infraction   |                |                      |                         | 3 h                      |                            |  |

| <b>TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALITÉS</b>   | <b>Art. N°</b>     | <b>Départ refusé</b> | <b>Disqualification</b> | <b>Pénalité de temps</b> | <b>Pénalité financière</b>           | <b>Décisions Pénalités Sanctions du JI</b>             |
|--|--------------------|----------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------------------|--|
| <i>Retard ou avance à un CH après un Secteur de Liaison (sauf arrivée d'Etape pas de pénalité pour avance)</i> | <i>Art. 080.21</i> |                      |                         | <i>1' par mn</i>         |                                      |  |
| <i>Infraction au régime du Parc Fermé</i>  | <i>Art. 080.25</i> |                      | <i>X</i>                |                          |                                      |  |
| <i>Absence d'une partie ou de tout l'équipement de survie</i>  | <i>Art. 080.28</i> |                      |                         |                          |                                      |  |
| <i>Premières 30'</i>   |                    |                      |                         | <i>1' par mn</i>         |                                      |  |
| <i>Plus de 30' ou 60'</i>  |                    |                      |                         |                          |                                      | <i>Départ refusé</i>                                   |
| <i>Non déclaration d'abandon</i>   | <i>Art. 080.32</i> |                      |                         |                          | <i>Amende de 500 EUR à 3'000 EUR</i> | <i>Demande de sanction auprès de la FMN du coureur</i> |
| <i>Refus de barrer les numéros de course après abandon/ disqualification</i>                                   | <i>Art. 080.32</i> |                      |                         |                          | <i>Amende de 500 EUR</i>             | <i>Demande de sanction auprès de la FMN du coureur</i> |

## Symboles Road Book

|  |                               |                   |           |   |  |                      |                                 |                             |
|--|-------------------------------|-------------------|-----------|---|--|----------------------|---------------------------------|-----------------------------|
|  | ROUTE                         | ROAD              |           | OUED  | OUED / WADI                                | <b>GV</b>            | GRAVIER                         | GRAVEL                      |
|  | ROUTE avec séparateur central | DUAL CARRIAGEWAY  |           | LANGUE DE SABLE                                 | SAND SPIT                                  | <b>G/D</b>           | GAUCHE / DROITE                 | LEFT / RIGHT                |
|  | PISTE TRACÉE                  | TRACK             |           | BORNE   | KILOMETRE MARKER                           | <b>D/G</b>           | DROITE / GAUCHE                 | RIGHT / LEFT                |
|  | HORS PISTE                    | OFF TRACK         |           | CIMITÈRE  | CEMETERY                                   | <b>MVS</b>           | MAVINE                          | SAD                         |
|  | ATTENTION                     | 1 DANGER          |           | PIT   | BARREL                                     | <b>EMP</b>           | EMPIÈRE                         | STONY OR ROCKY              |
|  | DANGER                        | 2 DANGER          |           | PANNEAU   | SNOWPOST                                   | <b>DEF</b>           | DEFONCE                         | ROUGH                       |
|  | GRAND DANGER                  | 2.5 DANGER        |           | MAISON  | HOUSE                                      | <b>ORN</b>           | ORNIÈRE                         | RUT                         |
|  | TREIS GRAND DANGER            | 3 DANGER          |           | FORT  | FORT                                       | <b>SER</b>           | SERRE                           | TIGHT                       |
|  | CUVETTE                       | DP                |           | PORTAL / PUSHT                                  | POST                                       | <b>HP</b>            | HORS PISTE                      | OFF PISTE / OFF TRACK       |
|  | BORNE                         | BUMP              |           | PIEU  | TYRE                                       | <b>HP</b>            | HORS PISTE INTERDIT             | OFF TRACK FORBIDDEN         |
|  | COMPRESSION                   | COMPRESSION       |           | PUIT  | WELL                                       | <b>OUED</b>          | OUED                            | OUED / WADI                 |
|  | SARNOE                        | DITCH             |           | ROCKES (à droite & à gauche)                    | ROCKES (individual drawing for each)       | <b>E3</b>            | ETROIT                          | NARROW                      |
|  | RADER                         | STEP              |           | MONTAGNE (à droite & à gauche)                  | MOUNTAINS (individual drawing for each)    | <b>DS</b>            | DANS                            | IN                          |
|  | MARCHE EN DESCENTE            | STEP DOWN         |           | DEBUT de Zone FM de Zone (sans vitesse limitée) | START of Zone END of Zone (no speed limit) | <b>IMP</b>           | IMPÉRATIF                       | IMPERATIVE                  |
|  | MARCHE EN MONTEE              | STEP UP           |           | Limite de VITESSE                               | SPEED LIMIT                                | <b>QT</b>            | QUITTER                         | LEAVE                       |
|  | DESCENTE                      | DOWNHILL          |           | STOP  | STOP                                       | <b>G<sup>D</sup></b> | GRAND                           | BIG                         |
|  | VERS                          | TOWARDS           |           | DEVIERS   | CURVES                                     | <b>NBX</b>           | NOUSSEUX                        | SNAY                        |
|  | MONTEE                        | UPHILL            |           | DEPART  | START                                      | <b>RLT</b>           | RALENTIR                        | SLOW DOWN                   |
|  | DUNE CASSEE                   | DUNE BROKEN       |           | ARRIVEE   | FINISH                                     | <b>±V</b>            | PLUS OU MOINS VISIBLE           | MORE or LESS VISIBLE        |
|  | TROU EFFONDRE                 | HOLE COLLAPSE     |           | CHRONO  | CLOCK                                      | <b>S</b>             | SERRER                          | TWISTY                      |
|  | ORNIÈRE                       | RUTS              |           | ESSENCE   | FUEL                                       | <b>PP</b>            | PISTE PRINCIPALE                | MAIN TRACK                  |
|  | ONDULATION BOISÉE             | UNDULATION        |           | PHOTO   | PHOTO                                      | <b>TD</b>            | TOUT DROIT                      | KEEP STRAIGHT               |
|  | SUR PONT                      | ABOVE BRIDGE      |           | CP  | PC   | <b>RO</b>            | ROUTE                           | ROAD                        |
|  | OUÉ                           | FORD              |           | DEBUT ZONE D'ASSISTANCE                         | START OF ASSISTANCE ZONE                   | <b>TDSP</b>          | TOUT DROIT SUR PISTE PRINCIPALE | KEEP STRAIGHT ON MAIN TRACK |
|  | TROU                          | HOLE              |           | FIN ZONE D'ASSISTANCE                           | FINISH OF ASSISTANCE ZONE                  | <b>TDRPP</b>         | TOUT DROIT SUR ROUTE PRINCIPALE | KEEP STRAIGHT ON MAIN ROAD  |
|  | CABIN                         | CABIN             |           | VILLAGE   | VILLAGE                                    | <b>P//</b>           | PISTES PARALLELES               | PARALLEL TRACKS             |
|  | CITERNE                       | WATER TANK        |           | WAYPOINT MASQUE                                 | WAYPOINT MASKED                            | <b>P</b>             | PISTE                           | TRACK                       |
|  | FL BARBEE                     | BARBED WIRE FENCE |           | WAYPOINT ECLIPSE                                | WAYPOINT ECLIPSE                           | <b>C</b>             | CAP                             | BEARING                     |
|  | CLOTURE                       | FENCE             |           | WAYPOINT SECURITE                               | WAYPOINT SECURITY                          | <b>TJS</b>           | TOUJOURS                        | ALWAYS                      |
|  | LIGNE ELECTRIQUE              | ELECTRIC LINE     |           | ZONE VITESSE CP                                 | SPEED ZONE CP                              | <b>VG</b>            | VEGETATION                      | VEGETATION                  |
|  | DUNES                         | DUNES             | <b>AD</b> | A DROITE  | ON THE RIGHT                               | <b>/</b>             | SUR                             | ON                          |
|  | DUNETTE                       | SMALL DUNE        | <b>AG</b> | A GAUCHE  | ON THE LEFT                                | <b>EFF</b>           | EFFONDRE                        | COLLAPSED                   |
|  | PALMIER                       | PALM TREE         | <b>D</b>  | DROITE  | RIGHT                                      | <b>RP</b>            | REPRISE REPRENDRE               | TO TAKE                     |
|  | ANTENNE                       | ANTENNA / MAST    | <b>G</b>  | GAUCHE  | LEFT                                       | <b>BETW</b>          | ENTRE                           | BETWEEN                     |
|  | PORTAL BARRIERE               | GATE BARRIER      | <b>SA</b> | SABLE   | SAND                                       | <b>DNT</b>           | DUNETTE                         | SMALL DUNE                  |
|  | TALUS                         | SLOPE             | <b>CX</b> | CALLOUX   | STONE                                      | <b>DN</b>            | DUNE                            | DUNE                        |

## Annexes : Annexe 1

**CHRONOMÉTRAGE : CAHIER DES CHARGES****1. Généralités**

- *Article 080.34.1 : 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.*
- *Article 080.2.2 : Le responsable du chronométrage doit être en possession d'une licence FIM valable de chronométrage.*

*De plus, il devra être détenteur d'une licence FIM valable de Commissaire sportif ou Directeur de course Rallye Tout Terrain et avoir donc suivi un séminaire organisé par la FIM à cet effet.*

- *Article 080.2.12 : Les chronométreurs nommés doivent être qualifiés pour l'utilisation du système de chronométrage de la manifestation.*

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

- *Article 080.31 : Pour effectuer son travail, le chronométreur doit utiliser, selon la compétition, le système de chronométrage le plus adéquat.*

*Tout chronométreur 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.*

**Mise en œuvre***Avant l'épreuve*

*Avant la première réunion du Jury International, il sera organisé une réunion à laquelle participeront le président du Jury, le directeur de course, le responsable du chronométrage, l'organisateur, le responsable du système de tracking et celui des GPS.*

*Au cours de cette réunion, le responsable du chronométrage présentera les moyens humains et matériels dont il dispose et leur mise en œuvre. Le directeur de course rappellera les différentes procédures et les particularités du chronométrage en rallye tout terrain. Le président du jury fournira à cette occasion les modèles de fichiers de résultats FIM.*

### *Pendant l'épreuve*

#### *Au départ du secteur sélectif*

*L'heure de départ dans le secteur sélectif sera l'heure théorique de départ indiquée sur le carton de pointage (voir modèle en annexe 2). En cas de modification de cette heure théorique, il conviendra de prendre en compte l'heure réelle.*

*Ces informations notées sur le carton de pointage du concurrent devront être confirmées par les horaires notés sur la « feuille de cent » qui devra impérativement être tenue au départ du secteur sélectif. Ce document devra être signé par le chef de poste.*

*En cas de divergence, c'est la « feuille de cent » qui fera foi.*

*L'heure de départ du concurrent sera exprimée en heures et minutes. Toutefois, elle pourra être exprimée en heures, minutes et secondes :*

- lorsque les départs seront donnés toutes les trente secondes,*
- si le chef de poste a modifié l'heure théorique de départ du pilote,*
- s'il s'agit du départ du deuxième secteur sélectif et des suivants dans une étape comportant plusieurs secteurs sélectifs. (voir fiche pratique en annexe)*

