



FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME

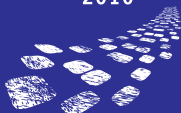
**FIM Indoor Enduro
World Cup Regulations**

2010

*Règlements de la Coupe du Monde FIM
d'Enduro Indoor*

**FIM
INDOOR ENDURO**

WORLD CUP
2010



**FIM Indoor Enduro
World Cup Regulations**

***Règlements de la Coupe du Monde FIM
d'Enduro Indoor***

**FIM
INDOOR ENDURO**

**WORLD CUP
2010**



2010

FEDERATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME (FIM)

11, route de Suisse

CH - 1295 Mies

Switzerland

Tel: +41 22-950 950 0

Fax: +41 22-950 950 1

www.fim-live.com

christian.mercier@fim.ch

RPM RACING

Gran Via, 8-10, 6a planta

E-08902 l'Hospitalet de Llobregat (Barcelona)

Spain

Tel: +34 93 431 55 33

Fax: +34 93 422 75 53

www.rpmracing.es

jcastells@rpmracing.es

CONTENTS / SOMMAIRE

Appendix 065	FIM Indoor Enduro International meetings	1
<i>Annexe 065</i>	<i>Manifestations Internationales FIM d'Enduro Indoor....</i>	<i>1</i>
Regulations 066	FIM Indoor Enduro World Cup Regulations	6
<i>Règlements 066</i>	<i>Règlements de la Coupe du Monde FIM</i> <i>d'Enduro Indoor</i>	<i>6</i>
Timetable for the FIM Indoor Enduro World Cup		36
<i>Horaire pour la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor</i>		<i>36</i>
Standard Model for the writing of Supplementary Regulations for the FIM Indoor Enduro World Cup		37
<i>Formulaire type pour la rédaction du Règlement Particulier</i> <i>pour la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor</i>		<i>37</i>
1. FIM Standards for Indoor Enduro circuits		42
<i>Normes FIM pour les circuits d'Enduro Indoor</i>		<i>42</i>
2. FIM Indoor Enduro Technical Rules		51
<i>Règlements Techniques FIM pour l'Enduro Indoor</i>		<i>51</i>

Articles amended in the 2010 edition are in bold type
Les articles modifiés de l'édition 2010 sont en caractères gras

EDITION 2010

DEFINITION D'UN ENDURO INDOOR

Un Enduro Indoor est une manifestation de vitesse se déroulant dans des installations de type stade, utilisant des motocycles d'enduro sur une piste construite avec des éléments naturels ou artificiels (terre, sable, etc...), sur laquelle se trouvent différents "obstacles" principalement naturels (cailloux, troncs d'arbre, passages d'eau, etc...) similaires à ceux qui peuvent être trouvés sur un parcours d'enduro

ANNEXE 065 – MANIFESTATIONS INTERNATIONALES FIM D'ENDURO INDOOR

065.1	GENERALITES	2
	065.1.1 Règlement Particulier	2
065.2	JURIDICTION	2
065.3	COUREURS	2
	065.3.1 Age des coureurs	2
	065.3.2 Licences coureurs	2
	065.3.3 Engagements.....	2
	065.3.4 Quitter la manifestation	3
	065.3.5 Equipement des coureurs	3
	065.3.6 Comportement du coureur et aide à celui-ci	3
065.4	MOTOCYCLES.....	4
	065.4.1 Classes	4
065.5	DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION	4
	065.5.1 Vérifications Techniques Préliminaires.....	4
	065.5.2 Réunion avec les coureurs.....	4
	065.5.3 Chronométrage.....	4
	065.5.4 Essais chronométrés.....	4
	065.5.5 Format	4
	065.5.6 Procédure de départ	5
065.6	CLASSEMENTS/ATTRIBUTION DES POINTS/EX AEQUO CEREMONIE DE REMISE DES PRIX ET CONDITIONS FINANCIERES	5
065.7	PENALISATIONS.....	5
065.8	RECLAMATIONS.....	5
	065.8.1 Délai	5

065.1 GENERALITES

Cette Annexe fournit les règles de base de toutes les Manifestations Internationales FIM d'Enduro Indoor.

Une manifestation comprend :

- Les contrôles techniques et administratifs*
- L'Enduro (les essais et la course d'Enduro)*
- Toute Remise des Prix*

065.1.1 Règlement Particulier

La rédaction et publication du Règlement Particulier doivent être conformes au Code Sportif de la FIM et de la FMNR.

065.2 JURIDICTION

La manifestation est contrôlée par un Arbitre.

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

Les officiels doivent être nommés conformément au Code Sportif de la FMNR.

065.3 COUREURS

065.3.1 Age des coureurs

L'âge minimum pour l'Enduro Indoor International est de 14 ans.

La limite d'âge minimum débute à la date de l'anniversaire du coureur.

065.3.2 Licences coureurs

Les coureurs doivent être en possession d'une licence d'Enduro Internationale valide, exception faite de coureurs FMNR qui pourront courir avec une licence d'Enduro nationale.

065.3.3 Engagements

Si le nombre d'inscriptions doit être limité, le nombre maximum ainsi que le système de sélection doivent être stipulés dans le Règlement Particulier.

065.3.4 Quitter la manifestation

Un coureur inscrit à une manifestation et qui ne participe pas à la manifestation et quitte la manifestation sans avoir l'autorisation du Directeur de Course est passible d'une sanction par l'Arbitre.

065.3.5 Equipement des coureurs

Le port d'un casque approuvé, ainsi que d'autres exigences vestimentaires telles que stipulées dans les Règlements Techniques FIM pour l'Enduro Indoor, sont obligatoires.

065.3.6 Comportement du coureur et aide à celui-ci

A tout instant, les coureurs doivent se conformer aux dispositions des Règlements de la FMNR..

Afin de garantir la sécurité des autres coureurs, des membres d'équipe, des officiels et des spectateurs ou toute autre personne impliquée dans la manifestation, un coureur doit être physiquement et mentalement en état de contrôler son motocycle.

Le coureur doit rapporter au docteur de la manifestation tout trouble médical masqué qu'il pourrait avoir.

Un coureur doit obéir aux signaux officiels par drapeau et aux panneaux qui communiquent des instructions.

Pendant la manifestation, un coureur doit toujours manifester sa volonté de défendre ses chances. Sinon, il ne sera pas autorisé à poursuivre la compétition et est passible d'une sanction.

Les coureurs doivent rouler d'une façon responsable qui ne met pas en danger les autres compétiteurs ou autres participants à la manifestation.

Toute aide extérieure aux coureurs sur la piste est interdite, sauf si elle est apportée par un commissaire désigné par les organisateurs dans le but d'assurer la sécurité. Le coureur pourra être sanctionné pour toute infraction à cette règle.

Les coureurs ne peuvent utiliser que la piste. Toutefois, s'ils sortent accidentellement de la piste, ils peuvent continuer en revenant prudemment sur la piste au point le plus proche de l'endroit où ils l'ont quittée, sans y gagner un avantage.

Il est interdit de couper la piste. Le fait d'essayer d'obtenir un avantage en coupant la piste entraînera la disqualification des essais/de la course en question. Des sanctions supplémentaires peuvent être infligées.

Tout ravitaillement doit être effectué moteur arrêté.

Lors du franchissement de la ligne d'arrivée, le coureur doit toujours être en contact avec le motocycle.

065.4 MOTOCYCLES

065.4.1 Classes

Tout motocycle correspondant à une des classes de la Catégorie 1, Groupe A1 et Catégorie 2, Groupe C sera admis à participer. Les classes admises doivent être précisées dans le Règlement Particulier.

065.5 DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION

065.5.1 Vérifications Techniques Préliminaires

Avant les essais, un contrôle technique doit être effectué conformément à la procédure prévu dans les Règlements de la FMNR et/ou le Règlement Particulier de la manifestation.

065.5.2 Réunion avec les coureurs

Une réunion avec les coureurs aura lieu avant le début des essais.

065.5.3 Chronométrage

Le type de chronométrage sera spécifié dans les Règlements de la FMNR et/ou le Règlement Particulier de la manifestation.

065.5.4 Essais chronométrés

La procédure des essais sera spécifiée dans les Règlements de la FMNR et/ou le Règlement Particulier de la manifestation.

Le Règlement Particulier doit indiquer les conditions et le temps à disposition pour les essais.

065.5.5 Format

Le format sera spécifié dans les Règlements de la FMNR et/ou le Règlement Particulier de la manifestation.

065.5.6 Procédure de départ

La procédure de départ sera spécifiée dans les Règlements de la FMNR et/ou le Règlement Particulier de la manifestation.

065.6 CLASSEMENTS / ATTRIBUTION DES POINTS / EX AEQUO / CEREMONIE DE REMISE DES PRIX ET CONDITIONS FINANCIERES

Ces points seront spécifiés dans les Règlements de la FMNR et/ou le Règlement Particulier de la manifestation.

065.7 PENALISATIONS

Les coureurs qui enfreignent les Règlements seront sanctionnés par l'Arbitre selon les Règlements de la FMNR et/ou le Règlement Particulier de la manifestation.

065.8 RECLAMATIONS

Toute réclamation doit être présentée conformément au Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM ainsi qu'au Règlement Particulier et être accompagnée d'une caution de USD 40.– ou du montant équivalent en monnaie locale (convertible), qui sera remboursée si la réclamation est fondée.

065.8.1 Délai

Les réclamations contre l'admission d'un coureur, équipe ou machine inscrit, doivent être présentées avant que les coureurs ne quittent la zone d'attente du départ pour participer aux essais ou à une manche.

Toute réclamation doit être présentée avant que les coureurs quittent la zone d'attente du départ pour la manche suivante.

Si un incident donnant lieu à une réclamation se produit dans la dernière manche de la manifestation, la réclamation doit être présentée dans les 10 minutes suivant l'arrivée de cette manche.

Si une réclamation a été présentée oralement, elle doit être confirmée par écrit au plus tard dans les 15 minutes qui suivent.

REGLEMENT 066
COUPE DU MONDE FIM D'ENDURO INDOOR

066.1	GENERALITES	10
	066.1.1 <i>Calendrier</i>	10
	066.1.2 <i>Règlement Particulier</i>	10
	066.1.3 <i>Sponsor titre et logo de la Coupe</i>	11
	066.1.4 <i>Courses annexes</i>	11
066.2	JURIDICTION	11
066.3	OFFICIELS ET PROCEDURES	11
	066.3.1 <i>Nominations des officiels</i>	11
	066.3.2 <i>Incompatibilités pour les Officiels</i>	11
	066.3.3 <i>Officiels détenteurs d'une licence FIM</i>	12
	066.3.4 <i>Horaires pour les Officiels</i>	12
	066.3.5 <i>Cahier des charges des Officiels</i>	12
	066.3.5.1 <i>Arbitre</i>	12
	066.3.5.2 <i>Représentant CER</i>	13
	066.3.5.3 <i>Commissaire Technique</i>	13
	066.3.5.4 <i>Directeur de Course</i>	14
	066.3.5.5 <i>Chronométreurs</i>	14
	066.3.5.6 <i>Commissaire Environnement</i>	15
	066.3.5.7 <i>Chef du Service Médical (CSM)</i>	15
	066.3.5.8 <i>Commissaires de Piste</i>	15
	066.3.5.9 <i>Signaux Officiels</i>	16
066.4	COUREURS	18
	066.4.1 <i>Age des coureurs</i>	18
	066.4.2 <i>Licences coureurs</i>	18
	066.4.3 <i>Engagements</i>	18
	066.4.4 <i>Coureurs de remplacement</i>	19
	066.4.5 <i>Quitter la manifestation</i>	19
	066.4.6 <i>Numéros de départ</i>	20
	066.4.7 <i>Équipement des coureurs</i>	20
	066.4.8 <i>Comportement du coureur et aide à celui-ci</i>	20

066.5	<i>MOTOCYCLES</i>	22
	066.5.1 <i>Classes</i>	22
	066.5.2 <i>Nettoyage des motocycles</i>	22
	066.5.3 <i>Caméra embarquée</i>	23
	066.5.4 <i>Transpondeur de chronométrage</i>	23
	066.5.5 <i>Tapis environnement</i>	23
066.6	<i>DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION</i>	23
	066.6.1 <i>Contrôles administratifs</i>	23
	066.6.2 <i>Vérifications Techniques Préliminaires</i>	24
	066.6.3 <i>Réunions avec les officiels et les organisateurs</i> ..	24
	066.6.4 <i>Réunions avec les coureurs</i>	25
	066.6.5 <i>Chronométrage</i>	25
	066.6.6 <i>Essais chronométrés</i>	25
	066.6.7 <i>Format</i>	26
	066.6.8 <i>Procédure de départ</i>	27
	066.6.8.1 <i>Faux départ</i>	28
	066.6.9 <i>Résultats / Procédure</i>	28
066.7	<i>CLASSEMENTS / ATTRIBUTION DES POINTS</i>	29
066.8	<i>EX AEQUO</i>	30
066.9	<i>CEREMONIE DE REMISE DES PRIX ET CONFERENCE DE PRESSE</i>	30
066.10	<i>ARRET PREMATURE DE LA MANIFESTATION</i>	31
066.11	<i>RECOMPENSES ET CONDITIONS FINANCIERES</i>	31
	066.11.1 <i>Récompenses pour l'ensemble de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor</i>	31
	066.11.2 <i>Récompenses et conditions financières pour chaque manifestation</i>	31
	066.11.2.1 <i>Conditions financières pour les coureurs</i>	31
	066.11.2.2 <i>Prime de participation</i>	32
	066.11.2.3 <i>Prix pour chaque manifestation</i>	33
	066.11.3 <i>Manifestations hors Europe</i>	33

066.12	<i>PENALISATIONS</i>	34
066.13	<i>RECLAMATIONS</i>	35
	066.13.1 <i>Délai</i>	35
	<i>Horaire pour la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor</i>	36
	<i>Formulaire type pour la rédaction du Règlement Particulier pour la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor</i>	37

Responsabilités et Conditions Générales

Tous les coureurs, équipes, officiels et autres parties participant à la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor 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 Enduro Indoor FIM*
3. *Règlements Techniques Enduro 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 "Règlements de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor").