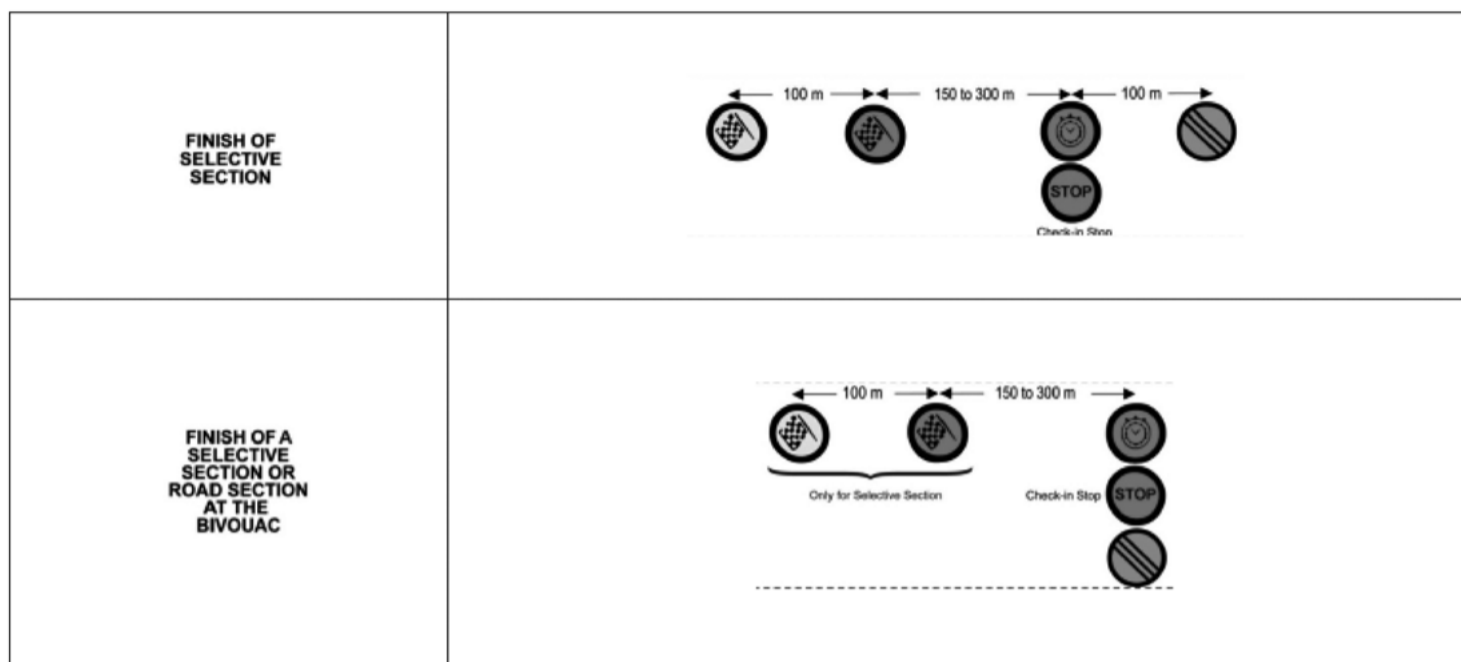
*En aucun cas, l'heure de départ du secteur sélectif ne pourra être donnée par un système automatisé de type cellules photoélectriques.*

*L'officiel chargé de donner le départ effectuera les décomptes de temps comme indiqué à l'article 080.15.1 du règlement. Il pourra toutefois utiliser l'assistance d'une horloge effectuant automatiquement le décompte.*

## A l'arrivée du secteur sélectif

### Article 080.15.2 : Arrivée d'un Secteur Sélectif

L'arrivée à un Secteur Sélectif sera jugée lancée au drapeau à damier rouge selon le schéma ci-dessous :



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.

Les temps d'arrivée seront pris à la seconde.

A l'arrivée du secteur sélectif, l'heure d'arrivée sera reportée sur le carton de pointage du concurrent soit manuellement soit par collage d'une étiquette imprimée si le matériel disponible le permet. Cette deuxième solution est à privilégier car elle élimine les risques d'erreurs dans la transmission du temps entre l'arrivée lancée et le point STOP.

A la fin de chaque étape et à la fin de l'épreuve

### Les différents classements

Le responsable du chronométrage devra être en mesure de fournir au directeur de course ainsi qu'au Président du Jury International les différents classements tels qu'ils sont définis dans le règlement FIM :

### Article 080.34.2 : Définitions des différents classements

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

Classement Provisoire Secteur Sélectif : affiché par le Directeur de Course à 19h00 le jour de l'Etape considérée (sauf si un autre horaire est explicitement indiqué dans le RP).

Classement définitif Secteur Sélectif : affiché par le Directeur de Course à 19h00 le lendemain de l'Etape considérée (sauf si un autre horaire est explicitement indiqué dans le RP).

Classement Provisoire de l'Etape : affiché par le Directeur de Course à 19h00 le jour de l'Etape considérée (sauf si un autre horaire est explicitement indiqué dans le RP).

Classement définitif de l'Etape : affiché par le Directeur de Course à 19h00 le lendemain de l'Etape considérée (sauf si un autre horaire est explicitement indiqué dans le RP).

Classement Général Provisoire de l'Epreuve : affiché par le Directeur de Course à 19h00 le jour de l'Etape considérée (sauf si un autre horaire est explicitement indiqué dans le RP).

Classement Général Final de l'Epreuve : affiché par le Directeur de Course à la fin du Rallye l'horaire conformément à l'article 80.34.5.

#### *Classements journaliers :*

##### *Article 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*

*Remarque : sur les différents classements, il sera utile de faire figurer les pénalités reçues par les concurrents dans une colonne spécifique. Il sera également indispensable de prévoir une colonne spécifique pour les « Bonus Temps » qui pourraient être accordés aux concurrents par le directeur de course. Ces « Bonus Temps » viendront en déduction du temps mis pour réaliser le secteur sélectif.*

*Classements journaliers :*

*Classement général scratch (toutes les catégories confondues)*

*Catégorie Championnat du Monde FIM Motos*

*Catégorie Coupe du Monde FIM Quads*

*Classe : Coupe du Monde FIM Féminine*

*Classe : Coupe du Monde FIM Junior*

*Classe : Trophée FIM Vétérans*

*Les chronométreurs fourniront également chaque jour :*

*La liste des pénalités de la journée (en détail)*

*La récapitulation des pénalités pilote par pilote*

*La liste des abandons (pilotes qui ne sont plus en course)*

*Classement final :*

*Article 080.2.12 :*



*Les chronométreurs 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 ([info@fim.ch](mailto:info@fim.ch)).*




## Annexe 2 : Carton de pointage (Exemple)

|                                   |                        |                |
|-----------------------------------|------------------------|----------------|
| Nom de l'épreuve<br>et/ou<br>Logo | Etape n° 1             | Véhicule<br>n° |
|                                   | Du CH - Départ d'étape |                |
|                                   | Au CH - Bivouac        |                |


  

|                         |   |   |
|-------------------------|---|---|
|                         | Heure théorique   |   |
| CH 0 - Départ d'étape   |   | <input style="width: 80px; height: 20px;" type="text"/>   |
| Liaison 1 : 120 km      | <b>Temps imparti :</b>  | <input style="width: 80px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text" value="1 h 45"/> |
| CH 1 - Fin de Liaison 1 |  | <input style="width: 80px; height: 20px; border: 1px dashed black;" type="text"/>               |
|                         |   | <input style="width: 80px; height: 20px;" type="text" value="+ 5 minutes"/>                     |

|                      |  |              |   |   |   |
|----------------------|--|--------------|---|---|---|
| SS 1                 |  | DEPART SS 1  |   | <input style="width: 80px; height: 20px;" type="text"/>                           | <input style="width: 80px; height: 20px;" type="text"/> |
| 235,4 km             |  |              |   |   |   |
| Temps max<br>06 h 15 |  |              |   |   |   |
| Pénalité<br>07 h 30  |  | ARRIVEE SS 1 |   | <input style="width: 80px; height: 20px; border: 1px dashed black;" type="text"/> | <input style="width: 80px; height: 20px;" type="text"/> |

|                |  |   |   |
|----------------|--|---|---|
|                | Liaison 2 : 45 km  | <b>Temps imparti :</b>  | <input style="width: 80px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text" value="0 h 50"/> |
| CH 2 - Bivouac |  | <input style="width: 80px; height: 20px; border: 1px dashed black;" type="text"/> | <input style="width: 80px; height: 20px;" type="text"/>   |

Remarques :

*Ce document correspond à une étape comportant une liaison initiale, un secteur sélectif et une liaison finale.*

*Celui-ci n'est qu'un exemple mais il contient l'ensemble des informations qui permettront au pilote de gérer le timing de son étape et au directeur de course d'en vérifier le bon déroulement.*

*Il conviendra, le cas échéant, d'adapter ce carton au format de chaque étape.*

### Annexe 3

*Départ du deuxième secteur sélectif sur les étapes à plusieurs secteurs sélectifs.*

*Ce que dit la règle :*

*« Sur les étapes à plusieurs secteurs sélectifs, le départ du deuxième secteur sélectif sera donné dans l'ordre d'arrivée du secteur sélectif précédent (écart maintenu à la seconde), heure à laquelle s'ajoutera le temps imparti pour le secteur de liaison éventuel et les 5 minutes réglementaires. »*

*Article 080.17.1 paragraphe 4 - Annexe Championnat du Monde FIM des Rallyes*

*La règle impose donc deux contraintes :*

- *Respecter l'ordre d'arrivée du secteur sélectif précédent ;*
- *Conserver l'écart entre les concurrents à la seconde.*

*Comment répondre à ces obligations lors de la mise en œuvre de ce départ ?*

#### *1. Le carton de pointage*

*Ce document devra prendre en compte cette particularité.*

*Il devra très clairement faire apparaître*

- *un horaire de CH du deuxième secteur sélectif à la minute calculé ainsi :*

*Heure d'arrivée du premier secteur sélectif à la minute (12 heures 45 dans l'exemple ci-dessous) à laquelle on ajoute le temps imparti pour la liaison (30 minutes), soit 13 heures 15 minutes dans l'exemple ci-dessous ;*

*Et*

- *un temps de départ à la seconde calculé ainsi*

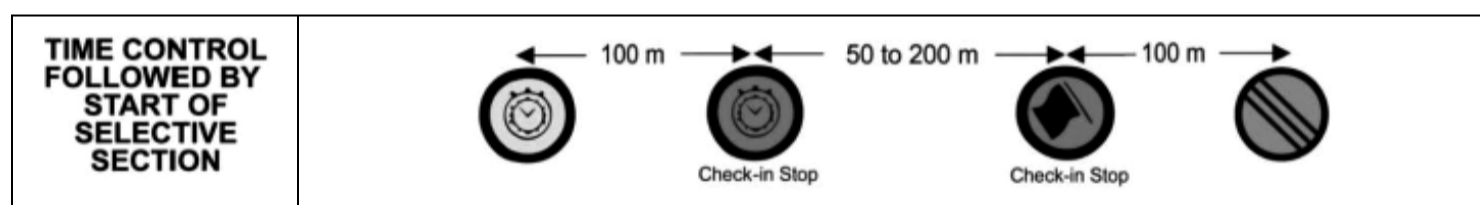
*Heure d'arrivée du premier secteur sélectif à la seconde (12 heures 45 minutes et 31 secondes dans l'exemple ci-dessous) à laquelle on ajoute le temps imparti pour la liaison (30 minutes) et les 5 minutes réglementaires pour la préparation au départ, soit 13 heures 20 minutes et 31 secondes dans l'exemple ci-dessous.*

### Exemple de carton de pointage :

|             |        |         |          |        |
|-------------|--------|---------|----------|--------|
| Arrivée SS1 | 12     | 45      | 31       |        |
|             | Heures | Minutes | Secondes |        |
| Liaison     |        |         |          | 0 : 30 |
|             | Heures | Minutes | Secondes |        |
| CH SS2      | 13     | 15      |          |        |
|             | Heures | Minutes | Secondes |        |
| Départ SS2  | 13     | 20      | 31       |        |
|             | Heures | Minutes | Secondes |        |

## 2. L'organisation du poste

Le poste de départ du deuxième secteur sélectif sera organisé conformément aux articles 080.20 de l'Annexe des Championnat du Monde FIM des Rallyes.



Au contrôle horaire, les opérations s'effectueront conformément aux articles 080.21 (Rallyes).

Par contre, au départ du secteur sélectif, le départ à la seconde nécessitera quelques aménagements :

- Il pourra être difficile, voire impossible, à l'officiel en charge de cette mission d'effectuer les décomptes tel que décrit dans les articles 080.15.1 (Rallyes). La présence sur la ligne de départ d'une horloge digitale indiquant heures, minutes et secondes sera très appréciable.




- *L'officiel en charge de cette mission devra être informé de l'heure exacte de départ des concurrents. Cette information lui sera communiquée par radio, téléphone ou par tout autre moyen de communication. Il ne pourra pas demander au pilote de présenter son carton de pointage pour vérifier l'heure de départ.*
- *Il devra être très réactif pour donner le départ à deux concurrents séparés par un très court intervalle voire donner le départ à deux concurrents à la même heure !*

*Dans tous les cas, le responsable du poste devra tout mettre œuvre pour que la règle et son esprit soient respectés dans l'intérêt sportif de notre discipline.*

*Remarque : le respect de l'esprit de cette règle impose de ne pas placer de regroupement entre les deux secteurs sélectifs ; le principe du regroupement est en effet incompatible avec la conservation des écarts à la seconde.*

*Annexe 4 : Règlement Particulier (RP)*

|   |                  |   |
|---|------------------|---|
|  | Organiser's logo |  |
|---|------------------|---|

***CHAMPIONNAT DU MONDE FIM  
DES RALLYES TOUT TERRAIN 2017***

***RÈGLEMENT PARTICULIER MOTOS,  
QUADS ET VÉHICULES D'ASSISTANCE***

## 1. PUBLICATION

\_\_\_\_\_ organise la \_\_\_\_\_ manche du Championnat du Monde FIM de Rallyes Tout Terrain 2017, au nom de la Fédération \_\_\_\_\_.  
La manifestation se déroulera conformément au Code Sportif de la FIM, aux codes et règlements Techniques, Médicaux, Antidopage et Environnement, aux codes d'arbitrages et aux Règlements sportif Championnat du Monde des Rally FIM et à ses Annexes, au présent Règlement Particulier, ainsi qu'à toute autre réglementation finale, approuvée par le Jury International FIM.

Le présent Règlement particulier ne peut pas contredire les règlements sportif et Techniques FIM de la discipline.

Approbation FIM : IMN No(s) \_\_\_\_\_

Approbation FMNR : \_\_\_\_\_

En cas de divergence ou conflit entre deux textes concernant l'interprétation, le texte anglais prévaut. Le règlement particulier approuvé doit impérativement être publié au minimum en langue anglaise sur le site de la FIM et de l'organisateur.

Toute autre question non prévue dans ces annexes ou ce Règlement Particulier sera sujette à l'interprétation du Jury International FIM.

Toutes les dispositions supplémentaires non mentionnées dans ce Règlement Particulier 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 lors du briefing des coureurs et communiqués dans les délais les plus brefs directement aux coureurs.

## 2. ACCÈS

Aéroport le plus proche : \_\_\_\_\_

Ville la plus proche : \_\_\_\_\_

### 3. COMITÉ D'HONNEUR

### 4. COMITÉ D'ORGANISATION

(Nom, adresse, email, site internet, téléphone, mobile)

### 5. ADRESSE DU SECRÉTARIAT PERMANENT

(Nom, adresse, email, site internet, téléphone, mobile)

### 6. LISTE DES OFFICIELS

| FONCTION  | NOM             | LICENCE N°           |
|---|-----------------|----------------------|
| Président du Jury FIM                           |                 | FIM                  |
| 1 <sup>er</sup> Membre du Jury FIM              |                 | FIM                  |
| 2 <sup>ème</sup> Membre du Jury FMNR            |                 | FIM                  |
| Directeur de Course                             |                 | FIM                  |
|   | Super Licence : | FIM                  |
| Directeur de Course Adjoint                     |                 | FIM                  |
| Délégué Technique FIM                           |                 | FIM                  |
| Commissaire Technique FMNR                      |                 | FIM                  |
| Chef du Service Médical                         |                 | FIM                  |
| Délégué médical FIM                             |                 | FIM                  |
| Commissaire Environnement                       |                 | FIM                  |
| Délégué Environnement FIM                       |                 | FIM                  |
| Responsable Chronométrage                       |                 | FIM                  |
| Responsable Tracking                            |                 | FIM                  |
| Responsable GPS                                 |                 | FIM                  |
| Chef des Commissaires                           |                 |                      |
| Responsable de la sécurité                      |                 |                      |
| Chargé des relations avec les concurrents (CRO) |                 | Photo de la personne |
| Secrétaire de la manifestation                  |                 |                      |
| Attaché de presse et responsable média          |                 |                      |
|   |                 |                      |

La liste des officiels ainsi que des juges de fait (nom + N° de licence) de l'organisation sera affichée sur le panneau d'informations et la liste communiquée à tous les participants et membres du Jury.

## **7. PROGRAMME DE L'ÉPREUVE**

- 7.1 *Date d'ouverture des engagements :*
- 7.2 *Date de clôture des engagements :*
- 7.3 *Date de publication des listes de départ :*
- 7.4 *Ouverture de la salle de presse et centre d'accréditation :*  
*Place :*  
*Heure :*
- 7.5 *Contrôle administratif et réception du matériel et documents :*  
*Place :*  
*Heure :*
- 7.6 *Vérification technique préliminaire :*  
*Place :*  
*Heure :*
- 7.7 *Conférence de Presse avant le départ :*  
*Place :*  
*Heure :*
- 7.8 *1<sup>ère</sup> réunion du Jury International FIM :*  
*Place :*  
*Heure :*
- 7.9 *Publication de la liste de départ de la Super Spéciale (SSS) :*  
*Place :*  
*Heure :*
- 7.10 *Briefing des coureurs :*  
*Place :*  
*Heure :*
- 7.11 *Briefing obligatoire des systèmes de sécurité*  
*Place :*  
*Heure :*



7.12 *Super Spéciale :*

*Reconnaissance SSS (article 080.14) :*

*Place :*

*Heure :*

7.13 *Emission du Road Book Etape 1 :*

*Place :*

*Heure :*

7.14 *Horaires des diverses Etapes et briefing des coureurs*

- *super spéciale spectacle (article 080.14.1) :*

| <i>Jour</i> | <i>Date</i> | <i>Action</i> | <i>Heure</i> | <i>Lieu</i> |
|-------------|-------------|---------------|--------------|-------------|
|             |             |               |              |             |
|             |             |               |              |             |
|             |             |               |              |             |



7.15 *Arrivée du Rallye*

*Place :*

*Heure :*

7.16 *Parc Fermé final*

*Place :*

*Heure d'ouverture:*

7.17 *Vérification Technique Finale*

*Place :*

*Heure :*

7.18 *Dernière réunion du jury*

*Place :*

*Heure :*

7.19 *Publication du Classement Final Provisoire*

*Place :*

*Heure :*

7.20 *Publication du Classement Final Officiel*

*Place :*

*Heure :*

7.21 *Remise des Prix*

*Place :*

*Heure :*

7.22 *Panneau d'affichage Officiel*

*Du \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_ PC Rallye*

*Du \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_ Bivouac*

*Du \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_ PC Rallye*

## **8. COUREURS**

### **8.1 ENGAGEMENTS & DROITS**

- Engagements (article 080.4) :
- Le nombre maximum de motorcycle engagé est de \_\_\_\_\_ (nombre)
- Le coureur s'engage sur \_\_\_\_\_ (nom du Rallye) en pleine connaissance des risques que le déroulement de cette épreuve peut l'amener à courir. Il dégage par avance les Organismes, la FMNR et la FIM de toute responsabilité pénale ou civile en cas d'accident corporel ou matériel à l'occasion du \_\_\_\_\_ (nom du Rallye).

### **8.2 DEMANDE D'ENGAGEMENTS**

### **8.3 DROITS D'ENGAGEMENT**

### **8.4 CHÈQUE DE CAUTION**

### **8.5 DROITS D'ENGAGEMENT ASSISTANCE**

### **8.6 TRANSPORT**

### **8.7 VERSEMENTS**



8.8 REFUS D'ENGAGEMENT - DÉSISTEMENT - FORFAIT

8.9 ANNULATION OU RENVOI DE L'ÉPREUVE

9. CONDITIONS PARTICULIÈRES DU (DES) PAYS VISITE(S)

- Nature du carburant (article 080.9) :

Visa : \_\_\_\_\_ Coûts : \_\_\_\_\_

Vaccins obligatoires/recommandés : \_\_\_\_\_

Immatriculation des véhicules : \_\_\_\_\_

Formalités douanières : \_\_\_\_\_

Tenues vestimentaires : \_\_\_\_\_

Autre : \_\_\_\_\_

10. CATÉGORIES

10.1 Les Catégories et classes FIM obligatoires sont les suivantes :

- Catégorie 1 : Championnat du Monde **Motos**
- Catégorie 2 : Coupe du Monde Quads
- Classe 1 : Coupe du Monde Féminines
- Classe 2 : Coupe du Monde Junior
- Classe 3 : Trophée Vétérans (si supportés par l'épreuve)

10.2 En sus, les catégories suivantes seront mises sur pied par l'organisateur :

11. IDENTIFICATION

12. PUBLICITÉ

### **13. ORDRE DE DÉPART**

13.1 **INTERVALLE MINIMUM ENTRE LA DERNIÈRE MOTO ET LA 1<sup>ÈRE</sup> VOITURE :**

13.2 **ORDRE DE DÉPART DE LA SUPER SPÉCIALE:**

*Si une Super Spéciale (prologue) est organisée, merci de décrire la procédure de départ :*

13.3 **ORDRE DE DÉPART DE LA DERNIÈRE ÉTAPE:**

*Merci de décrire la procédure de départ :*

### **14. ROAD BOOK ET NAVIGATION**

*Le road book, les descriptions et les cartes descriptives de la première étape de l'épreuve seront remis aux concurrents aux vérifications administratives.*

*Ensuite, le road book des étapes suivantes sera remis quotidiennement, de \_\_\_\_\_ (heure et lieu). Les coureurs qui arriveront tard au bivouac devront se rendre \_\_\_\_\_ (lieu).*

*Les informations transmises de la part des ouvriers seront communiquées aux concurrents durant le briefing et par affichage.*