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 Règlements de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor.

Toute personne concernée de quelque manière que ce soit par un motocycle inscrit, ou présente à quelque titre que ce soit dans le Parc des Coureurs, Zone d'attente, les Stands ou sur le circuit, 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 Règlements de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor 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.

066.1 GENERALITES

La FIM institue une Coupe du Monde d'Enduro Indoor conformément au Code Sportif de la FIM en tenant compte des prescriptions suivantes :

066.1.1 Calendrier

La Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor devra commencer après la fin du Championnat du Monde FIM d'Enduro et devra se terminer 15 jours avant le début du prochain Championnat du Monde FIM d'Enduro.

La Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor doit avoir 3 manifestations au minimum inscrites au calendrier.

Cinq jours devront être respectés entre deux manifestations consécutives.

Exceptionnellement, la CER, en accord avec le Promoteur, pourra accorder des dérogations afin que deux manifestations consécutives puissent se dérouler dans un intervalle de temps plus court.

Si une manifestation se déroule sur deux jours, seul 1 jour comptera pour la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor.

066.1.2 Règlement Particulier

Le Règlement Particulier doit être publié dans les deux langues officielles de la FIM et doit être approuvé par la FMNR et la FIM, et ensuite ratifié par l'Arbitre. Une copie doit être envoyée au Secrétariat Exécutif 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 CER. Les noms du ou des sponsors de la manifestation seront indiqués dans le RP. Le nom du sponsor titre de la Coupe, préalablement approuvé par la FIM, sera indiqué dans le RP.

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, l'Arbitre et, dans le cas où il n'est pas encore désigné, la FMNR, peut autoriser une modification, pour autant qu'elle soit approuvée par l'Arbitre et ensuite portée à la connaissance de toutes les personnes concernées.

066.1.3 Sponsor titre et logo de la Coupe

La Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor peut être liée à un «Sponsor Titre». La FIM devra informer tous les organisateurs suffisamment à l'avance.

066.1.4 Courses annexes

Lors d'une manifestation de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor, des courses annexes peuvent être autorisées.

Toutefois, ces courses annexes, ainsi que toute autre activité comme l'utilisation du circuit par des véhicules pendant la manifestation, y compris des démonstrations ou présentations, doivent toujours être autorisées préalablement par la FIM et le Promoteur de la Coupe du Monde.

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 programme de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor.

Si nécessaire, l'Arbitre peut modifier les horaires de ces courses annexes et/ou autres activités ou les annuler.

066.2 JURIDICTION

A l'exception de l'Arbitre 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.

066.3 OFFICIELS ET PROCEDURES

066.3.1 Nomination des officiels

L'Arbitre est nommé par la FIM. Les autres officiels sont nommés par la FMNR.

066.3.2 Incompatibilités pour les Officiels

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

066.3.3 Officiels détenteurs d'une licence FIM

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

- Arbitre*
- Directeur de Course*
- Commissaire Technique*
- Commissaire Environnement*

066.3.4 Horaires pour les Officiels

Les Officiels doivent arriver sur le lieu de la manifestation au plus tard:

- Arbitre et Membre Technique: le jour avant le début des essais*
- Directeur de Course: 6 heures avant le début des essais*
- Commissaire Technique, personnel administratif, Chronométrateur et Commissaire Environnement: au plus tard 3 heures avant le début des essais.*

Tous les officiels, commissaires et l'équipe médicale doivent rester à disposition au circuit, complètement opérationnels jusqu'à la fin du temps prévu pour déposer une réclamation.

066.3.5 Cahier des charges des Officiels

066.3.5.1 Arbitre

La manifestation est contrôlée par un Arbitre. L'Arbitre exerce le contrôle suprême de la manifestation, mais uniquement par rapport à l'application du Code, des règlements FIM et du Règlement Particulier (RP). Par conséquent, l'Arbitre est uniquement responsable envers la FIM. Il est responsable de l'aspect sportif de l'organisation de la manifestation, dans laquelle il a une fonction exécutive. Toutes les responsabilités civiles et légales incombent aux organisateurs.

L'Arbitre peut autoriser une modification au RP ou au programme pour autant que les dispositions du Code Sportif soient respectées. L'Arbitre n'est pas autorisé à faire des modifications ou adjonctions aux règles de la FIM.

L'Arbitre a le droit, soit de sa propre initiative, soit à la demande de l'organisateur ou du Directeur de Course, de retarder le départ d'une manifestation, de faire améliorer le parcours, d'arrêter prématurément ou de supprimer une manifestation en tout ou en partie, pour des raisons urgentes de sécurité ou pour tout autre cas de force majeure.

L'Arbitre est le seul tribunal de la manifestation compétent pour statuer sur toute réclamation pouvant survenir au cours d'une manifestation, sous réserve du droit d'appel ultérieur.

L'Arbitre peut infliger une sanction, selon les dispositions définies dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM, à toute personne qui ne se conforme pas aux règlements ou aux instructions données, ou coupable d'inconduite, d'attitude déloyale ou indélicate ou qui manifeste, soit par la parole ou le geste, son désaccord sur une décision prise par l'Arbitre ou autre Officiel autorisé à le faire.

Toutes les décisions de l'Arbitre nécessaires au déroulement de la manifestation ainsi que les résultats doivent être publiés dans les délais les plus brefs, dans les langues officielles de la FIM.

L'Arbitre doit établir un rapport après chaque manifestation qu'il doit transmettre au Secrétariat Exécutif de la FIM. Dans ce rapport doivent notamment être mentionnés les détails relatifs à toute sanction infligée, retards éventuels, réclamations reçues et tout autre incident qu'il juge nécessaire de notifier.

066.3.5.2 Représentant CER

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

066.3.5.3 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 à l'Arbitre.

066.3.5.4 Directeur de Course

Le Directeur du Course est responsable de la conduite et du bon déroulement de la manifestation. Ses tâches primordiales sont les suivantes:

- S'assurer que le parcours est en bon état, 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;*
- Exécuter dès que possible toutes les instructions qu'il reçoit oralement ou par écrit de l'Arbitre;*
- S'assurer de l'identité des coureurs, de la numérotation correcte des motos, que rien n'empêche un coureur de participer à la manifestation, par exemple à la suite d'une suspension, d'une disqualification ou autre interdiction;*
- Lors des 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;*
S'assurer que les réclamations sont en ordre et accompagnées de la caution appropriée avant de les transmettre à l'Arbitre;
- Pour faire respecter les règlements FIM, il peut proposer des sanctions à l'Arbitre;*
- Donner des ordres pour faire évacuer du bâtiment, du parcours et des alentours toute personne refusant de se conformer aux ordres d'un officiel responsable;*
- Signaler à l'Arbitre toutes les décisions prises ou à prendre et toute réclamation qui lui a été adressée;*
- Rassembler les rapports des chronométrateurs et autres officiels d'exécution, ainsi que tout autre élément nécessaire pour lui permettre de présenter son rapport à l'Arbitre et de faire approuver les résultats provisoires de la manifestation.*

066.3.5.5 Chronométrateurs

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

Ils doivent produire les résultats officiels conformément aux Règlements de la FIM et en remettre une copie à l'Arbitre.

Le chronométrage par transpondeur est obligatoire.

066.3.5.6 Commissaire Environnement

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

- *S'assurer que le Code FIM de l'Environnement est respecté.*
- *Avoir accès à toutes les informations relatives à la manifestation, et être à même de donner avant, pendant et après la manifestation, des recommandations à l'Arbitre sur tous les aspects de la manifestation pouvant avoir des conséquences néfastes sur l'environnement.*
- *Être autorisé à assister à la réunion d'informations.*
- *Rédiger un rapport sur la base de la check-list préparée par la CER, l'envoyer au Secrétariat Exécutif FIM et en remettre une copie à l'Arbitre.*
- *Proposer des sanctions*

066.3.5.7 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, au plus tard 30minutes avant le début des essais et de la course.*
- *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 à l'Arbitre.*

066.3.5.8 Commissaires de Piste

L'âge minimum pour les Commissaires de Piste est fixé à 16 ans ou plus selon la loi locale. Ils sont nommés par la FMNR/l'organisateur et doivent avoir participé à une réunion avec le Directeur de la Course.

Les Commissaires doivent être identifiables par des chemises uniformes ou dossards de couleur neutre, en aucun cas du jaune ou rouge, afin qu'ils ne puissent pas être confondus avec les drapeaux.

Il doit y avoir au minimum un Commissaire par poste. Le Directeur de Course est libre de placer des Commissaires supplémentaires aux endroits difficiles afin qu'ils puissent apporter de l'aide à un coureur dans le but d'assurer la sécurité.

Après la manifestation, les Commissaires de Piste doivent rester à disposition jusqu'à ce que le délai de réclamation soit écoulé.

066.3.5.9 Signaux Officiels

La signalisation officielle par panneaux doit être indiquée au moyen d'un panneau mesurant au minimum 600 mm de haut sur 400 mm de large, avec un grand numéro noir, 1', 15" et 5" des deux côtés. Les numéros doivent être visibles depuis la grille de départ.

Signal	Signification
Panneau, 1 minute (1') (Au départ)	L'accès à la grille de départ est fermé. Les coureurs qui ne sont pas présents sur la grille ne pourront pas prendre le départ de la course.
	La grille de départ est dégagée.
	Après un signal par un coup de sifflet, tout le monde, hormis les coureurs, l'équipe de télévision et les officiels nécessaires, quitte la zone de départ.
	Les coureurs se préparent pour le départ.
Panneau, 15 secondes (15") (Au départ)	Encore 15 secondes avant que la procédure de départ entre dans sa phase finale.
Panneau, 5 secondes (5") (Au départ)	La grille de départ sera abaissée dans les 5 à 10 secondes qui suivent.

La signalisation officielle par drapeaux doit être indiquée au moyen de drapeaux mesurant environ 750 mm de haut sur 600 mm de large, de la façon suivante:

<i>Signal</i>	<i>Signification</i>
<i>Drapeau rouge</i> <i>(Tout faux départ doit être indiqué en brandissant un drapeau rouge)</i>	<i>Arrêt obligatoire pour tous les coureurs.</i>
<i>Drapeau noir et panneau avec le numéro de coureur</i>	<i>Arrêt pour le coureur en question.</i>
<i>Drapeau jaune, fixe</i>	<i>Danger, conduisez prudemment.</i>
<i>Drapeau jaune, agité</i>	<i>Danger immédiat, préparez-vous à vous arrêter, défense de dépasser.</i>
<i>Drapeau bleu, agité</i> <i>(Le drapeau bleu doit être utilisé par des préposés à la signalisation supplémentaires et spécialisés pour ce drapeau uniquement)</i>	<i>Attention, vous allez être dépassé par un coureur qui a un tour d'avance.</i>
<i>Drapeau vert</i>	<i>Piste libre.</i>
<i>Drapeau blanc</i>	<i>Demier tour.</i>
<i>Drapeau à damiers noirs et blancs</i>	<i>Fin des entraînements, des qualifications et de la course.</i>

Les références "Pantone" des couleurs sont les suivantes :

Noir : Pantone Noir C
 Bleu : Pantone 286C
 Rouge : Pantone 186C
 Jaune : Pantone Jaune C
 Vert : Pantone 348C
 Blanc : Pantone Blanc C

066.4 COUREURS

066.4.1 Age des coureurs

Pour la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor, l'âge minimum est 16 ans.

Les coureurs de plus de 50 ans doivent joindre à leur demande de licence coureur un certificat d'aptitudes physiques (y compris un électrocardiogramme sur un test de fatigue normal) établi par un médecin reconnu par leur FMN.

La limite d'âge minimum débute à la date de l'anniversaire du coureur.

066.4.2 Licences coureurs

Tous les coureurs doivent être en possession d'une licence FIM Championnat du Monde d'Enduro **ou FIM Championnat du Monde d'Enduro Junior** valide, annuelle ou une manifestation.

066.4.3 Engagements

36 coureurs maximum seront admis dans la classe EX1, selon les paramètres et critères suivants:

- a) *Les 15 (5 E1, 5 E2 et 5 E3) coureurs ayant marqué le plus de points selon le classement du Championnat du Monde d'Enduro de l'année précédente (si un coureur ne s'inscrit pas, le prochain coureur sur la liste sera pris).*
- b) *Les 5 meilleurs coureurs du classement final de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor de l'année précédente qui ne figurent pas parmi les 15 coureurs admis selon l'article 066.4.3.a.*
- c) *8 minimum et 12 maximum wild-cards FMNR/organisateur*
- d) *4 wild-cards CER/Promoteur*

Si le nombre des coureurs n'est pas atteint, l'organisateur est autorisé à compléter la liste à sa discrétion.

*Les coureurs désirant participer à la totalité de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor devront faire parvenir leur bulletin d'engagement **selon la date limite mentionnée**. Ces bulletins d'engagement doivent être envoyés à la FIM.*

Pour les autres coureurs, les engagements doivent être ouverts au plus tard deux mois avant la manifestation et seront fermés au moins 3 semaines avant la manifestation et doivent être envoyés à l'organisateur/FMNR.

Les coureurs doivent être présents le jour qui précède la manifestation. Toutefois, la CER, pour des raisons extraordinaires et suite à une demande claire du promoteur, pourra autoriser une arrivée tardive.

Tous les coureurs doivent obtenir l'autorisation de leur FMN pour participer.

Toute décision de changement de coureur doit être prise au moins 1 heure avant le départ de la première manche.

La FIM publiera la liste officielle des engagés de la manifestation 14 jours avant la manifestation, sauf pour les 4 wild-cards CER/Promoteur qui pourront être annoncées jusqu'à 5 jours avant la manifestation.

066.4.4 Coureurs de remplacement

Si un coureur qualifié pour les 3 manches finales se blesse et ne peut prendre le départ de l'une ou de la totalité des manches finales, il sera remplacé, pour les finales restantes, par le coureur avec le plus haut score parmi ceux qui ne sont pas qualifiés pour les manches finales.

La décision de remplacer ce coureur doit être prise par l'Arbitre et le Directeur de Course. De plus, avant toute décision, il est nécessaire d'avoir reçu une déclaration écrite et signée du Chef du Service Médical.

066.4.5 Quitter la manifestation

Un coureur inscrit à une manifestation et qui ne participe pas à la manifestation sans avoir informé le Secrétariat FIM ou qui quitte la manifestation sans en avoir l'autorisation du Directeur de Course est passible d'une amende

Tout coureur engagé dans une manifestation doit informer le Secrétariat FIM, 48 heures avant la manifestation, s'il ne peut plus y participer. Le coureur ayant envoyé un bulletin d'engagement et qui ne participe pas à la manifestation, sans en avoir informé le Secrétariat FIM, fera l'objet d'un rapport de l'Arbitre auprès de la FIM qui infligera les sanctions suivantes :

- Première infraction : amende de USD 40.–*
- Deuxième infraction : amende de USD 70.–*
- Troisième infraction : amende de USD 170.–*
- Dès la quatrième infraction: amende de USD 250.–*

Dès réception du rapport de l'Arbitre, le Secrétariat FIM enverra une lettre à la FMN du coureur en demandant les raisons de la non-participation; la réponse devra parvenir dans un délai maximum de 15 jours et une décision sera prise quant à l'application de la sanction.

Une disqualification sera également prononcée à l'encontre d'un coureur qui, le même jour, participe à une autre manifestation.

066.4.6 Numéros de départ

Chaque coureur, engagé dans la totalité de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor, se verra attribuer un numéro de départ permanent pour la saison.

*Les numéros de départ permanents 1, 2 et 3 seront attribués selon le classement final de la précédente Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor, **sauf demande particulière acceptée par la CER.***

066.4.7 Equipement des coureurs

Le port d'un casque approuvé, ainsi que d'autres exigences vestimentaires telles que stipulées dans les Règlements Techniques FIM pour l'Enduro Indoor, sont obligatoires.

Les coureurs engagés dans la totalité de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor avec un numéro de départ permanent doivent avoir leur nom écrit au dos de leur maillot ou veste, sur le haut, en caractères de 10 cm minimum, ainsi que leur numéro de départ selon l'article 01.76 du Règlement Technique FIM pour l'Enduro Indoor.

Les coureurs sans numéro de départ permanent peuvent avoir leur nom écrit au dos de leur maillot ou veste, sur le haut, en caractères de 10 cm minimum, mais aucun numéro ne sera autorisé sur le maillot ou veste.

066.4.8 Comportement du coureur et aide à celui-ci

A tout instant, les coureurs doivent se conformer aux dispositions des Règlements de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor.

Afin de garantir la sécurité des autres coureurs, des membres d'équipe, des officiels et des spectateurs ou toute autre personne impliquée dans la manifestation, un coureur doit être physiquement et mentalement en état de contrôler son motorcycle.

Le coureur doit rapporter au CSM tout trouble médical masqué qu'il pourrait avoir.

A tout moment pendant la manifestation, à la demande du commissaire technique, les coureurs doivent se présenter ou présenter leur(s) motorcycle(s) et/ou équipement(s) au contrôle technique.

Un coureur peut être tenu responsable des actions des membres de son équipe.

Il est interdit aux coureurs et membres d'équipes de conduire un véhicule motorisé et/ou vélo sur la piste en-dehors des heures des séances d'essais/de qualification officielles et courses.

Un coureur doit obéir aux signaux officiels par drapeau et aux panneaux qui communiquent des instructions.

C'est la responsabilité des coureurs d'assister à tous les briefings des coureurs et d'être au courant de toutes les informations données. Le Chef d'Equipe est encouragé à assister au briefing des coureurs.

Pendant la manifestation, un coureur doit toujours manifester sa volonté de défendre ses chances. Sinon, il ne sera pas autorisé à poursuivre la compétition et est passible d'une sanction.

Les coureurs doivent rouler d'une façon responsable qui ne met pas en danger les autres compétiteurs ou autres participants à la manifestation.

Seuls les signaux suivants sont autorisés entre les coureurs/motocycles et les personnes en relation avec eux : des informations et images des transpondeurs de chronométrage et des caméras embarquées, des messages par panneau dans les zones approuvées et gestes corporels par le coureur. Les communications par radio avec les coureurs sont strictement interdites.

Toute aide extérieure aux coureurs sur la piste est interdite, sauf si elle est apportée par un commissaire désigné par les organisateurs dans le but d'assurer la sécurité. Le coureur pourra être sanctionné pour toute infraction à cette règle.

Les commissaires peuvent apporter de l'aide en soulevant des motocycles, les déplaçant à un endroit sûr et en les tenant pendant que des réparations et ajustements s'effectuent. Toutes réparations ou ajustements doivent se faire par le coureur, travaillant tout seul sans aide extérieure. Les commissaires peuvent également aider les coureurs pour redémarrer leurs motocycles.

Les coureurs ne peuvent utiliser que la piste. Toutefois, s'ils sortent accidentellement de la piste, ils peuvent continuer en revenant prudemment sur la piste au point le plus proche de l'endroit où ils l'ont quittée, sans y gagner un avantage.

*Il est interdit de couper la piste. Le fait d'essayer d'obtenir un avantage en coupant la piste entraînera **une pénalité, de 10 secondes à la disqualification, à la discrétion de l'Arbitre**. Des sanctions supplémentaires peuvent être infligées.*

Les coureurs qui rentrent au parc des coureurs lors d'une Course ne pourront pas reprendre la course.

Tout ravitaillement doit être effectué moteur arrêté.

Les coureurs peuvent préparer leur emplacement à la grille de départ sans l'aide d'outils.

Les coureurs ne peuvent pas utiliser un système permettant de l'aide au départ (blocs de départ, d'autres dispositifs d'élévation, etc.).

Dès qu'un coureur a pris sa place sur la grille de départ, il ne peut plus la changer, retourner à la zone d'attente ou recevoir de l'aide avant le départ.

Si un coureur a des problèmes mécaniques dans la zone d'attente, et qu'il ne réussit pas à réparer son motocycle avant que le panneau 1 minute (1') soit présenté, il ne pourra pas prendre le départ de cette course. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification de la course en question.

Si un coureur a des problèmes mécaniques sur la grille de départ, il ne pourra pas recevoir de l'aide mécanique d'une personne extérieure. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification de la course en question.

Lors du franchissement de la ligne d'arrivée, le coureur doit toujours être en contact avec le motocycle.

Les coureurs concernés (les trois premiers du classement final de la manifestation ainsi que d'autres participants invités par le Promoteur de la Coupe du Monde) doivent prendre part à la Cérémonie de Remise des Prix et la Conférence de Presse. Toute infraction à ce règlement sera pénalisée.

066.5 MOTOCYCLES

Une seule machine est autorisée par coureur.

066.5.1 Classes

Tout motocycle correspondant à une des classes de la Catégorie 1, Groupe A1 et Catégorie 2, Groupe C seront admis à participer. La classe pour les motocycles solos pour la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor est la suivante:

EX1: Open

066.5.2 Nettoyage des motocycles

Le nettoyage des motocycles ne pourra se faire que si une place à cet effet a été prévue par l'organisateur, et qui répond aux normes suivantes:

Le nettoyage doit être effectué conformément au Code de l'Environnement de la FIM.

Une zone de nettoyage en ciment comportant un égout et un récupérateur d'huile séparé ou un bassin formé d'une membrane résistante à l'eau, pouvant contenir les immondices provenant du nettoyage des motocycles, et dont le contenu puisse être vidé par une citerne prévue à cet effet, conformément aux législations locales.

066.5.3 Caméra embarquée

Le promoteur ou la FIM peut demander aux coureurs d'avoir des caméras embarquées sur leur moto. Les coureurs seront avertis à l'avance.

Les caméras et autre équipement seront fournis aux coureurs au plus tard 4 heures avant le début de la manifestation.

Les coureurs doivent donner accès et fournir une assistance raisonnable à la société désignée pour fournir l'équipement et la caméra afin de faciliter le montage.

066.5.4 Transpondeur de chronométrage

Les motocycles devront être équipés d'un transpondeur de chronométrage fourni par le service de chronométrage de la manifestation. Le transpondeur devra être obligatoirement installé pendant la totalité de la manifestation à l'emplacement indiqué par les chronométrateurs.

La perte ou la non restitution du transpondeur au service de chronométrage à la fin de la manifestation sera facturée 300 Euros au coureur.

066.5.5 Tapis Environnement

L'utilisation d'un Tapis Environnement est obligatoire quand la machine est placée dans les stands.

Il doit être utilisé dès que l'on travaille sur la machine ou que celle-ci est garée, pendant les entraînements et la course.

066.6 DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION

066.6.1 Contrôle Administratif

Les coureurs engagés à la manifestation sont tenus de présenter leur licence de Championnat du Monde FIM d'Enduro, l'autorisation de leur FMN et/ou de signer un bulletin d'engagement individuel lors d'un contrôle administratif effectué par la FIM/FMNR/les Organisateurs et ou le Promoteur de la Coupe du Monde.

066.6.2 Vérifications Techniques Préliminaires

Avant les essais, un contrôle technique doit être effectué conformément à la procédure et l'horaire prévu dans les Règlements de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor et/ou le Règlement Particulier de la manifestation.

Chaque coureur ne peut présenter qu'un (1) motocycle.

Le contrôle des machines doit s'effectuer sur le lieu même de la manifestation.

A la demande du Commissaire Technique, les coureurs doivent se présenter aux vérifications techniques pour le contrôle de sécurité de la machine et du casque.

Toute pièce du motocycle, sauf le cadre qui doit être marqué, peut être modifiée, ajustée ou remplacée.

A tout moment pendant la manifestation, le coureur sera responsable de maintenir sa machine en conformité avec les règlements.

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

Les motocycles doivent être conformes aux prescriptions des Règlements Techniques FIM, Annexe Enduro Indoor.

066.6.3 Réunion avec les Officiels et les Organisateurs

Une réunion avec les officiels et les organisateurs aura généralement lieu 3 heures avant le début des essais. L'heure exacte sera publiée dans le RP.

L'Arbitre FIM, le Directeur de Course, représentants de l'organisateur et du promoteur doivent participer.

Sont également invités : le Secrétaire de la Manifestation, le Chef Chronométrateur, le Responsable des Contrôles Techniques, le Commissaire Environnement, le Chef des Commissaires de Piste, le Chef du Service Médical, le Responsable du Service de Presse, etc.