14.1 **ZONES D'ASSISTANCE SPÉCIFIQUE DANS LES SS**

### **15. CARBURANT / AUTONOMIE**

15.1 **AUTONOMIE**

*Dans les SS, l'organisateur organisera un ravitaillement au maximum tous les \_\_\_\_\_ kilomètres.*

15.2 **CARBURANT**



## **16. CIRCULATION**

## **17. ASSURANCE**

17.1 *RESPONSABILITÉ CIVILE*

17.2 *RAPATRIEMENT SANITAIRE*

17.3 *ASSURANCE INDIVIDUELLE ACCIDENT*

## **18. OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES**

18.1 *CHAQUE COUREUR*

18.2 *CHAQUE MOTOCYCLE*

## **19. CLASSEMENTS**

19.1 *LISTE DES PRIX - COUPES*

19.2 *CÉRÉMONIE:*

## **20. LOCATION OBLIGATOIRE**

- 20.1 GPS
- 20.2 SYSTÈME D'ALARME VÉHICULE A VÉHICULE (de type « System Sentinel »)
- 20.3 SYSTÈME DE TRACKING
- 20.4 BALISE DE DÉTRESSE

## **21. PÉNALITÉS**

*Pénalité Forfaitaire (PF) : Chaque PF représentera une pénalité de \_\_\_\_\_ heures.*

*Pénalité Sportive (PS) : Chaque PS représentera une pénalité de \_\_\_\_\_ heures.*

*Nombre maximum de PS pour marquer des points : xx*

## **22. PLAN DE SÉCURITÉ**

- 22.1 MOYENS AÉRIENS
- 22.2 MOYENS TERRESTRES
- 22.3 COMPOSITION DE L'ÉQUIPE MÉDICALE

## **23. WAIPOINTS RAYONS**

## **24. DÉROGATION AU RÈGLEMENT FIM (approuvées par la FIM)**

### Annexe 5 : WAIPPOINTS RAYONS

**Tous les rayons sont soumis à une nouvelle valeur (doit figurer dans le RP)**

| <b>WAIPPOINTS</b> | <b>Radius en mètres non-masqués</b>                          | <b>Validation Radius en mètres</b>      |
|-------------------|--|---|
| <b>WPS</b>        | <b>3000</b>  | <b>90</b>                               |
| <b>DZ</b>         | <b>3000</b>  | <b>90</b>                               |
| <b>FZ</b>         | <b>WPE</b>   | <b>90</b>                               |
| <b>WPE</b>        | <b>Non masqués après validation du précédent Wpt or 3000</b> | <b>200</b>                              |
| <b>DZS</b>        | <b>1000</b>  | <b>90</b>                               |
| <b>CP</b>         | <b>1000</b>  | <b>Si précédé par DZS alors 90</b>      |
|                   | <b>WPE</b>   | <b>Si à l'intérieur DZ/FZ alors 200</b> |
|                   | <b>1000</b>  | <b>Si pas DZS alors 200</b>             |
| <b>WPM</b>        | <b>1000</b>  | <b>200</b>                              |
| <b>ASS</b>        | <b>1000</b>  | <b>90</b>                               |
| <b>WPV</b>        | <b>Toujours visible</b>                                      | <b>200</b>                              |
| <b>DSS</b>        | <b>WPE</b>   | <b>200</b>                              |
| <b>WPC</b>        | <b>Sans</b>  | <b>400</b>                              |
| <b>WPO</b>        | <b>1000</b>  | <b>90</b>                               |

## RÈGLEMENT TECHNIQUES FIM DES RALLYES TOUT TERRAIN

|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 01.01 | INTRODUCTION .....   | 111 |
| 01.03 | LIBERTÉ DE CONSTRUCTION.....   | 111 |
| 01.05 | CATÉGORIES ET GROUPE DE MOTOCYCLES.....  | 111 |
| 01.07 | CLASSES .....  | 112 |
| 01.11 | MESURE DE LA CYLINDRÉE .....   | 114 |
| 01.17 | SURALIMENTATION .....  | 115 |
| 01.18 | TÉLÉMÉTRIE.....  | 115 |
| 01.19 | POIDS DES MOTOCYCLES.....  | 116 |
| 01.21 | DÉSIGNATION DE LA MARQUE.....  | 116 |
| 01.23 | DÉFINITION D'UN PROTOTYPE .....  | 116 |
| 01.25 | SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES.....  | 116 |
| 01.26 | DÉFINITION D'UN CADRE DE MOTOCYCLE SOLO .....                                  | 118 |
| 01.27 | DISPOSITIF DE DÉMARRAGE .....  | 118 |
| 01.29 | GARDE-CHAINE POUR LES TRANSMISSIONS OUVERTES.....                              | 118 |
| 01.31 | TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT .....   | 118 |
| 01.33 | GUIDON.....  | 119 |
| 01.35 | LEVIERS .....  | 120 |
| 01.37 | PAPILLONS DES GAZ (COMMANDE DES GAZ) .....                                     | 121 |
| 01.39 | REPOSE-PIEDS .....   | 121 |
| 01.41 | FREINS .....   | 121 |
| 01.43 | GARDE-BOUE ET PROTECTION DES ROUES .....                                       | 121 |
| 01.45 | CARÉNAGE.....  | 122 |
| 01.47 | ROUES, JANTES ET PNEUS.....  | 122 |
| 01.55 | PLAQUES-NUMÉROS .....  | 124 |
| 01.56 | FEUX, DISPOSITIF DE SIGNALISATION ET TACHYMÈTRES .....                         | 125 |
| 01.58 | GÉNÉRALITÉS.....   | 125 |
| 01.59 | CATÉGORIES CHAMPIONNAT DU MONDE MOTOS<br>ET PLUS DE 450cc (pas Coupe FIM)..... | 126 |



|       |   |     |
|-------|---|-----|
| 01.60 | CATÉGORIE QUADS .....   | 128 |
| 01.63 | CARBURANT, MÉLANGES CARBURANT/HUILE .....                                 | 131 |
| 01.65 | ÉQUIPEMENT ET VÊTEMENTS DE PROTECTION.....                                | 139 |
| 01.67 | PORT DU CASQUE .....  | 140 |
| 01.69 | INSTRUCTIONS PRATIQUES POUR LES CASQUES.....                              | 140 |
| 01.70 | MARQUES D'APPROBATION INTERNATIONALES<br>RECONNUES POUR LES CASQUES ..... | 141 |
| 01.71 | PROTECTION DES YEUX .....   | 142 |
| 01.75 | EMBLÈME DE LA FIM .....   | 142 |
| 01.76 | NUMÉROS DE DOSSARDS .....   | 142 |
| 01.77 | CONTRÔLE.....   | 143 |
| 01.79 | CONTRÔLE DU NIVEAU SONORE .....   | 147 |
| 01.80 | DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMÈTRE.....                          | 154 |
|       | DIAGRAMMES.....   | 155 |

## **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 LIBERTÉ 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 CATÉGORIES 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.*

### **Catégorie I**

*Se référer au même article dans la section « Règlements techniques ».*

## Groupe A1 - Motorcycles

| Classe | au-dessus de (cc) | jusqu'à (cc) |
|--------|-------------------|--------------|
| 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 CYLINDRÉE

### 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 motorcycle 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**                    **Systeme 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**                    **TÉLÉMÉTRIE**

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

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

*Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur le motorcycle) 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 DÉSIGNATION DE LA MARQUE**

*Lorsque deux constructeurs ont construit un motocycle, 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 DÉFINITION D'UN PROTOTYPE**

*Un motocycle 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 SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES**

*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 motocycles 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 tache 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 DÉFINITION 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 DÉMARRAGE**

*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.*

**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 CARÉNAGE**

*Aucun carénage intégral n'est autorisé.*

*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.*

### **47.03**

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

### **47.04**

*Les pneus à clous métalliques, crampons, chaînes, ou munis de tout autre dispositif antidérapant ne sont pas autorisés.*

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

### **47.05 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.*

### **47.06 Bande de roulement**

*La spécification de la bande de roulement du pneu arrière est libre, cependant, l'Art. 47.05 s'applique entièrement.*

## **01.55**                    **PLAQUES-NUMÉROS**

*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 :*

|                                     |               |
|-------------------------------------|---------------|
| <i>Hauteur :</i>                    | <i>140 mm</i> |
| <i>Largeur de chaque chiffre :</i>  | <i>80 mm</i>  |
| <i>Largeur des traits :</i>         | <i>25 mm</i>  |
| <i>Espace entre deux chiffres :</i> | <i>15 mm</i>  |

### **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 |
| BLANC  | 9010 |
| VIOLET | 4006 |

Les couleurs qui doivent être utilisées sont :

|                            |                                  |             |                 |
|----------------------------|----------------------------------|-------------|-----------------|
| Rallyes<br>Tout<br>Terrain | 450cc                            | Fond blanc  | Chiffres noirs  |
|                            | Plus de 450cc<br>(Pas Coupe FIM) | Fond jaune  | Chiffres noirs  |
|                            | Quads                            | Fond blanc  | Chiffres noirs  |
|                            | 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 TACHYMÈTRES

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 GÉNÉRALITÉS

Tous les véhicules des catégories Championnat du Monde 450cc, plus de 450cc 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 ou plusieurs réservoirs fixes rigides dont la capacité totale et minimale est de 3 litres d'eau, fabriqué(s) et fixé(s) de manière sécurisée. Le Commissaire Technique en chef / le Délégué FIM aura la décision finale pour l'acceptation de la solution de réservoir d'eau et la méthode de fixation (les bouteilles plastiques et les cannettes ne sont pas considérées comme des réservoirs fixes rigides).*

*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            CATÉGORIES CHAMPIONNAT DU MONDE MOTOS ET PLUS DE 450cc (pas Coupe FIM)**

*Ces véhicules sont basés sur des motorcycles de série, immatriculés (autorisés à rouler sur des voies ouvertes à la circulation), qui peuvent être modifiés et/ou équipés 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, disponibles librement au 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.*

*Tous les motorcycles sont conformes à la catégorie I, Groupe A1 et Catégorie II, Groupe C (Art. 01.07).*

## **59.01           Cylindrée moteur**

Catégorie Championnat du Monde 450cc :

*Monocylindres et bicylindres jusqu'à 450cc 2T ou 4T*

Catégorie plus de 450cc :

*Monocylindres et bicylindres au-dessus de 450cc 2T ou 4T*

## **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.*

*Durant la Manifestation, 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            CATÉGORIE QUADS**

*Ces véhicules sont basés sur des quads de série, immatriculés (autorisés à rouler sur des voies ouvertes à la circulation) selon le Groupe G ou H, qui peuvent être modifiés et/ou équipés 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, disponibles librement au 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.*

*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 monocylindre, 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.*

*Durant la manifestation, 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 Châssis et annexes**

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

*Le châssis ne peut pas être remplacé pendant la manifestation. Le châssis 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 arrière double face fait de matériaux flexibles et placée sur la barre de sécurité arrière située derrière la selle du Quad.*

## **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, MÉLANGES 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 <sup>3</sup> | 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             |

<sup>(1)</sup>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:*

| <b>Propriété</b>                                  | <b>Unités</b>     | <b>Min.</b> | <b>Max.</b>   | <b>Méthode de Contrôle</b> |
|---|-------------------|-------------|---------------|----------------------------|
| 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)<br>(mg/L) |             | 0.005<br>(40) | EN 15491                   |