Si le Chef du Service Médical n'est pas présent, l'organisateur doit être prêt pour discuter des installations médicales et du plan d'évacuation de la manifestation.

L'Arbitre FIM présidera cette réunion.

066.6.4 Réunion avec les coureurs

Une réunion avec les coureurs aura lieu avant le début des essais. Cette réunion devra se tenir dans une salle proche de l'enceinte. Les coureurs, le Directeur de Course, l'Arbitre FIM, un représentant du promoteur et un représentant de l'organisation participeront à cette réunion. L'heure de cette réunion doit être indiquée dans le RP. Dans tous les cas, cette réunion aura lieu une heure et demie avant le début de la manifestation. Le coureur qui n'est pas présent à la réunion avec les coureurs se verra infliger une amende.

066.6.5 Chronométrage

Le chronométrage se fait sur la ligne d'arrivée au moyen d'un transpondeur. Le chronométrage doit également se faire manuellement.

066.6.6 Essais chronométrés

Les essais libres sont interdits.

Le Règlement Particulier doit indiquer les conditions et le temps à disposition pour les essais.

Les pilotes seront divisés en un minimum de trois groupes, A, B et C pour disputer les séances d'essais.

Pour la 1^{ère} manifestation comptant pour la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor, les coureurs seront répartis dans les groupes selon leurs numéros de départ:

N° 1 dans le groupe A

N° 2 dans le groupe B

N° 3 dans le groupe C

N° 4 dans le groupe A

N° 5 dans le groupe B, etc.

Pour les manifestations suivantes, les coureurs seront répartis dans les groupes selon le classement provisoire de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor:

1^{er} au classement provisoire dans le groupe A

2^{ème} au classement provisoire dans le groupe B

3^{ème} au classement provisoire dans le groupe C

4^{ème} au classement provisoire dans le groupe A

5^{ème} au classement provisoire dans le groupe B, etc.

Un minimum de deux séances d'essais chronométrés de 5 minutes minimum sera accordé à chaque groupe de pilotes.

Tout essai est interdit pendant l'heure précédant le départ de la première manche, sauf si le Directeur de Course en donne la permission pour des raisons exceptionnelles.

Dans le cas où le tracé de la piste est modifié en cours de manifestation, tous les coureurs doivent être informés et avoir la possibilité de reconnaître à pied la partie du parcours qui aurait été modifiée.

Tous les coureurs devront effectuer au moins 1 tour chronométré.

A la fin des essais chronométrés, un classement scratch, tout groupe confondu, sera publié d'après les meilleurs temps au tour enregistrés par chaque coureur durant les séances d'essais chronométrés.

Les essais chronométrés qualifieront les 30-36 meilleurs coureurs pour la prochaine phase.

Pendant les essais chronométrés, les coureurs ne sont pas autorisés à s'arrêter sur le circuit, sauf à un endroit spécifique, mentionné par l'Arbitre lors de la réunion avec les coureurs.

Les essais de départ ne sont autorisés qu'à la fin de la dernière séance d'essais de chaque groupe. Ces essais de départ consisteront en une minute d'essais libres de départ. Toute infraction sera pénalisée par un avertissement.

066.6.7 Format

Chaque manifestation de la Coupe du Monde devra être composée au minimum de:

- 3 ou 4 manches de qualifications avec 12 coureurs maximum à chaque manche;
- **une ou deux manches** repêchage;
- 3 manches) finale(s) avec 12 coureurs minimum et 14 coureurs maximum à chaque manche.

Lors des 3 manches finales, tous les coureurs qualifiés devront participer à toutes les manches et le classement final de la manifestation sera établi par l'addition des points obtenus par chaque coureur dans les manches finales.

Chaque manche, soit de qualification, de repêchage ou finale, se déroulera sur 3 tours au minimum et 6 tours au maximum. Les manches finales ne devront pas excéder 8 minutes maximum. Le nombre de tours des finales pourra être **modifié** par l'Arbitre après les essais chronométrés.

Le format de course sera spécifié dans le Règlement Particulier.

066.6.8 Procédure de départ

L'organisateur de la manifestation désignera les groupes de coureurs pour les premières manches qualificatives en fonction des résultats des essais chronométrés.

Le pilote avec le meilleur temps absolu des essais sera le premier pilote de la 1^{ère} manche de qualification, le pilote avec le deuxième meilleur temps des essais sera le premier pilote de la 2^{ème} manche de qualification, le pilote avec le troisième meilleur temps des essais sera le premier pilote de la 3^{ème} manche de qualification, le pilote avec le quatrième meilleur temps des essais sera le deuxième pilote de la 1^{ère} manche de qualification et ainsi de suite.

L'ordre d'entrée des coureurs à la ligne de départ est déterminé de la façon suivante :

Manches qualificatives : Selon les résultats des essais, tel que décrit ci-dessus
Repêchage(s) : Selon les résultats des premières manches qualificatives

Finales : Les coureurs qualifiés lors des manches qualificatives selon leurs résultats, puis les coureurs qualifiés lors du repêchage. Il y aura 3 finales.

Le départ sera un départ collectif, moteur en marche, avec un maximum de douze (quatorze pour les finales) pilotes sur la grille de départ.

Le "starter" brandira un panneau indiquant "1 minute" à partir de laquelle les coureurs ne sont plus autorisés à prendre place sur la grille de départ. Dès ce moment les coureurs sont sous son contrôle. Lorsque tous les coureurs sont sur la ligne de départ, le starter brandit un panneau indiquant "15 secondes" pendant 15 secondes. A la fin des 15 secondes, il brandit un panneau indiquant "5 secondes" et la grille de départ sera abaissée entre 5 et 10 secondes après que le panneau "5 secondes" ait été montré.

La zone devant la grille de départ est restreinte et doit être préparée de manière égale afin que tous les coureurs aient les mêmes conditions. Les officiels et les photographes sont les seules personnes admises dans cette zone et aucun sillon n'est autorisé dans la zone.

Les coureurs, les officiels et les photographes accrédités sont les seules personnes autorisées dans la zone située derrière la grille de départ. Les coureurs sont autorisés à faire des sillons dans cette zone à condition qu'aucun outil ne soit utilisé ou qu'aucune aide extérieure ne soit apportée.

065.6.8.1 Faux départ

Tout faux départ sera indiqué en brandissant un drapeau rouge. Les coureurs devront retourner à la zone d'attente et un nouveau départ sera donné aussitôt que possible.

066.6.9 Résultats / Procédure

Le vainqueur d'une course est le coureur qui franchit le premier la ligne d'arrivée.

Une course se termine officiellement à la fin du tour dans lequel le drapeau à damiers a été présenté au vainqueur.

Les coureurs qui suivent le vainqueur seront arrêtés lorsqu'ils passent la ligne d'arrivée.

La prise de temps lors du franchissement d'une ligne de contrôle est enregistrée à l'instant où la partie la plus avancée du motocycle franchit la ligne.

Lors du franchissement des lignes de contrôle, le coureur doit toujours être en contact avec le motocycle.

Tous les coureurs qui participent à une Course de Qualification et/ou une Course, seront classés dans leur ordre d'arrivée et selon le nombre de tours effectués, c.à.d. tous les coureurs qui terminent la course dans le même tour que le vainqueur seront classés dans l'ordre de leur passage sur la ligne d'arrivée, suivis des coureurs avec un tour en moins, puis deux tours en moins, et ainsi de suite. Un coureur doit franchir la ligne d'arrivée dans les 2 minutes qui suivent l'arrivée du vainqueur, c.à.d. les coureurs ont 2 minutes pour terminer le tour, sinon il ne sera pas pris en compte dans leur résultat. La procédure pour déterminer l'ordre dans les résultats des coureurs qui n'ont pas terminé le tour dans les 2 minutes après l'arrivée du vainqueur sera selon le nombre de tours effectués et, en cas d'ex æquo, selon leur ordre d'arrivée à la fin du tour précédent.

Dans le cas où, par erreur, le drapeau à damiers a été présenté après le temps officiel/la distance officielle, l'ordre d'arrivée sera déterminé par l'ordre dans la course lors du temps officiel/de la distance officielle.

Dans toute autre circonstance, comme celle de montrer le drapeau à damiers par erreur avant le temps officiel/de la distance officielle, l'ordre d'arrivée sera déterminé par l'ordre dans la course au moment où le drapeau à damiers a été présenté.

Si une course est interrompue par un drapeau rouge avant que la moitié des tours prévus arrondi au chiffre supérieur ne soient accomplis, un nouveau départ sera donné.

Si une course est interrompue par un drapeau rouge après que la moitié des tours prévu arrondi au chiffre supérieur ne soient accomplis, le classement du tour précédant l'interruption sera pris en compte, pour autant que tous les coureurs aient accompli un minimum de 2 tours.

Tous les résultats doivent être homologués.

Les résultats ne seront officiels qu'au terme du délai de réclamation.

Si un appel est interjeté, les résultats ne peuvent pas être considérés comme définitifs avant qu'une décision ne soit prise par l'Arbitre FIM.

066.7 CLASSEMENTS / ATTRIBUTION DES POINTS

Les dix meilleurs coureurs au classement final de chacune des trois manches finales de chaque manifestation recevront des points selon le barème suivant:

<i>15 points au 1^{er}</i>	<i>5 points au 6^{ème}</i>
<i>12 points au 2^{ème}</i>	<i>4 points au 7^{ème}</i>
<i>10 points au 3^{ème}</i>	<i>3 points au 8^{ème}</i>
<i>8 points au 4^{ème}</i>	<i>2 points au 9^{ème}</i>
<i>6 points au 5^{ème}</i>	<i>1 point au 10^{ème}</i>

Le classement final de chaque manifestation se fera en additionnant tous les points acquis par chaque pilote lors de chacune des trois manches finales.

Le classement final de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor se fera en additionnant tous les points acquis par chaque pilote lors de chacune des trois manches finales de chaque manifestation.

Pour que la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor soit valide, il faut qu'au minimum la moitié plus une des manifestations prévues au début de la Coupe du Monde soient organisées et les résultats homologués.

Les résultats devront présenter au minimum les informations suivantes :

- Logos FIM, FMNR, Organisateur/MotoClub, Coupe du Monde*
- Titre, lieu, date, FMNR, N° IMN, classe (catégorie) de la manifestation*
- Position, numéro, nom, prénom, nationalité, FMN, fabricant de la moto du coureur ainsi que le nom du team lorsque applicable*
- Performance réalisée (temps de course, points obtenus etc...)*
- Nom et signature de l'Arbitre et du Directeur de Course, heure de publication des résultats*

L'Arbitre est responsable de la transmission des résultats à la FIM dans l'heure qui suit l'approbation des résultats. Cette transmission se fera par fax ou par e-mail à la FIM.

Il est obligatoire que le Directeur de Course ou l'Arbitre FIM de la manifestation envoie la liste des amendes et résultats, par fax ou courrier électronique, immédiatement après la fin des épreuves, au Secrétariat de la FIM et au prochain organisateur.

066.8 EX AEQUO

A la fin d'une manifestation

En cas d'ex aequo à la fin d'une manifestation, les coureurs seront départagés à la majorité des meilleures places dans les finales; priorité sera donnée au coureur ayant le plus grand nombre de 1^{ère}, 2^{ème} 3^{ème} etc. place. Si des ex aequo subsistent, ils seront classés dans l'ordre, par la meilleure place dans la dernière finale ou dans l'avant-dernière ou dans la première finale.

Au classement intermédiaire et final de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor

En cas d'ex aequo au classement intermédiaire ou final de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor, les coureurs seront départagés à la majorité des meilleures places dans les finales; priorité sera donnée au coureur ayant le plus grand nombre de 1^{ère}, 2^{ème} 3^{ème} etc. place. Si des ex aequo subsistent, ils seront classés dans l'ordre, par la meilleure place dans la dernière finale, ou l'avant-dernière ou dans l'antépénultième finale etc.

066.9 CEREMONIE DE REMISE DES PRIX ET CONFERENCE DE PRESSE

Une Cérémonie de Remise des Prix doit avoir lieu, à chaque manifestation, dans les 5 minutes qui suivent l'arrivée du dernier coureur. Pour la cérémonie, il est recommandé d'installer un podium avec une jolie décoration et bien visible du public. Les trois premiers coureurs devraient recevoir un trophée ainsi que tout autre cadeau approprié.

Les trois premiers coureurs du classement final de la manifestation doivent prendre part à la Cérémonie de Remise des Prix ainsi que le Chef d'Equipe du coureur vainqueur.

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.

Le podium de la manifestation sera établi selon l'addition des points obtenus par chaque coureur lors des 3 finales.

Les organisateurs de la manifestation finale de la Coupe du Monde FIM mettront sur pied une cérémonie pour récompenser les trois premiers coureurs au classement général de la Coupe.

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

Si un coureur est absent de la Cérémonie de Remise des Prix ou de la Conférence de Presse, sans l'autorisation préalable du Directeur de Course, il se verra infliger une amende de USD 300.–.

066.10 ARRET PREMATURE DE LA MANIFESTATION

Si l'Arbitre arrête une manifestation prématurément, elle ne peut pas être recommencée.

Si une manifestation est arrêtée avant que tous les coureurs n'aient achevé au moins la moitié des tours du parcours, elle sera déclarée nulle et non avenue.

Si une manifestation est arrêtée à un stade ultérieur, l'Arbitre décidera soit qu'elle est nulle et non avenue, soit que les résultats et les récompenses sont ceux qu'il juge être justifiés en la circonstance.

066.11 RECOMPENSES ET CONDITIONS FINANCIERES

066.11.1 Récompenses pour l'ensemble de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor

Les récompenses pour le classement final de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor sont celles prévues dans le Code Sportif.

066.11.2 Récompenses et Conditions Financières pour chaque manifestation

066.11.2.1 Conditions financières pour les coureurs

L'organisateur de chaque manifestation est responsable du paiement des primes de participation ainsi que du prix aux coureurs.

066.11.2.2 Primes de participation

Les cinq premiers coureurs du classement final du dernier Championnat du Monde d'Enduro **FIM** (Enduro 1, Enduro 2, Enduro 3) et les **cinq** premiers coureurs du classement final de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor de l'année précédente recevront les primes de participation suivantes, par manifestation:

1 ^{er}	€ 1'200.-
2 ^{ème}	€ 1'000.-
3 ^{ème}	€ 800.-
4 ^{ème}	€ 700.-
5 ^{ème}	€ 600.-

Les primes ne sont pas cumulatives; le coureur recevra la prime selon son meilleur résultat.

Les primes de participation seront payées au Chef d'Equipe indiqué sur le Bulletin Officiel d'Engagement ou à la personne désignée par celui-ci. S'il n'y a pas de Chef d'Equipe représentant le coureur sur le Bulletin Officiel d'Engagement, les primes seront payées au coureur concerné.

Ces primes seront payables uniquement si le coureur participe à la totalité des manifestations valables pour la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor. Tout coureur qui ne participerait pas à la totalité des manifestations recevra, uniquement, le 50% des primes établies ci-dessus.

Le 50% des primes est payé au coureur par l'organisateur à la fin de la manifestation. L'organisateur doit envoyer le 50% restant à la FIM dans les 10 jours suivant la fin de la manifestation. Le 50% restant est payé au coureur par la FIM à la fin de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor.

Pour les coureurs qui ne font pas partie des cinq premiers coureurs du classement final du dernier Championnat du Monde d'Enduro (Enduro 1, Enduro 2, Enduro 3), chaque organisateur sera libre de leur attribuer des primes.

066.11.2.3 Prix pour chaque manifestation

Les dix premiers coureurs du classement final de chaque manifestation en Classe EX1 recevront les prix suivants:

1 ^{er}	€ 4.000.-
2 ^{ème}	€ 2'500.-
3 ^{ème}	€ 2'000.-
4 ^{ème}	€ 1'800.-
5 ^{ème}	€ 1'600.-
6 ^{ème}	€ 1'200.-
7 ^{ème}	€ 800.-
8 ^{ème}	€ 500.-
9 ^{ème}	€ 500.-
10 ^{ème}	€ 500.-

Le paiement des prix des coureurs doit avoir lieu à la fin de chaque manifestation.

Dans le cas où une manifestation doit être arrêtée prématurément ou annulée (entièrement ou en partie), l'Arbitre, en présence des organisateurs, décidera des récompenses financières à payer aux coureurs.

La FIM n'encourt aucune responsabilité au sujet des paiements aux coureurs garantis par l'organisateur. Le paiement se fera en Euro ou en monnaie locale équivalente (convertible).

066.11.3 Manifestations hors Europe

Si une manifestation hors Europe est la première manifestation de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor, les coureurs suivants recevront 2 billets d'avion au départ de l'Europe ainsi que le transport de l'aéroport au lieu de la manifestation:

- Les 6 (2 E1, 2 E2 et 2 E3) coureurs ayant marqué le plus de points selon le classement final du dernier Championnat du Monde d'Enduro.
- Les 5 meilleurs coureurs, entre les 10 premiers, au classement final de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor de l'année précédente.

Ces conditions pour obtenir 2 billets d'avion ne sont pas cumulatives; le meilleur résultat du coureur sera pris en compte.

Dès la deuxième manifestation, **pour une manifestation** hors Europe de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor, les coureurs suivants recevront 2 billets d'avion au départ de l'Europe ainsi que le transport de l'aéroport au lieu de la manifestation:

- Les 10 premiers coureurs du classement intermédiaire de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor.

Le paiement des billets pour les coureurs est à la charge de l'organisateur local. La FIM n'encourt aucune responsabilité à ce sujet.

Les organisateurs hors Europe sont chargés de fournir des motos d'Enduro de série neuves aux pilotes concernés. Les pilotes sont libres de courir avec leurs propres motos qu'ils auront fait venir à leurs frais.

La CER est habilitée à imposer des conditions particulières supplémentaires.

066.12 PENALISATIONS

Les coureurs qui enfreignent les Règlements seront sanctionnés par l'Arbitre comme suit:

	Montant maximum:
– Mauvais comportement vis-à-vis d'une personne (1) avec mots ou gestes, (2) avec violence	(1) US\$ 400.– (2) disqualification
– Avoir bénéficié d'aide extérieure, sauf autorisation spécifique :	Disqualification
– Couper le parcours	De 10 secondes de pénalité à la disqualification, à la discrétion de l'Arbitre
– Absence ou retard au briefing avec les coureurs	US\$ 200.–
– Absence ou retard à la cérémonie de remise des prix	US\$ 300.–
– Absence ou retard à la conférence de presse	US\$ 300.–
– Absence des motocycles ou retard à la vérification préliminaire des machines	US\$ 300.–

Ces amendes sont fixées par l'Arbitre, sur proposition du Directeur de Course et doivent être payées directement à l'organisateur.

Toute autre infraction aux Règlements sera sanctionnée en conformité avec le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. Les coureurs sont responsables de leurs mécaniciens.

066.13 RECLAMATIONS

Toute réclamation doit être présentée conformément au Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM ainsi qu'au Règlement Particulier et être accompagnée d'une caution de USD 40.– ou du montant équivalent en monnaie locale (convertible), qui sera remboursée si la réclamation est fondée.

066.13.1 Délai

Les réclamations contre l'admission d'un coureur, équipe ou machine inscrit, doivent être présentées avant que les coureurs ne quittent la zone d'attente du départ pour participer aux essais ou à une manche.

Toute réclamation doit être présentée avant que les coureurs quittent la zone d'attente du départ pour la manche suivante.

Si un incident donnant lieu à une réclamation se produit dans la dernière manche de la manifestation, la réclamation doit être présentée dans les 10 minutes suivant l'arrivée de cette manche.

Si une réclamation a été présentée oralement, elle doit être confirmée par écrit au plus tard dans les 15 minutes qui suivent.

Horaire pour la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor

Heure

T = Début des essais

T- 3 heures

Réunion avec les Officiels et l'organisateur

T- 2 heures 30 minutes

Contrôle administratif et technique

T- 2 heures

Inspection du parcours (Arbitre, Directeur de Course & Coureurs)

T- 1 heure

Réunion avec les Coureurs

(Arbitre, Directeur de Course & Coureurs)

T

Début des essais

T+X heures

Présentation des coureurs

Maximum 20' après

Départ de la 1^{ère} manche de qualification

début présentation

des coureurs

**FORMULAIRE TYPE POUR LA REDACTION
DU REGLEMENT PARTICULIER
POUR LA COUPE DU MONDE FIM D'ENDURO INDOOR**

PUBLICATION

Le Club _____ et la société de promotion _____ organisent la manche de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor, au nom de la _____ (Fédération). La manifestation se déroulera conformément au Code Sportif de la FIM, à ses Annexes, Règlements, au présent Règlement Particulier, ainsi qu'à toute autre réglementation finale approuvée par l'Arbitre. La manifestation doit respecter le Code de l'Environnement de la FIM.

La manifestation aura lieu le _____ (date) au _____ (place) à _____ (lieu).

No IMN _____

ACCES

Aéroport le plus proche : _____
Autoroute : _____ Sortie : _____
Route nationale : _____
Transport public : _____
Ville la plus proche : _____ à km : _____

Adresse du lieu de la manifestation :

Nom : _____
Adresse : _____
N° tél. : _____
N° fax : _____
E-mail : _____

Organisateur :

Nom (Club) : _____
Adresse : _____
N° tél. : _____
N° fax : _____
E-mail : _____

**IL EST OBLIGATOIRE D'UTILISER UN TAPIS ENVIRONNEMENT
SUR TOUS LES SITES FIM D'ENDURO INDOOR**

1. ENGAGEMENTS

Les inscriptions pour toute la Coupe ou pour une manifestation doivent être rédigées sur le formulaire d'engagement officiel qui doit être retourné au Secrétariat CER, au siège de la FIM. Les inscriptions doivent être reçues avant le _____ (3 semaines avant la manifestation).

Tous les coureurs doivent faire approuver leur bulletin d'engagement par leur Fédération.

2. CONTROLE TECHNIQUE ET ENREGISTREMENT

Les contrôles administratif et technique auront lieu le _____ (date) entre _____ et _____ .

Chaque machine doit être conforme aux dispositions du Règlement Technique FIM d'Enduro Indoor.

Lors du contrôle technique, le coureur devra présenter sa licence FIM Championnat du Monde d'Enduro valide, ainsi que son casque.

3. REUNION AVEC LES ORGANISATEURS

La réunion avec les organisateurs aura lieu le _____ (date), à _____ (lieu et heure).

4. REUNION AVEC LES COUREURS

La réunion avec les coureurs aura lieu le _____ (date), à _____ (lieu et heure).

5. ESSAIS : Date _____ et heure : _____

6. HORAIRE DE LA MANIFESTATION ET FORMAT

Les horaires de la manifestation sont les suivants :

(tableau horaire)

Le format de course, conformément à l'art. 066.6.7, figure en annexe du présent Règlement Particulier.

7. COUREURS ADMIS

Les coureurs admis seront établis conformément à l'art. 066.4.3.

8. ORDRE DE DEPART

L'ordre de départ sera établi conformément à l'Art. 066.6.8.

9. ASSURANCE RC

Le montant de la couverture de l'assurance RC doit être au minimum de 2'500'000 CHF. Une copie du contrat doit parvenir au Secrétariat Exécutif de la FIM au plus tard 20 jours avant la manifestation.

10. RESULTATS

Le classement sera établi conformément à l'art. 066.9.

11. PRIX

La Cérémonie de Remise des Prix aura lieu immédiatement après l'arrivée du dernier coureur. Des Trophées seront décernés sur le podium aux trois premiers coureurs.

*Le paiement des primes de participation se fera conformément à l'Art. 066.11.2.2.
Heure _____ et lieu _____ pour le paiement des primes de participation.*

*Le paiement des prix pour chaque manifestation se fera conformément à l'Art. 066.11.2.3.
Heure _____ et lieu _____ pour le paiement des prix pour chaque manifestation.*

12. **HEBERGEMENT**

Nom de l'hôtel (1^{er} choix) : _____

Adresse de l'hôtel / contact : _____

Tél. hôtel : _____ Fax : _____

E-mail : _____

Prix des chambres : Simple _____ Double _____ 3 Lits _____

* * * * *

Nom de l'hôtel (2^{ème} choix) : _____

Adresse de l'hôtel / contact : _____

Tél. hôtel : _____ Fax : _____

E-mail : _____

Prix des chambres : Simple _____ Double _____ 3 Lits _____

13. **OFFICIELS**

Arbitre FIM : _____ Licence FIM N° : _____

Représentant FMNR : _____ Licence FIM N° : _____

Délégué Technique FIM : _____ Licence FIM N° : _____

Directeur de Course : _____ Licence FIM N° : _____

Chef du Service Médical : _____

Commissaire Environnement FMNR : _____ Licence FIM N° : _____

Commissaire Technique FMNR : _____ Licence FIM N° : _____

Chronométrateur : _____ Licence FIM N° : _____

Attaché de Presse : _____

Secrétaire de la manifestation : _____

RAPPEL :

Le RP doit être établi par la FMNR/Organisateur conformément au Code Sportif FIM.

Des copies du RP devront être envoyées au Secrétariat FIM (christian.mercier@fim.ch) deux mois au moins avant la date de la manifestation pour obtenir l'approbation de la FIM avant d'être publié.