## **63.02 Huile**

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

|                                 |                                       |
|---------------------------------|---------------------------------------|
| <i>• Densité à 15°C</i>         | <i>Plus/moins 30 kg/m<sup>3</sup></i> |
| <i>• Résidu de distillation</i> | <i>Pas contrôlé</i>                   |

*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 Directeur 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'Échantillon 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'Échantillon 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**                    **ÉQUIPEMENT ET VÊTEMENTS 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            Approbation**

*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 : 2007 (à partir de 01.01.2010)
- USA SNELL M 2010 (à partir de 01.01.2010)  
SNELL M 2015 (à partir de 01.01.2015)

*(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 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.*

## **01.75 EMBLÈME 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 NUMÉROS 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            CONTRÔLE**

### **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 motorcycle 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 motocycle doit être faite conformément aux règlements FIM. Les motocycles 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 motocycle 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 motocycles 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 motocycle ou une partie du motocycle doit être vérifié et complètement démonté, le motocycle, 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 motocycle 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 défectuosité à une machine et que cette défectuosité 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            **CONTRÔLE DU NIVEAU SONORE****

### **79.01            *La méthode « 2 mètres max » - La nouvelle méthode pour le contrôle du niveau sonore***

*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).*

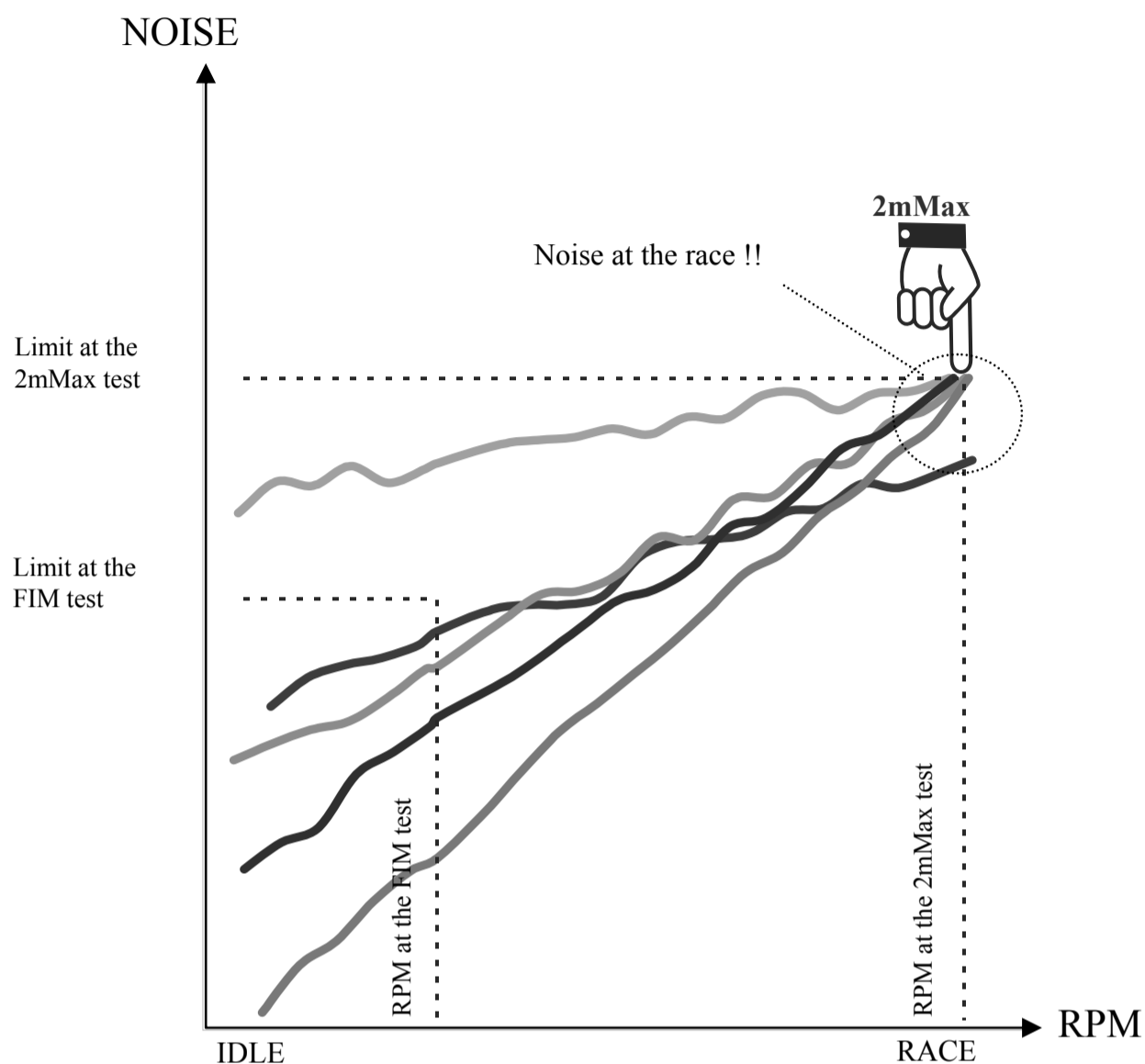
#### **EN QUOI CONSISTE-T-ELLE ?**

*Le méthode « 2 mètre max » a mis en évidence une très bonne corrélation entre la puissance acoustique (LwA) émise par les motos en pleine accélération, et les niveaux du niveau sonore 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 œuvre 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 mètre max », les niveaux sonores, les outils indispensables, mais aussi les tolérances appliquées en 2010 - emploi de l'ancienne méthode par défaut, etc.)*

*Seuls les niveaux sonores relevés avec la méthode « 2 mètre Max » seront pris en compte par les commissaires techniques et le jury de l'épreuve pour décider de la conformité d'une motorcycle par rapport aux niveaux sonores maximum autorisés.*

## LA MÉTHODE 2 MÈTRE MAX - IMAGE



## LE MODE OPÉRATOIRE

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.

## LA PRÉPARATION DU SONOMÈTRE

*Pour tous les Championnats et Prix FIM, un sonomètre de Classe 1 (type 1) est requis pour mesurer les niveaux sonores. Pour les autres Championnats, les sonomètres de Classe 1 ou 2 (type 1 ou 2) sont les seuls instrument acceptés.*

- *pondération A activée*
- *pondération Fast activée*
- *calibre High 80~130 dB sélectionné*
- *calibrer 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*
- *fonction MAX MIN activée - positionnée sur « MAX »*

## LE POSITIONNEMENT DU SONOMÈTRE 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 2 m de la ligne centrale de la moto et avec une angle de 45°, coté 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 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 déport.

Pour faciliter les mesures répétitives, la moto pourra être positionnée à l'aide d'un cadre fixé au sol.

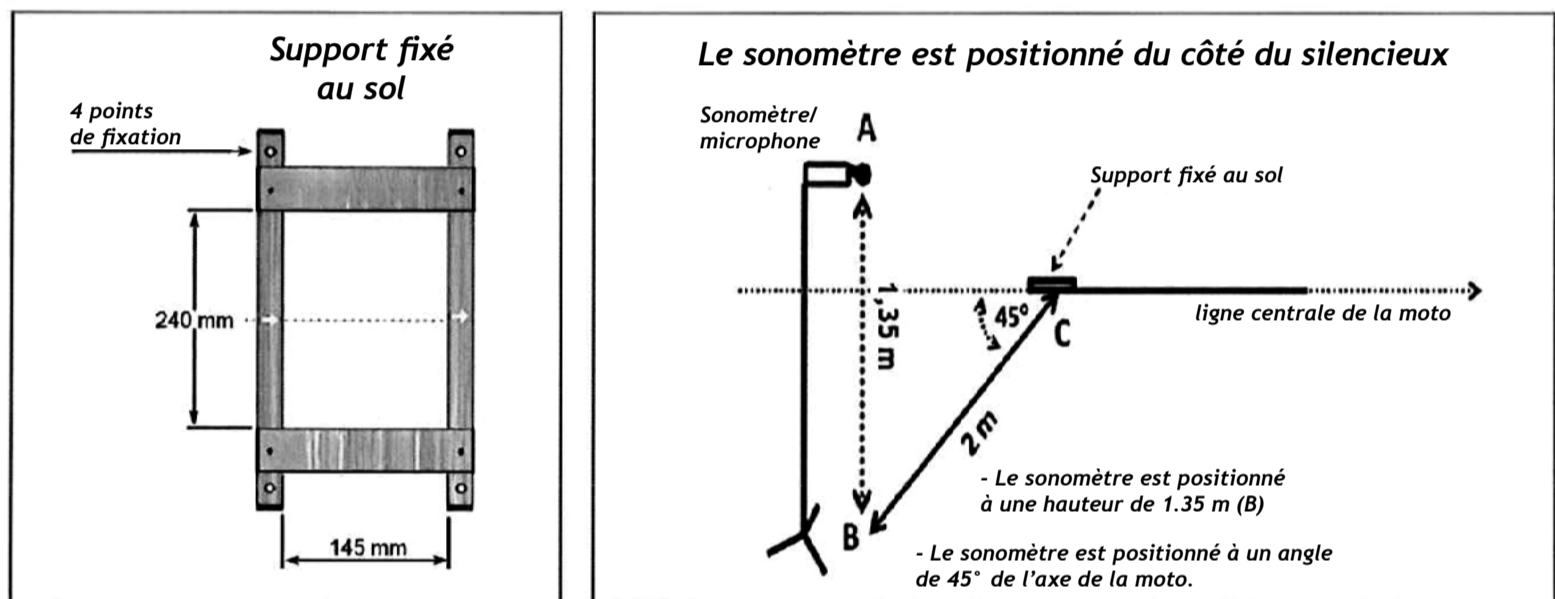
## **LA NOUVELLE MÉTHODE DE MESURES 2 MÈTRES MAX - PROTÉGEZ VOTRE OUIË-UTILISEZ DES PROTECTIONS POUR LES OREILLES**

- La mesure se fait avec la moto sur ses roues, avec le moteur chaud.
- Le commissaire technique se place à coté de la moto, coté opposé au microphone, ou en avant du guidon à coté de la roue AV, afin de ne pas faire écran entre la moto et le microphone. Un mécanicien positionné du côté gauche de la moto et activera l'embrayage.
- 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 contrôlé, l'Inspecteur examinera encore la moto un maximum de 2 fois de plus.
- Pour des motos équipées d'un limiteur du régime du 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 du 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.