Annexe : *Format de course*

1 NORMES FIM POUR LES CIRCUITS D'ENDURO INDOOR

1.1	PROCEDURES DE LA FIM	43
1.1.1	Inspection	43
1.1.2	Approbation du circuit	43
1.2	PISTE	43
1.2.1	Généralités	43
1.2.2	Longueur.....	43
1.2.3	Largeur	43
1.2.4	Espace vertical	44
1.2.5	Obstacles.....	44
1.2.6	Sécurité du public.....	44
1.2.7	Sécurité des coureurs	44
1.2.8	Grille de départ.....	45
1.2.9	Ligne de départ	45
1.2.10	Ligne droite après le départ.....	45
1.2.11	Postes de signalisation.....	45
1.2.12	Poste de pointage	46
1.3	AMENAGEMENT DU STADE	46
1.3.1	Parc des coureurs	46
1.3.1.1	Installations pour les coureurs	47
1.3.2	Zone d'Assistance	47
1.3.3	Installations pour la Presse.....	48
1.3.4	Local de chronométrage/pointage.....	48
1.3.5	Sonorisation	48
1.3.6	Installations pour le public.....	48
1.3.7	Equipements pour épreuves nocturnes ou en stade couverts.....	49
1.3.7.1	Eclairage de la piste.....	49
1.3.7.2	Eclairage des autres emplacements.....	49
1.3.8	Installation pour l'extraction de la fumée	49
1.3.9	Salle de l'Arbitre	49
1.4	EQUIPEMENT DE SECOURS.....	50
1.4.1	Service médical	50
1.4.2	Salle pour les premiers secours.....	50
1.4.3	Service de lutte contre les incendies	50

1.1 PROCEDURES DE LA FIM

1.1.1 Inspection

Les circuits étant en général temporaires et construits en quelques jours, l'inspection sera limitée à une visite effectuée par l'Arbitre de la manifestation, en compagnie du Directeur de Course et si possible d'un coureur de notoriété, 2 heures avant le début des essais.

1.1.2 Approbation du circuit

Pour les mêmes raisons que précédemment, il n'y aura pas d'homologation durable pour un circuit d'Enduro Indoor.

*Le circuit sera uniquement **approuvé** pour une manifestation, par l'Arbitre de la manifestation, qui vérifiera la conformité aux normes **en cours**.*

1.2 PISTE

1.2.1 Généralités

La piste doit être construite à l'intérieur d'une enceinte.

La piste doit être constituée de matériaux naturels sur, au minimum, 80% de sa longueur (terre, sable, argile, etc...).

1.2.2 Longueur

Le parcours ne doit pas être inférieur à 300 m.

1.2.3 Largeur

La largeur moyenne de la piste ne devrait pas être inférieure à approximativement 4 m.

La largeur de la piste utilisable ne doit être nulle part inférieure à 1 m au point le plus étroit. Les sections de piste d'une largeur inférieure à 2 m ne pourront pas représenter plus de 20% de la longueur totale du parcours.

La piste ne doit pas comporter de rétrécissement brusque.

La largeur de la piste, à la réception d'un saut, doit être plus large que sur la zone d'élan (1 m supplémentaire minimum).

1.2.4 Espace vertical

L'espace vertical libre entre la piste et tout obstacle au-dessus de cette dernière doit être de 2,5 m au minimum.

1.2.5 Obstacles

Tout au long du circuit devront être construits différents "obstacles" naturels (cailloux, troncs d'arbre, passages d'eau, etc...) similaires à tout obstacle qui peut être trouvé lors d'un parcours d'enduro. La construction d'obstacles utilisant des matériaux artificiels devra être soumise à l'approbation préalable de la CER.

La création de zones de boue est totalement interdite sur le circuit.

Lors de la construction des obstacles, il est primordial de tenir compte de la sécurité des coureurs, spectateurs et officiels.

1.2.6 Sécurité du public

Le public doit être protégé à proximité de la piste. Une zone de sécurité doit être maintenue entre le public et la piste en fonction de la vitesse de passage des coureurs sur chaque point du parcours. Cette zone doit être délimitée du côté du public par une palissade ou des barrières solides et hautes pour contrôler et protéger le public.

Cette zone ne sera pas exigée si le premier rang des gradins surplombe la piste d'au moins 2 m.

S'il y a des lois locales plus restrictives, celles-ci seront appliquées.

1.2.7 Sécurité des coureurs

Le tracé du circuit sera conçu et réalisé en fonction de la sécurité des coureurs en premier lieu. Une attention toute particulière doit être apportée à l'installation des obstacles, des sauts et à l'angle de ces sauts. On peut apporter une "touche finale" aux sauts avec l'aide d'un coureur de notoriété.

Tout obstacle à proximité du parcours et qui peut représenter un danger pour les coureurs doit être protégé avec des bottes de paille ou autre matériau absorbant les chocs.

Une distance minimale de 1 m doit être maintenue entre toutes les sections de la piste. Si cette distance ne peut être maintenue en raison d'espace restreint, des bottes de paille, panneaux, ruban plastique ou autre matériau naturel ou artificiel doivent être installés afin de séparer les pistes, mais une zone neutre de 0,5 m minimum entre les deux pistes doit subsister sur la plupart du parcours.

La piste peut être délimitée sur toute sa longueur par des drapeaux, bannières, rubans ou bottes de paille. Lorsque des jalons sont utilisés, ces derniers doivent être en matériau flexible et ne pas dépasser de plus de 0,5 m la surface de la piste.

1.2.8 Grille de départ

La grille de départ doit être placée de façon à permettre un départ régulier.

La grille de départ doit être un dispositif transversal individuel, se repliant ou s'abaissant lors de son utilisation. Ce système doit être de construction solide et rigide. Il doit assurer une sécurité complète.

Son fonctionnement doit s'opérer manuellement ou à distance. La longueur de la grille de départ sera de 6 m au minimum. La hauteur de la grille de départ sera entre 500 mm et 520 mm.

La publicité est autorisée sur la grille de départ, au gré de l'organisateur, pour autant que celle-ci n'empêche pas le bon fonctionnement de la grille, ou qu'elle n'influence pas le départ du coureur par une adhérence réduite, etc. Toute publicité doit être attachée sur les grilles d'une façon professionnelle et sans danger.

1.2.9 Ligne de départ

Le nombre de coureurs admis au départ dépendra de la largeur de la ligne de départ. Chaque machine disposera de 1 m au moins.

Pour toutes les manifestations, la grille de départ doit être d'un dispositif transversal individuel se repliant vers l'arrière ou s'abaissant lors de son utilisation avec un minimum de 6 m.

Le départ en deux lignes est autorisé.

1.2.10 Ligne droite après le départ

La surface de la ligne droite après le départ jusqu'à la sortie du premier virage doit être préférentiellement plate ou avec des petits obstacles d'une hauteur maximale de 50 cm. La longueur de la ligne droite après la ligne de départ doit être comprise entre 30 m et 80 m.

1.2.11 Postes de signalisation

Un nombre suffisant de postes de signalisation officielle (pour commissaires) doit être prévu tout au long du parcours, de façon à donner aux coureurs, au moyen des drapeaux, toute indication nécessaire pendant les courses.

Au moins 2 commissaires doivent avoir une vue sur toute la piste et les emplacements doivent être choisis de façon à ce que les signaux soient parfaitement visibles des coureurs.

Sur les sauts ou aux endroits difficiles, la sécurité des commissaires doit également être assurée par des aménagements spéciaux (emplacements aménagés à côté de la piste, estrades, etc.). Lors de chutes dans des endroits non visibles par les coureurs qui suivent, les commissaires doivent être à même de protéger les coureurs au sol en se plaçant sur la piste et, dans la mesure du possible, de manière visible pour les coureurs suivants.

1.2.12 Poste de pointage

La ligne d'arrivée doit être parfaitement visible pour les contrôles de pointage.

La ligne d'arrivée sera matérialisée par une banderole, une ligne au sol ou un jalon du côté opposé au poste de chronométrage.

Le chronométrage par transpondeur doit obligatoirement être doublé par un chronométrage manuel.

1.3 AMENAGEMENT DU STADE

1.3.1 Parc des coureurs

Le parc des coureurs doit être situé sur une surface horizontale, permettant le trafic des véhicules des concurrents par n'importe quel temps. Une attention particulière doit être apportée à l'évacuation des eaux (parc non couvert).

Les dimensions du parc des coureurs répondront aux exigences les plus élevées en fonction du lieu de la manifestation et du type de compétition pour laquelle le circuit est utilisé. Les organisateurs doivent assurer une distribution rationnelle des places de parc pour les véhicules. Les voies de circulation doivent toujours être dégagées afin de permettre aux véhicules de sortir à tout moment du parc des coureurs.

Le parc des coureurs doit avoir:

- a) un approvisionnement en eau potable et en prises de courant;*
- b) des containers pour ordures;*
- c) un container pour huiles usées et lubrifiants;*
- d) un service de sécurité;*

Le parc des coureurs doit être ouvert au moins 6 heures avant le début de la manifestation.

L'organisateur est responsable de la décoration et de la bonne image du parc des coureurs.

Le nettoyage des motocycles au moyen de machines à haute pression ou tuyaux d'arrosage n'est pas autorisé lors des manifestations indoor.

1.3.1.1 Installations pour les coureurs

Des services sanitaires seront réservés pour les coureurs et accompagnateurs avec un minimum de 4 douches avec eau chaude et froide (3 pour hommes, 1 pour femmes), de WC hommes et femmes (3 pour hommes, 3 pour femmes) ainsi que de 2 robinets avec eau potable. Aucune charge ne devrait être imposée aux équipes, coureurs et leurs familles pour l'utilisation de ces installations. Ces dernières doivent être entretenues pendant toute la manifestation.

Le parc des coureurs doit comprendre un poste pour le service médical et un dépôt pour l'équipement de la lutte contre le feu. Il doit également comprendre une aire couverte pour protéger les vérifications techniques et administratives.

Un tableau d'affichage pour les communications officielles doit être prévu à la limite du parc des coureurs avec le couloir d'accès au circuit.

1.3.2 Zone d'Assistance

Il est vivement conseillé de prévoir une zone d'assistance couverte à l'intérieur de l'enceinte. Cette zone sera réservée aux pilotes, leurs mécaniciens et personnes autorisées. Excepté les motos de compétition, aucun autre véhicule ne sera autorisé dans cette zone.

Des stands individuels, ou partagées entre deux coureurs maximum, seront délimitées à l'intérieur de cette zone avec des barrières ou matériau similaire.

La zone d'assistance doit avoir:

- a) des containers pour ordures;*
- b) un container pour huiles usées et lubrifiants;*
- c) un service de sécurité.*

1.3.3 Installations pour la Presse

Les installations minimales suivantes doivent être prévues pour la presse :

- 1 salle de travail avec tables et chaises;
- 1 téléphone avec ligne directe;
- 1 télécopieur (fax) avec ligne directe;
- 1 photocopieuse avec trieuse et une quantité suffisante de papier;
- Suffisamment de prises électriques;
- Suffisamment de lumière, prises de courant et d'électricité;
- Un Attaché de Presse, qui parle couramment l'anglais, nommé par l'Organisateur, et assez de personnel afin de garantir une bonne gestion de la Salle de Presse. La salle de presse doit rester ouverte pendant 2 heures et demie au minimum après la clôture de la manifestation;
- Une connexion Internet sans fil (WiFi).

Les téléphones ne doivent pas uniquement fonctionner à l'aide de pièces ou cartes téléphoniques.

Une zone appropriée pour les interviews, avec un micro, doit être aménagée pour la Conférence de Presse à la fin de la manifestation.

1.3.4 Local de chronométrage/pointage

Le circuit doit disposer d'un abri ou d'un bâtiment mobile, isolé du bruit, et pouvant accueillir un minimum de 4 personnes ayant vue sur la piste, afin de permettre aux officiels de travailler de manière efficace et sereine. Une continuité d'approvisionnement de courant doit être maintenue à tout instant.

1.3.5 Sonorisation

Un système de sonorisation doit être prévu pour donner les informations aux spectateurs.

1.3.6 Installations pour le public

Au moins un écran TV géant pour les spectateurs est hautement recommandé.

Les installations pour le public doivent satisfaire aux lois du pays et aux normes locales de construction, sanitaire et de police.

1.3.7 Equipements pour épreuves nocturnes ou en stades couverts

1.3.7.1 Eclairage de la piste

Le stade doit être équipé d'un éclairage permanent de projecteurs d'un minimum de 900 lux, répartis de façon égale sur la piste et de 400 lux répartis de façon égale dans les stands. L'éclairage doit être fait conformément aux normes DIN 67526 ou similaires.

Deux alimentations/générateurs séparés doivent être prévus avec commutation instantanée en cas de panne de courant/d'électricité.

1.3.7.2 Eclairage des autres emplacements

- Secrétariat;*
- Poste de chronométrage;*
- Panneau d'affichage;*
- Sanitaires avec leurs accès;*
- Parc des coureurs;*
- Zone d'assistance;*
- Parc d'attente;*
- Couloir d'accès à la grille de départ;*
- Point d'arrivée;*
- Podium de remise des prix.*

1.3.8 Installation pour l'extraction des fumées

Pour les épreuves en stade fermé, une attention toute particulière doit être apportée au système d'extraction des fumées émises par les machines, afin de ne pas incommoder le public situé en surplomb, ni les membres de l'organisation.

1.3.9 Salle de l'Arbitre

Une salle doit être prévue exclusivement pour l'Arbitre avec les installations suivantes:

Table, chaises-et, si possible, connexion Internet sans fil.

1.4 EQUIPEMENT DE SECOURS

1.4.1 Service médical

Toute organisation doit être placée sous la responsabilité d'un Chef du Service Médical qui agit en liaison avec les organisateurs. La composition de l'équipe médicale et les installations de premiers secours et d'urgence doivent être en conformité au Code Médical FIM.

Un plan d'évacuation très précis pour les blessés doit avoir été défini et préparé avant l'épreuve entre les organisateurs et le Chef du Service Médical.

Les conditions médicales minimales requises sont les suivantes:

- 1 véhicule type B*
- 1 véhicule type C*
- postes de secours sur le terrain.*

Un service médical indépendant doit être destiné aux spectateurs.

1.4.2 Salle pour les premiers secours

Il faut prévoir au minimum un lit, des lavabos avec de l'eau chaude et des médicaments nécessaires dans une salle ou une tente, de laquelle peut être exclu tout personnel n'appartenant pas au service médical.

La salle pour les premiers secours sera sous la responsabilité du médecin de service.

1.4.3 Service de lutte contre les incendies

Un service ayant pour but de lutter contre les incendies doit être organisé au minimum dans le parc des coureurs et à l'entrée de la piste.

REGLEMENTS TECHNIQUES FIM
POUR L'ENDURO INDOOR

01.01	INTRODUCTION	52
01.03	LIBERTE DE CONSTRUCTION	52
01.05	CATEGORIES ET GROUPES DE MOTOCYCLES	52
01.07	CLASSES	53
01.11	MESURE DE LA CYLINDREE	54
01.17	SURALIMENTATION	55
01.18	TELEMETRIE	55
01.21	DESIGNATION DE LA MARQUE	56
01.23	DEFINITION D'UN PROTOTYPE	56
01.25	SPECIFICATIONS GENERALES	56
01.26	DEFINITION D'UN CADRE DE MOTOCYCLE SOLO	57
01.27	DISPOSITIF DE DEMARRAGE	57
01.29	GARDE CHAINE POUR LES TRANSMISSIONS OUVERTES	58
01.31	TUYAUX D'ECHAPPEMENT	58
01.33	GUIDON	58
01.35	LEVIERS	59
01.37	PAPILLONS DES GAZ	60
01.39	REPOSE-PIED	60
01.41	FREINS	60
01.43	GARDE-BOUE ET PROTECTION DES ROUES	60
01.45	CARENAGE	61
01.47	ROUES, JANTES ET PNEUS	61
01.51	PNEUS POUR ENDURO	62
01.55	PLAQUES-NUMEROS	62
01.56	FEUX, DISPOSITIF DE SIGNALISATION ET TACHYMETRES MOTOCYCLES RALLYES TOUT TERRAIN	64
01.63	CARBURANT, MELANGES CARBURANT/HUILE	65
01.65	EQUIPEMENT ET VETEMENTS DE PROTECTION	71
01.67	PORT DU CASQUE	72
01.69	INSTRUCTIONS PRATIQUES POUR LES CASQUES.....	72
01.70	MARQUES D'APPROBATION INTERNATIONALES RECONNUES.....	73
01.71	PROTECTION DES YEUX	73
01.75	EMBLEME DE LA FIM	74
01.76	NUMEROS SUR LESDOSSARDS OU IMPRIMES SUR LE MAILLOT.....	74
01.77	CONTROLE	75
01.79	CONTROLE DU NIVEAU SONORE	77
01.80	DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMETRES ...	81
01.81	CHRONOMETRAGE	82
	DIAGRAMMES.....	83

01.01 INTRODUCTION

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

01.03 LIBERTE DE CONSTRUCTION

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

*Tous les **motocycles** solos (Groupe A) doivent être construits de manière à donner au conducteur le contrôle absolu de sa machine.*

01.05 CATEGORIES ET GROUPES DE MOTOCYCLES

*Les **motocycles** sont divisés en catégories et groupes qui doivent être respectées pour toutes les manifestations.*

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

Catégorie I

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

Catégorie II

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.

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 – Motocycles avec Sidecar permanent

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.

01.07 CLASSES

Les groupes sont encore séparés en classes, selon la cylindrée du moteur et les classes énoncées ci-dessous. En général, ces classes doivent être respectées pour toutes les manifestations. (Toutefois, voir art. 066.5.1 de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor.)

Catégorie I

Groupe A1 Motocycles

Classe (cc)	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*

Groupe D – *Motocycles spéciaux à trois roues*

Groupe E – *Scooters de neige*

Groupe F – *Sprinters et dragsters*

Groupe G – *Quad de compétition : Véhicules tout terrain à quatre pneus ballons, ayant une roue à chaque extrémité diagonale, Propulsée par l'action de deux roues (2 roues motrices).*

Les carters moteur ne peuvent pas être placés derrière le coureur. Seul un coureur est assis à califourchon.

La direction se fait au moyen d'un guidon.

Les mêmes classes que Catégorie I, Groupe A1.

Groupe H – *Quad de compétition : seule différence – propulsés par l'action de quatre roues (4 roues motrices)*

Groupe I – –

Catégorie III

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

01.11 MESURE DE LA CYLINDREE

11.11 Moteur à mouvement alternatif, cycle "Otto"

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

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

D = alésage

C = la course du piston

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

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

11.13 Moteur rotatif

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

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

V = la cylindrée totale de toutes les chambres composant le moteur
 N = le nombre de tours de l'arbre moteur nécessaires à l'accomplissement d'un cycle complet dans une chambre

Ce moteur est considéré comme un 4 temps.

11.15 Système Wankel

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

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

V = la cylindrée d'une seule chambre

D = le nombre de disques

Ce moteur est considéré comme un 4 temps.

01.17 SURALIMENTATION

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

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

01.18 TELEMETRIE

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

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

Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur le 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.

01.21 DESIGNATION DE LA MARQUE

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

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

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

01.23 DEFINITION D'UN PROTOTYPE

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

01.25 SPECIFICATIONS GENERALES

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

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

D'autres spécifications pour certaines compétitions peuvent être détaillées dans le chapitre correspondant du Code ou 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 et du bras oscillant, des axes du bras oscillant et des axes de roues de tous les motorcycles. Pour les axes de roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers. L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé.

Test chimique pouvant être effectué 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 DEFINITION D'UN CADRE DE MOTOCYCLE SOLO

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

26.01

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

01.27 DISPOSITIF DE DEMARRAGE

Le dispositif de démarrage est obligatoire.

01.29 GARDE CHAÎNE POUR LES TRANSMISSIONS OUVERTES

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

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

01.31 TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT

Les tuyaux d'échappement doivent être conformes aux normes existantes concernant le contrôle du niveau sonore.

31.01

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.

31.02

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 l'extrémité du corps du silencieux de plus de 5 mm. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon minimum de 2 mm.

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).

01.33 GUIDON

33.01

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

33.02

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

33.05

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

33.08

Des butées (autres que des amortisseurs de direction), doivent être fixées afin d'assurer un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir, 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.

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

37.01

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

37.03

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe-contact qui fonctionne, se trouvant à gauche ou à droite du guidon (à portée de main des poignées), et qui peut arrêter un moteur en marche.

01.39 REPOSE-PIED

39.01

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

39.02

Si les repose-pieds ne sont pas de genre pliable ou caoutchouté, ils doivent être arrondis à un rayon d'au moins 8 mm.

01.41 FREINS

41.01

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

01.43 GARDE-BOUE ET PROTECTION DES ROUES

Les motocycles doivent être munis de garde-boue.

43.01

Les garde-boue 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 motorcycle (voir diagramme S).

01.45 CARENAGE

Aucun carénage intégral n'est autorisé.

01.47 ROUES, JANTES ET PNEUS

47.01

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

47.02

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

01.51 PNEUS POUR LES MOTOCYCLES D'ENDURO

51.01

Les dimensions du pneu avant sont libres.

51.03

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.

51.04 Généralités

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

51.05 Bande de roulement

La spécification de la bande de roulement du pneu arrière est la suivante: profondeur du profil, mesurée à angle droit à la surface du pneu (tous les blocs de la bande de roulement doivent s'étendre jusqu'à la surface du pneu): Maximum 13 mm (voir diagramme S).

01.55 PLAQUES-NUMEROS

Des plaques-numéros sont requises pour l'Enduro Indoor. Elles doivent respecter les conditions suivantes:

55.03

Elles doivent être de forme rectangulaire et fabriquées dans une matière rigide et solide, et doivent mesurer au minimum: 285 mm x 235 mm (voir diagramme 0).

55.04

Elles peuvent être légèrement incurvées (mais pas plus de 50 mm par rapport à la surface plate) et ne doivent pas être pliées ou masquées.

55.05

Une plaque doit être apposée à l'avant et ne pas être inclinée de plus de 30° par rapport à la verticale. Les autres doivent être placées verticalement de chaque côté du motorcycle, face en dehors. Elles doivent être fixées de manière à être clairement visibles, elles ne doivent pas être masquées par une partie du motorcycle ou par le conducteur lorsqu'il se trouve en position de conduite.

55.06

Au lieu d'utiliser des plaques détachables, un espace ayant les mêmes dimensions peut être peint (en couleurs mates) ou fixé sur le châssis.

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.

55.11

Les plaques-numéros doivent être placées au-dessus d'une ligne horizontale tracée à travers l'axe de la roue arrière et le côté antérieur de la plaque doit se trouver à l'arrière d'une ligne verticale tracée à 200 mm de l'arrière du repose-pied du conducteur.

55.12 Couleurs des plaques-numéros

Le fond de la plaque numéro doit être blanc, avec les chiffres en noir.

Les couleurs doivent être mates, conformément aux couleurs RAL, c'est-à-dire:

<i>NOIR</i>	<i>9005</i>
<i>BLANC</i>	<i>9010</i>

Les couleurs du fond et des chiffres de la plaque-numéro du N°1 pourront être différentes, sur proposition du promoteur/FIM.

55.13

Les chiffres doivent être appliqués sur chaque machine pendant toute la manifestation.

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

55.14 Publicité obligatoire

Un espace de 40 x 150 mm, dans la partie supérieure de la plaque-numéro, sera réservé au Promoteur/FIM pour apposer le logo d'un partenaire officiel de la Coupe du Monde FIM d'Enduro Indoor.

01.56 FEUX, DISPOSITIF DE SIGNALISATION ET TACHYMETRES

Les motocycles 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 connections électriques doivent être maintenues.

01.63 CARBURANT, MELANGES CARBURANT/HUILE

Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb dans le sens usuel de cette appellation.

63.01 Propriété 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 à 15°C	kg/m ³	720.0	775.0	EN ISO 12185
Stabilité de 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	taux		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 (*)	% (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

(*) Doit respecter l'EN 15376

Remarques:

- (1) Il pourra également être fait appel aux méthodes de couplage GC/MS pour un dépouillement complet du chromatogramme.
- (2) La teneur en composés oxygénés sera prise en compte pour corriger les concentrations en oléfines et aromatiques conformément au paragraphe 13.2 de la norme ASTM D 1319:1998.

La méthode de contrôle pour les oléfines et aromatiques des mélanges 2 temps s'effectuera par chromatographie gazeuse. En cas de litige, la méthode de contrôle spécifiée dans la norme EN 228:2000 sera utilisée.