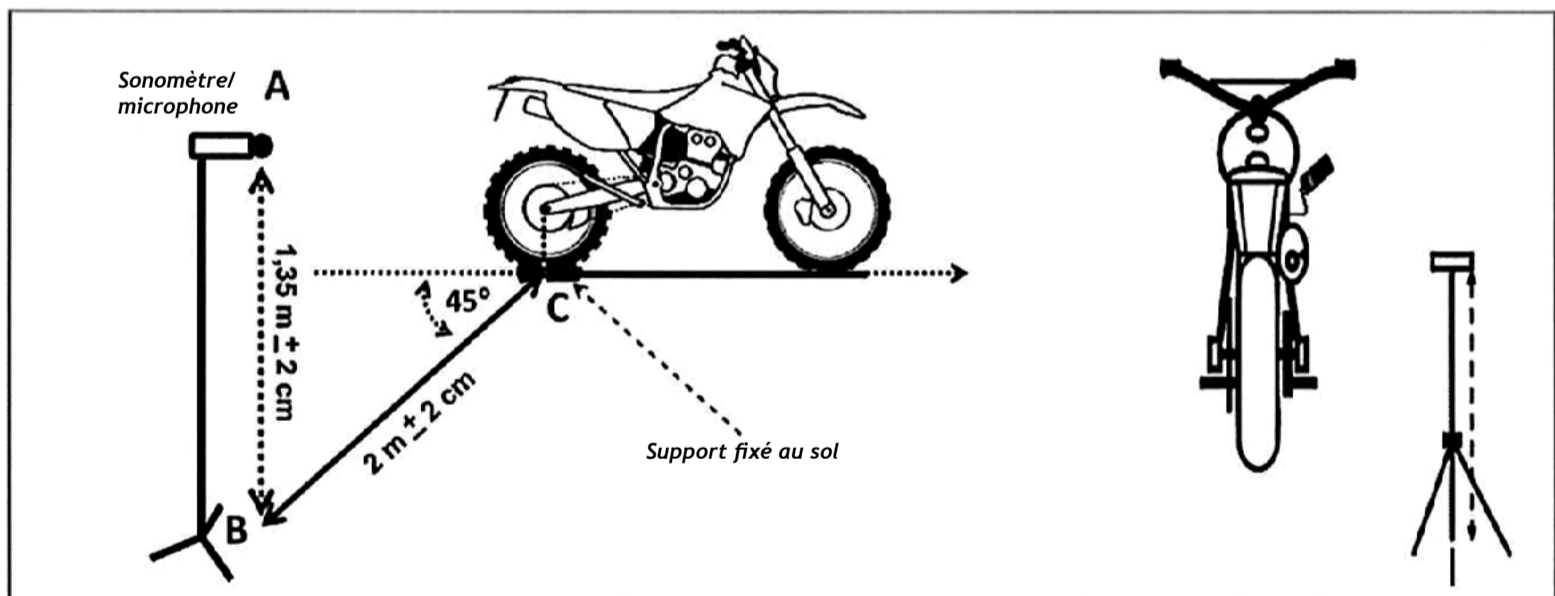
- Si le moteur tend à s'étouffer, fermer la commande de puissance légèrement et ré ouvre la commande de gaz.
- Si des détonations apparaissent, la mesure est à recommencer.

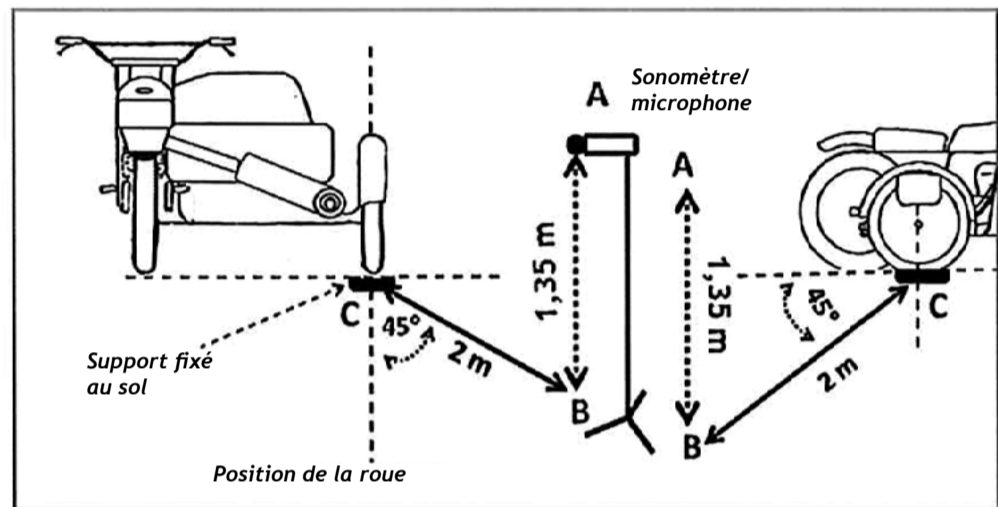
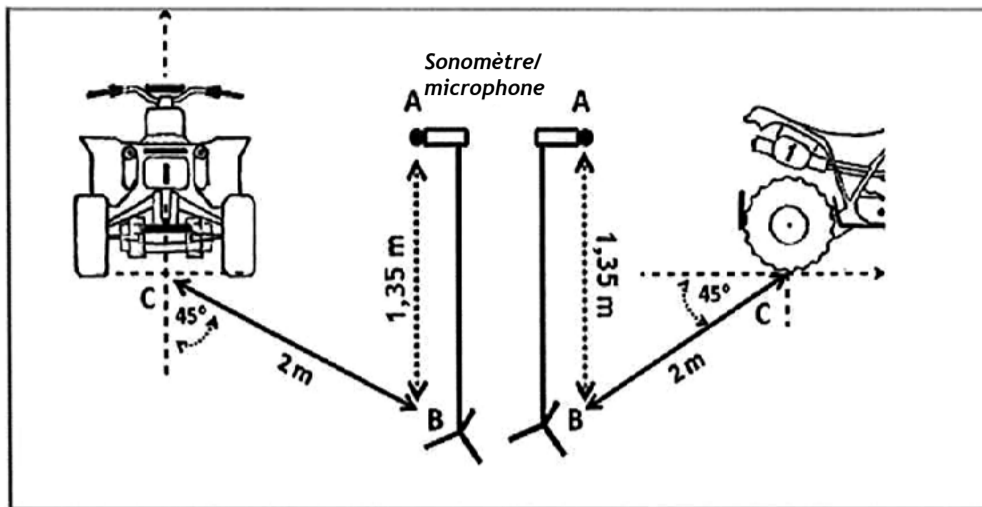
Les chiffres obtenus après l'essai ne seront pas arrondis vers le bas.

Pour la mesure de 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.

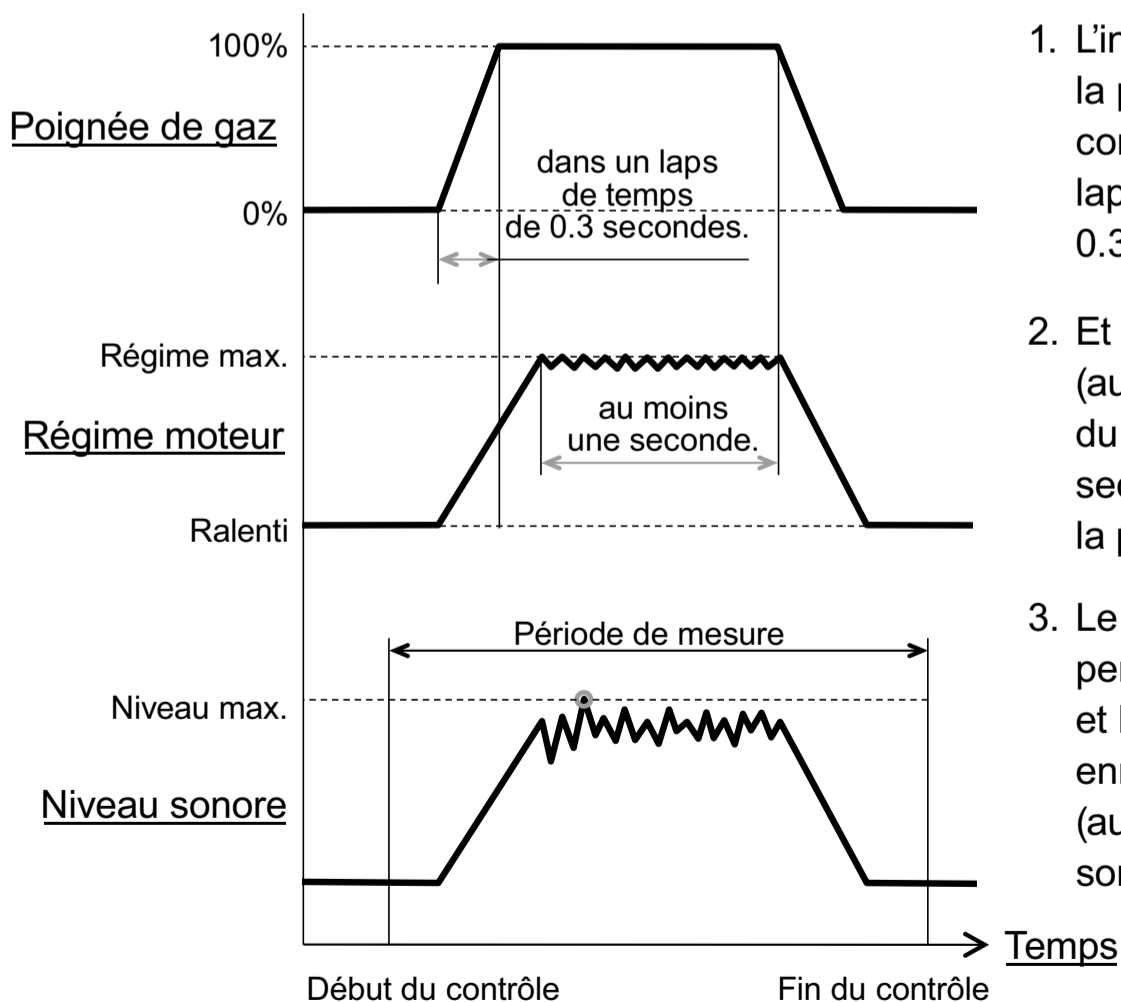


### POSITION DU SONOMÈTRE EN RELATION AVEC LA MOTO





### 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 du 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 de limite sonore, s'il y a doute, la moto pourra être contrôlée de nouveau.

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.

Pour le contrôle du niveau sonore initial et l'inspection technique, un pilote (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.

### 79.03 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 niveau sonore 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

|   |          |   |
|---|----------|---|
| Tout type de moteur -                       | 115 dB/A | Objectif  |
| Contrôles <u>avant</u> la course            | 117 dB/A | 115 dB/A, + 2 dB/A pour la précision de la méthode. |
| Contrôles <u>pendant et après</u> la course | 118 dB/A | 117 + 1 dB/A pour la dégradation du silencieux.     |

## **01.80 DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMÈTRE**

### **80.01**

*L'Officiel du Contrôle de Son (SCO) 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 Corrections**

*Les corrections sont présentées dans la limite du niveau sonore en vigueur. Toutes les corrections sont cumulées.*

### **80.04 Température ambiante**

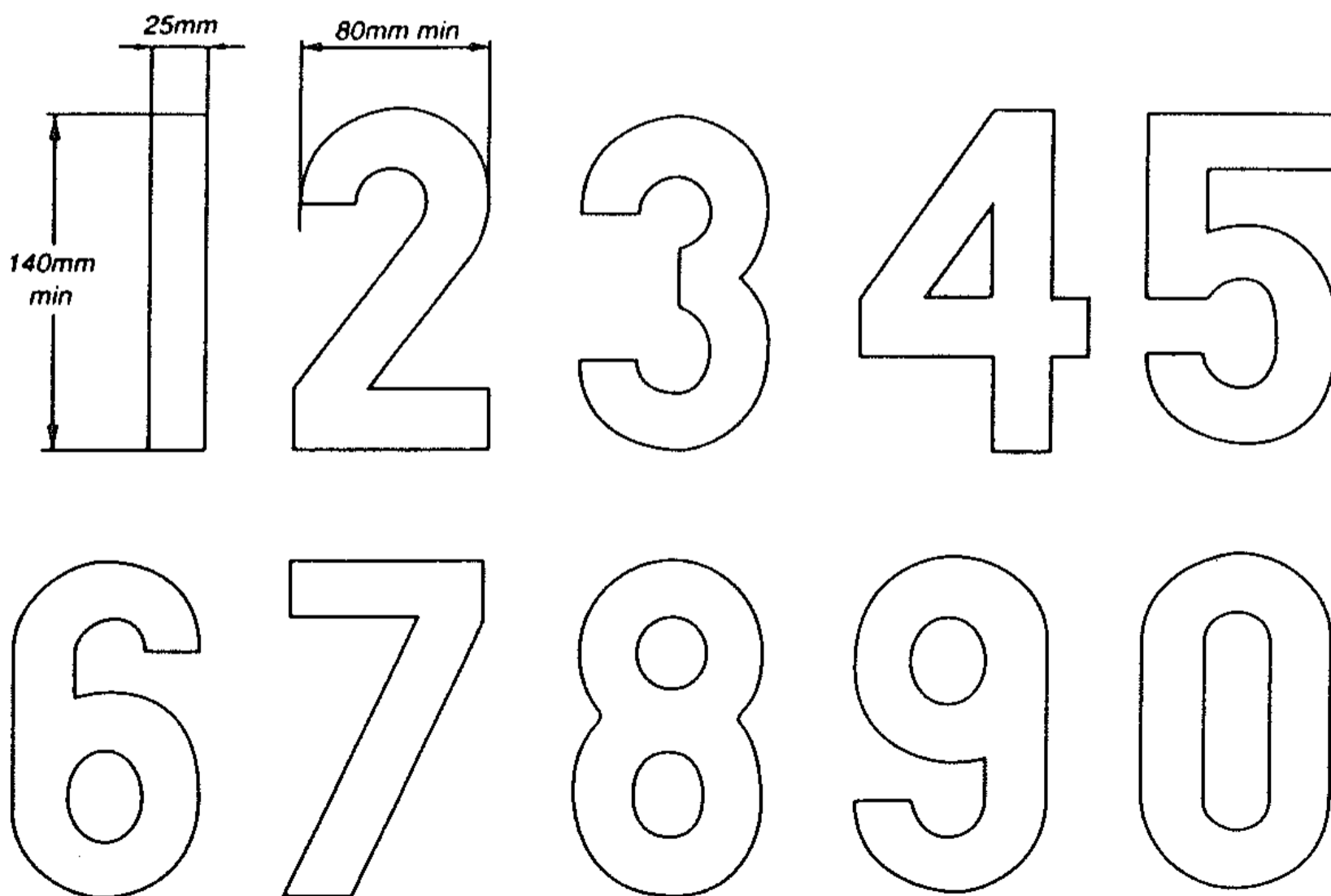
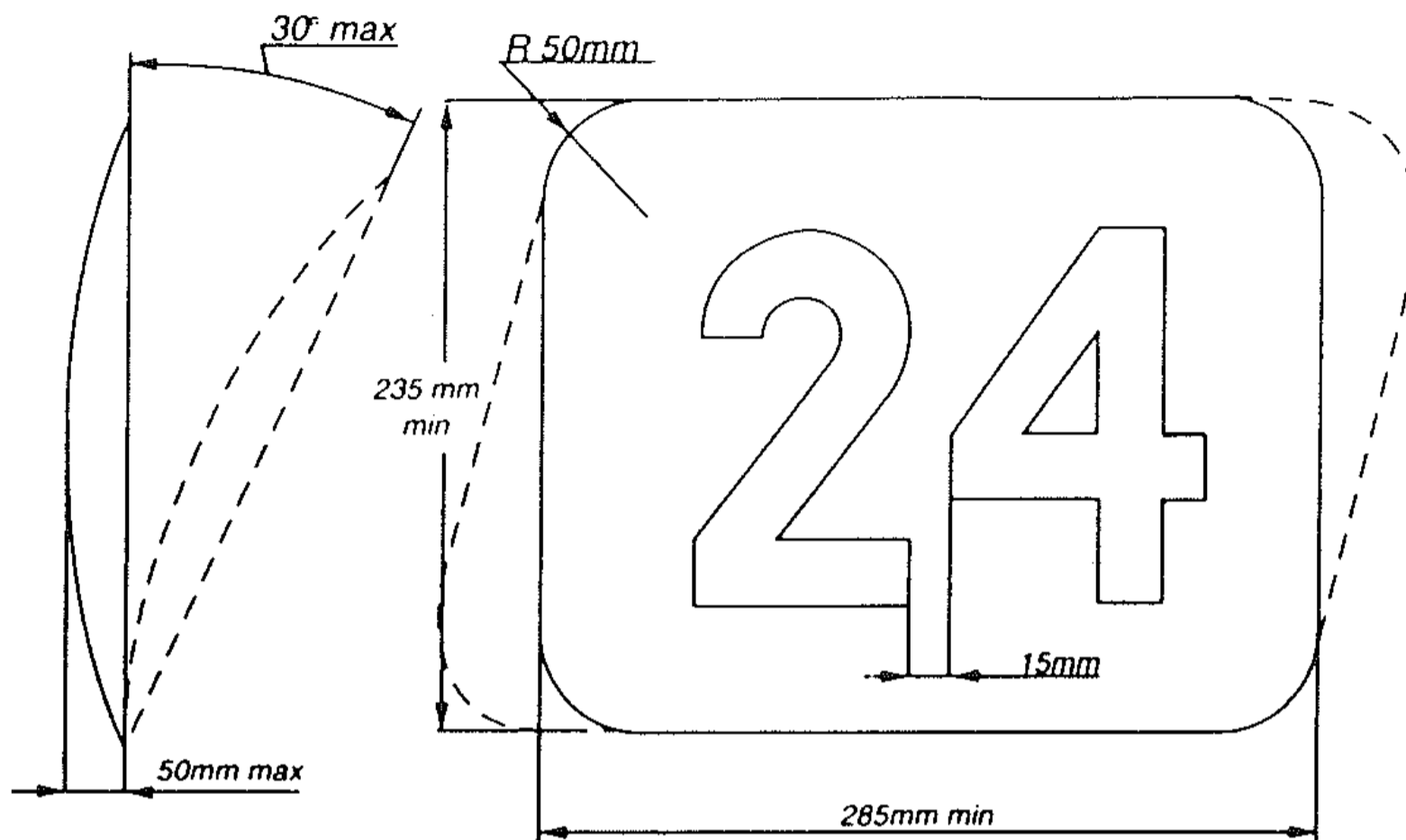
*Aucune déduction*

### **80.05**

*Les décisions seront prises après avoir été préalablement discutées avec le Directeur Technique FIM et/ou Chef Commissaire Technique.*

# 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

## NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

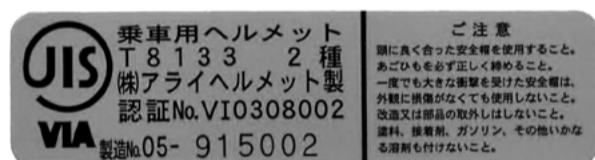
### ECE 22 - 05 (P, NP or J)

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 (- vacant), 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 Romania, 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 Belarus, E29 for Estonia, E30 (-vacant), E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Latvia, 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 for 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).



JIS T 8133:2007 (valid until 31.12.2019)

JIS T 8133:2015



SNELL M2010 (valid until 31.12.2019)

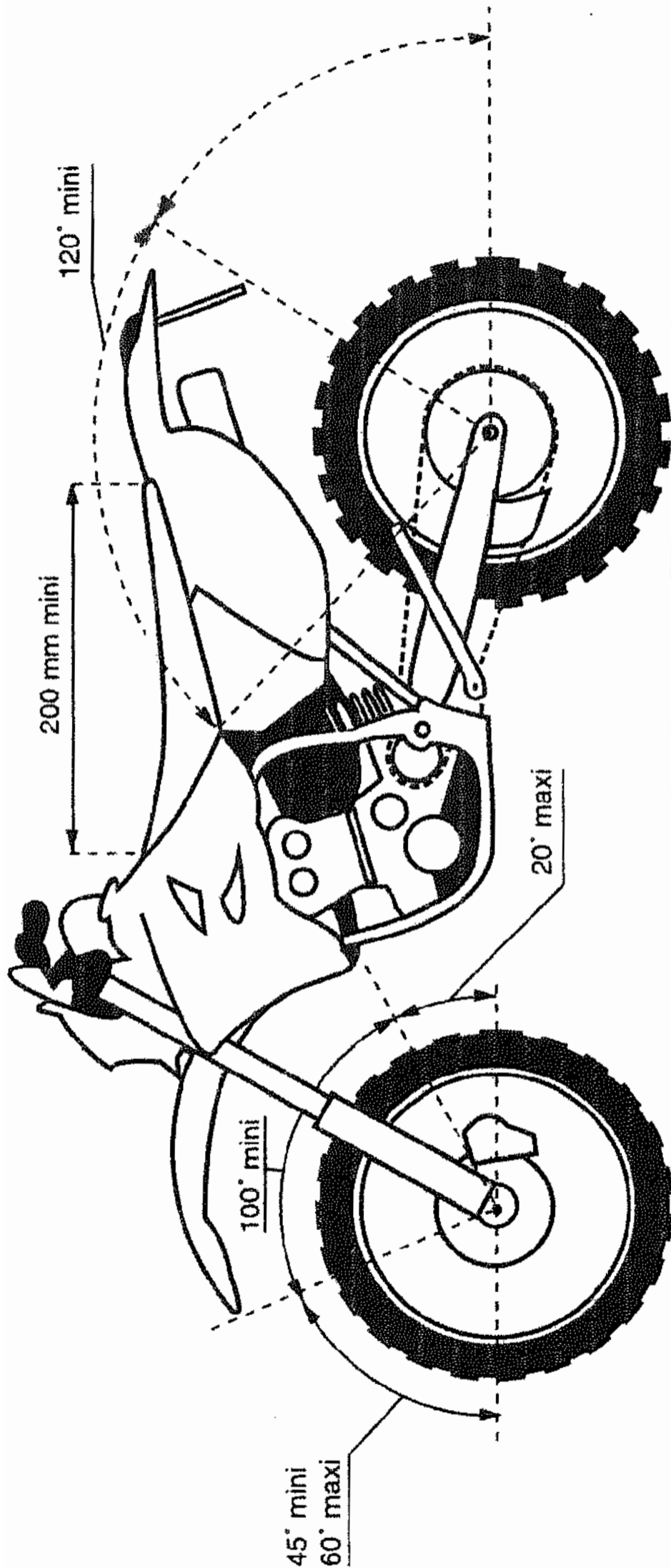


SNELL M2015

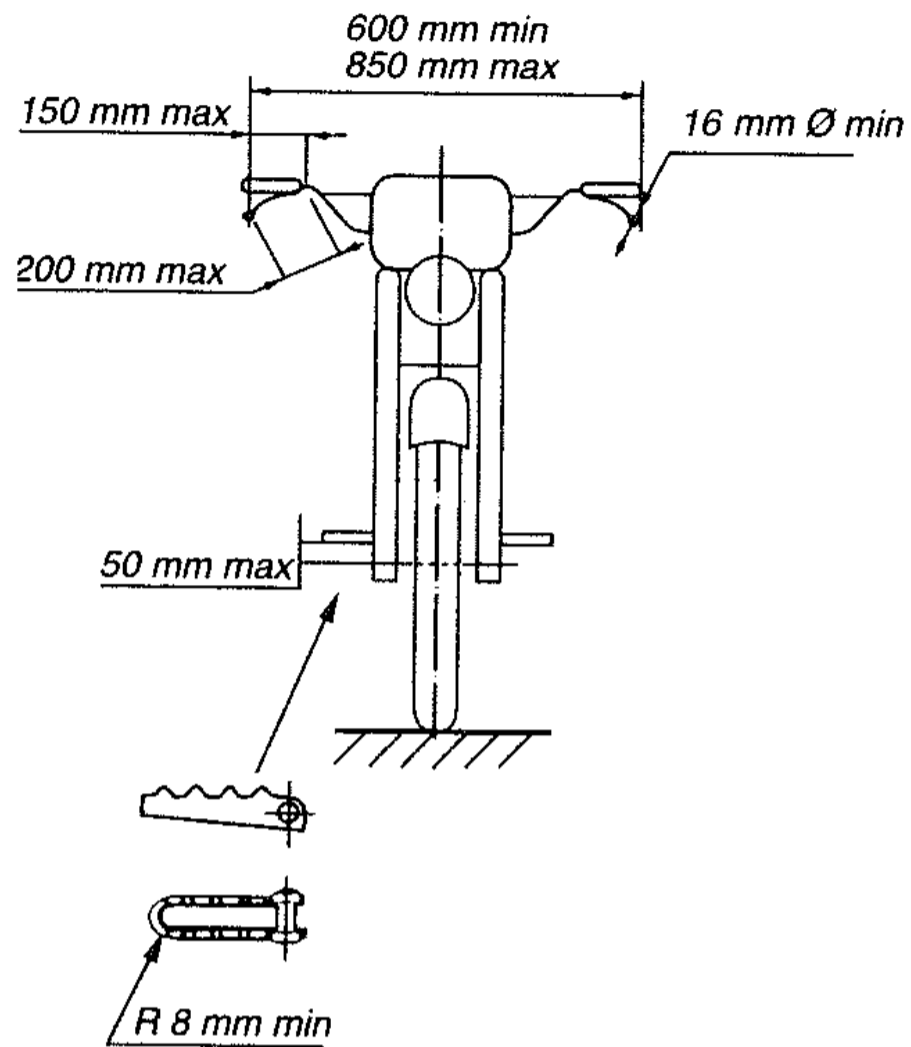
For more details consult the FIM Technical Rulebook

# RALLY

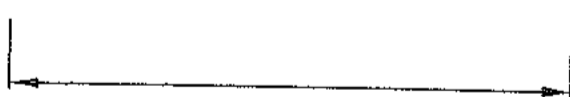
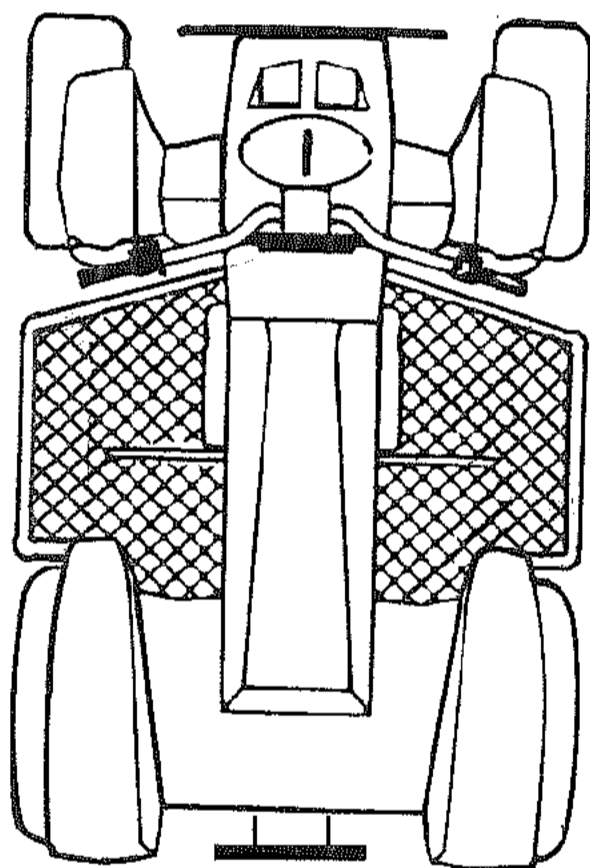
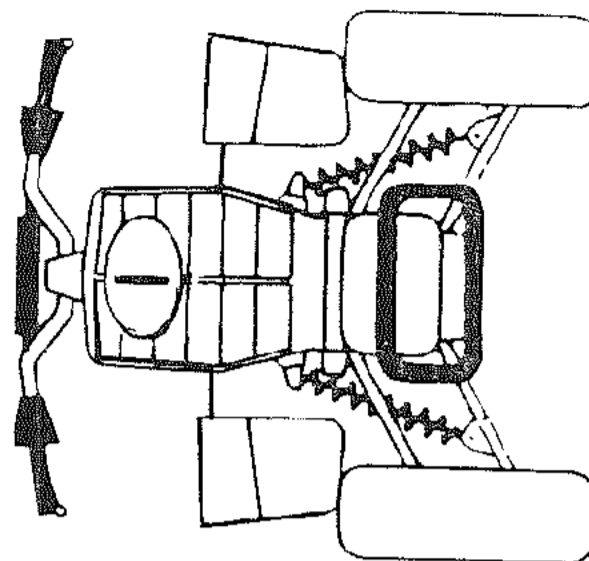
S



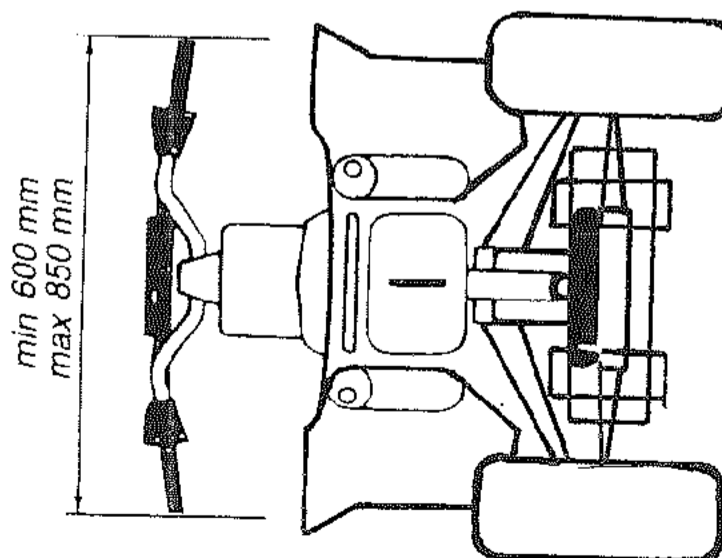
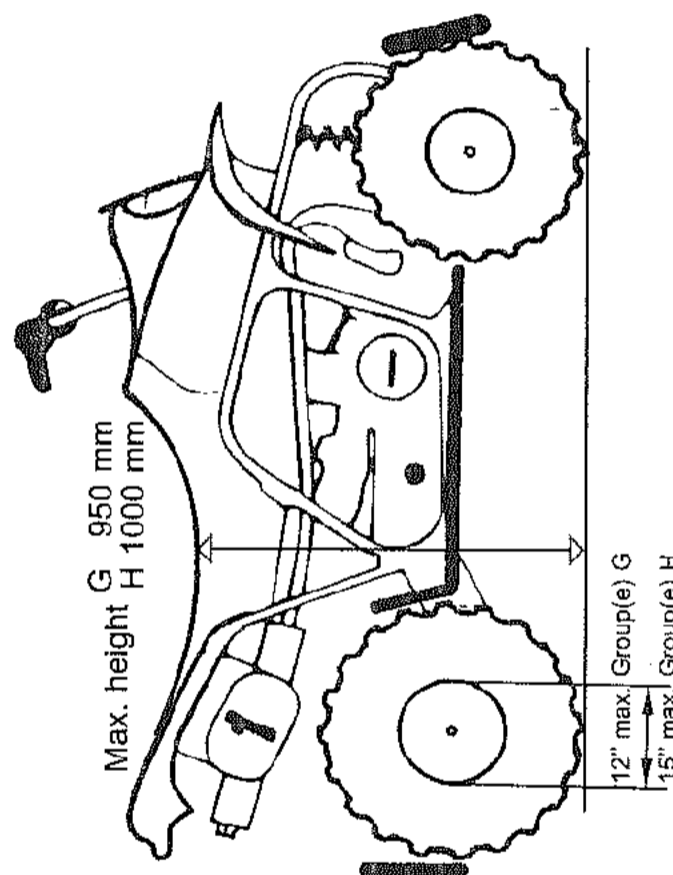
(S)



# DIAGRAMME Q QUAD RACER



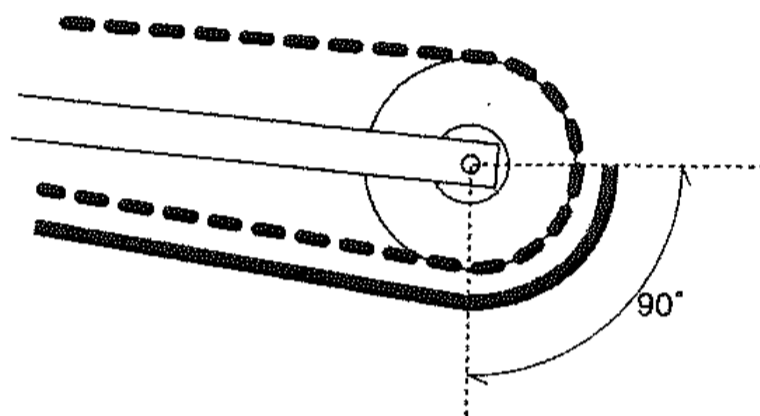
Max. 1300 mm. Group G  
1400 mm. Group H



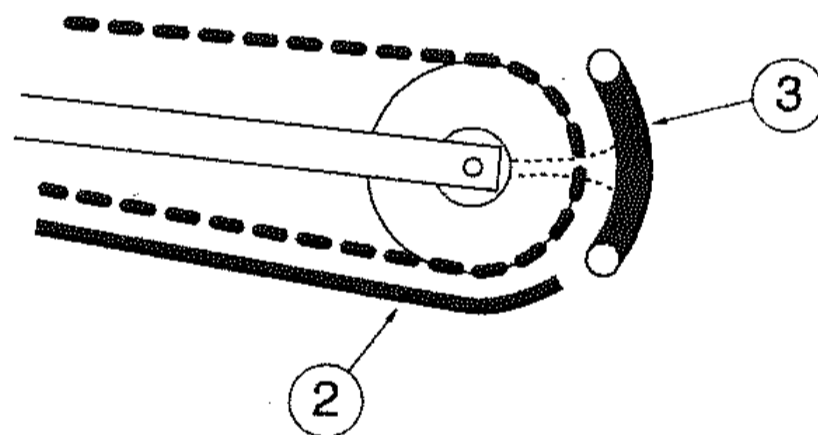
## DIAGRAMME Q (suite)

### 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*





FÉDÉRATION INTERNATIONALE  
DE MOTOCYCLISME

**FIM-LIVE**.COM

11, ROUTE DE SUISSE | CH - 1295 MIES

crt@fim.ch

6580001