- (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 Lorsque l'éthanol E85 est utilisé, il doit être conforme aux spécifications de la FIM et respecter les caractéristiques suivantes :

Propriétés	Unités	Min.	Max.	Méthode de Contrôle
RON		95.0	110	EN ISO 5164
MON		85.0	100	EN ISO 5163
Pression de vapeur (PV)	kPa	35.0	95.0	EN 13016-1
Plomb	g/l		0.001	ICP-OES
Manganèse	g/l		0.001	ICP-OES
Stabilité à l'oxydation	minutes	360		EN ISO 7536
Gomme existante	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Soufre	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 ou 20884
Corrosion du cuivre	cotation		classe 1	EN ISO 2160
Distillation:				
Fin d'ébullition	°C		210	EN ISO 3405
Résidu	% (V/V)		2	EN ISO 3405
Aspect	Claire et limpide			Inspection visuelle
Ethanol + alcools supérieurs	% (V/V)	75		EN 13132 ou 14517
Alcools supérieurs (C3-C8)	% (V/V)		2.0	EN 13132 ou 14517
Méthanol	% (V/V)		1.0	EN 13132 ou 14517
Ethers (5 atomes de C ou plus)	% (V/V)		5.2	EN 13132 ou 14517
Supercarburant sans plomb, spécifié dans 2.10.1.2	% (V/V)	14	25	
Eau	% (V/V)		0.3	EN 12937
Chlore minéral	mg/L		1	EN 15484
Acidité (acide acétique)	% (m/m) (mg/L)		0.005 (40)	EN 15491

63.02 Huile

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

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

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

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

63.03 Air

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

63.04 Premiers Contrôles

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

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

63.05 Procédures de contrôle du carburant

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

63.05.2 *Le Bureau CTI, en consultation avec le Président 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 à l'Arbitre avant la manifestation.*

L'Arbitre 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 fabriqué 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 à l'Arbitre. Les containers doivent être immédiatement scellés et identifiés en faisant référence à la machine sur laquelle l'échantillon a été prélevé. Cette information doit être indiquée sur un certificat (Certificat FIM d'Echantillon de Carburant) qui doit certifier la date, le lieu et l'heure du prélèvement de l'échantillon, l'identité de la machine sur laquelle l'échantillon a été prélevé, et l'identité du coureur.*
- (f) *Les deux échantillons (A et B) doivent rester sous le contrôle du Commissaire Technique. Le coureur ou le représentant du coureur/de l'équipe doit signer le Certificat FIM d'Echantillon de Carburant attestant qu'un échantillon a été prélevé et une copie doit lui être remise.*
- (g) *A la fin de la manifestation, le Commissaire Technique doit remettre les deux échantillons (A et B) à un coursier agréé par la FIM, par l'Arbitre ou par le Commissaire Technique. Le Commissaire Technique doit retourner une copie du Certificat d'Echantillon de Carburant, signée par le coursier, à l'Arbitre.*

- (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) *l'Arbitre 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 Arbitre peut diriger l'administration des contrôles de carburant au cours de toute manifestation internationale autre qu'une manifestation de Championnat ou Prix FIM. De tels contrôles doivent être effectués selon l'Ordre de Contrôle de Carburant 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 Arbitre suite à une réclamation, la partie perdante doit supporter tous les frais du contrôle de carburant, ou une partie des frais fixée par l'Arbitre.*

01.65 EQUIPEMENT ET VETEMENTS DE PROTECTION

Vêtements et chaussures

Pendant les entraînements et la compétition, 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).

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

Les FMN (Fédérations Motocyclistes Nationales) qui approuvent des vêtements de protection doivent présenter le certificat de l'institut d'essai à la FIM pour son dossier. Les combinaisons doivent porter une marque d'approbation de la FMN (Fédération Motocycliste Nationale), si la FMN l'exige.

01.67 PORT DU CASQUE

Il est obligatoire à tous les participants des entraînements et compétitions 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 la disqualification.

01.69 INSTRUCTIONS PRATIQUES POUR LES CASQUES

69.01

Avant les entraînements et les compétitions, les contrôleurs, sous la surveillance du Commissaire Technique, doivent 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.

69.03

Tous les casques doivent être intacts et n'auront subi aucune altération à leur construction.

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 22-05, 'P', 'NP' ou 'J'
- Japon JIS T 8133 : 2000 - **2007**
- USA SNELL M 2005 – **M 2010**

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

01.71 **PROTECTION DES YEUX**

Le port de lunettes ou de lunettes de protection, ainsi que de visières et visières jetables est autorisé. Les protections des yeux et lunettes doivent être en matière sécurit[®]. 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 employés.

01.75 EMBLEME DE LA FIM

Dans certaines circonstances, la FIM peut autoriser le port de son emblème sur certains équipements, pour montrer que cet équipement est conforme aux normes prescrites par la FIM. Au cas où l'autorisation est accordée et pour autant que l'équipement sur lequel il figure soit en bonne état, l'emblème sert alors de garantie pour la conformité aux normes énoncés par la FIM.

01.76 NUMEROS SUR LES DOSSARDS OU IMPRIMES SUR LE MAILLOT

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 PLASTIQUE sont pas autorisés.

01.77 **CONTROLE**

77.01 **Vérification**

Général

Un coureur est en tout temps responsable de sa machine.

77.01.1 *Le Commissaire Technique en Chef doit être présent au moins une heure avant le début du contrôle technique. Il doit informer le Directeur de Course, **Arbitre** ou Délégué CTI, 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 doit se présenter avec la machine pour le contrôle technique dans les temps prescrits dans le Règlement Particulier.*

77.01.6 *Le Commissaire Technique en Chef doit informer le Directeur de Course/Arbitre des résultats du contrôle technique. Le Commissaire Technique en Chef établira alors une liste des motorcycles 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 motorcycle 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 compétition 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 comme suit :*

Selon le Règlement Particulier de la manifestation.

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 motorcycle propre, le casque prescrit et la fiche technique dûment remplie et confirmée.*
- 77.02.4** *Le coureur ne peut présenter qu'un seul motorcycle.*
- 77.02.5** *En premier lieu, le contrôle de niveau sonore doit être effectué. Le silencieux doit être marqué à la peinture. Le niveau de niveau sonore doit être enregistré sur la fiche technique.*
- 77.02.7** *Une inspection générale du motorcycle doit être faite conformément aux règlements FIM. Les motorcycles acceptés seront marqués conformément aux articles 061.44 ou 062.23 des Règlements sportifs d'Enduro.*
- 77.02.8** *Les coureurs doivent confirmer leur accord en signant le registre. Les machines seront placées dans le parc fermé.*
- 77.02.9** *Immédiatement après le contrôle technique, le commissaire technique en chef doit soumettre au Directeur de Course la liste des coureurs acceptés, des machines acceptées et les niveaux sonores.*
- 77.02.10** *Pendant la manifestation, dans les zones de départ et d'arrivée, le commissaire technique doit contrôler les réparations et changements qui sont faits aux machines. Il doit contrôler qu'aucune aide extérieure soit faite. Il doit également contrôler l'état des machines.*
- 77.02.11** *Lors des contrôles horaires individuels, le commissaire technique doit contrôler les réparations et l'assistance technique. Il doit également contrôler que les machines soient bien marquées (sceau sur le cadre) afin d'assurer qu'un changement de motorcycle n'ait pas eu lieu pendant la compétition.*
- 77.02.12** *A l'arrivée,, le commissaire technique doit contrôler toutes les pièces et l'état de la machine. Un coureur peut bénéficier de 30 minutes supplémentaires, mais uniquement pour changer ou réparer le silencieux (voir articles 061.44.5 et 062.23.2).*
- Les concurrents doivent retirer leurs machines dans les 30 minutes après l'ouverture du parc fermé, sauf pour les machines choisies pour le démontage. Passé ce délai, les surveillants du parc fermé ne seront plus responsables des machines qui resteront.*
- 77.02.13** *A l'arrivée, à la fin de la compétition, toutes les pièces marquées des motorcycles doivent être contrôlées. Après contrôle, les machines du 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} du classement final de la manifestation doivent être placées dans le parc fermé pendant 30 minutes, en cas de réclamation ou si un contrôle supplémentaire est exigé.*

77.02.14 *Si un motorcycle ou une partie du motorcycle doit être vérifié et complètement démonté, le motorcycle, la pièce ou le groupe de pièces mis en cause doit être scellé et envoyé dans un lieu pourvu du matériel spécifique nécessaire au démontage. La décision du lieu de cette opération doit être prise par le Jury.*

77.02.15 *Le démontage et le contrôle du motorcycle ou des pièces en question doit se faire en présence du Commissaire Technique nommé à la manifestation.*

77.02.16 *Les coûts de transport et de contrôle effectués conformément aux art. 77.02.14 et 77.02.15 seront payés par l'organisateur.*

77.02.17 *Lorsqu'un démontage est exigé et ordonné par le Jury conformément aux art.77.02.14 et 77.02.15, suite à une réclamation, la partie perdante doit supporter tous les frais de transport et de contrôle, ou une partie de ces frais fixée par le Jury.*

77.05 Machines dangereuses

Si durant les essais ou la compétition, 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 compétition.

01.79 CONTROLE DU NIVEAU SONORE

Le niveau sonore sera limité aux niveaux mentionnés à l'article 79.11.

79.01

Avec un microphone placé à 50 cm du tuyau d'échappement, à un angle de 45° mesuré à partir de la ligne médiane de l'extrémité du tuyau et à la hauteur du tuyau d'échappement, mais à 20 cm au minimum au-dessus du sol. Si cela est impossible, le microphone pourra être placé à 45° vers le haut.

79.02

Pendant le contrôle du niveau sonore uniquement, chaque motorcycle doit être équipé d'une rallonge (min. 30 cm) au câble de bougie. Une extrémité de cette rallonge doit être branchée au capuchon de bougie original, alors que l'autre extrémité est équipée d'un autre capuchon fixé normalement sur la bougie d'origine.

Pendant un contrôle du niveau sonore, tout véhicule non muni d'un point mort dans la boîte de vitesses, doit être placé sur un support.

79.03

Une marque sera apposée sur les silencieux lorsqu'ils seront contrôlés, et il sera interdit de les changer après vérification, sauf pour un silencieux de rechange qui devra également être vérifié et scellé.

79.04

Le coureur maintiendra son moteur en marche sans vitesse enclenchée et augmentera les tours du moteur jusqu'à ce qu'il atteigne les RPM (nombre de tours par minute) requis.

Les mesures doivent être prises dès que les RPM spécifiés sont atteints.

Pendant les opérations de contrôles sono métriques, le coureur se tiendra assis sur sa moto en position de conduite.

79.05

Les RPM dépendent de la vitesse moyenne du piston correspondant au cycle du moteur (voir tableau). Les RPM sont exprimés par l'équation suivante:

$$N = \frac{30,000 \times cm}{l}$$

dans lequel N = RPM exigés pour le moteur

cm = Vitesse moyenne fixée du piston en m/s

l = Course du piston en mm

Course en mm	R P M (13 m/s)	Course en mm	R P M (13 m/s)
30	13,000	66	5,909
31	12,580	67	5,820
32	12,187	68	5,735
33	11,818	69	5,652
34	11,470	70	5,571
35	11,147	71	5,492
36	10,833	72	5,416
37	10,540	73	5,342
38	10,263	74	5,270
39	10,000	75	5,200
40	9,750	76	5,131
41	9,512	77	5,064
42	9,285	78	5,000
43	9,069	79	4,936
44	8,863	80	4,875
45	8,666	81	4,814
46	8,478	82	4,756
47	8,297	83	4,698
48	8,125	84	4,642
49	7,959	85	4,588
50	7,800	86	4,534
51	7,647	87	4,482
52	7,500	88	4,431
53	7,358	89	4,382
54	7,222	90	4,333
55	7,090	91	4,285
56	6,964	92	4,239
57	6,842	93	4,193
58	6,724	94	4,148
59	6,610	95	4,105
60	6,500	96	4,062
61	6,393	97	4,020
62	6,290	98	3,979
63	6,190	99	3,939
64	6,093	100	3,900
65	6,000	101	3,861

79.07

Le niveau sonore pour les moteurs ayant plus d'un cylindre sera mesuré à chaque extrémité des tuyaux d'échappement.

79.08

Une machine qui n'est pas conforme aux limites stipulées peut se présenter plusieurs fois.

79.09

Lorsqu'une machine est présentée pour un contrôle du niveau sonore, la course du piston doit être poinçonnée sur le carter moteur dans un endroit clairement visible.

79.11 Limites du niveau sonore en vigueur

ENDURO INDOOR Max. 94 dB/A mesuré à 13 m/sec.

79.12

Le niveau sonore de l'environnant ne doit pas dépasser un niveau de 80 dB/A à un rayon de 5mètres du moteur pendant les contrôles.

79.13

*Les instruments employés pour les contrôles du niveau sonore doivent être conformes aux normes internationales IEC 651, grade 1 ou grade 2.
Le sonomètre doit être équipé d'un étalon pour le contrôle et l'ajustement du sonomètre pendant les périodes d'emploi.*

79.14

L'interrupteur d'amortissement des vibrations doit être réglé sur " lent ".

79.15

Etant donné l'influence de la température ambiante sur les contrôles du niveau sonore, tous les chiffres sont exacts à 20°C.

Pour les contrôles effectués à des températures en dessous de 10°C, il y aura une tolérance de + 1 dB/A.

Pour les contrôles en dessous de 0°C, la tolérance sera de + 2 dB/A.

79.17 Contrôle du niveau sonore pendant une compétition

Dans une épreuve qui exige un contrôle du niveau sonore pendant son déroulement, les machines devront être conformes aux limites, sauf en tenant compte de la tolérance telle que mentionnée à l'art. 79.15.

01.80 DIRECTIVES POUR L'UTILISATION DES SONOMETRES

80.01 *L'Officiel du Contrôle de Niveau sonore (NCO) doit arriver à temps pour avoir des discussions avec le Directeur de Course et autres Officiels Techniques, de façon à ce qu'une procédure pour les tests et un emplacement convenable pour les effectuer puissent être convenus.*

80.02 *L'équipement de mesure du niveau sonore doit avoir un étalon compatible, qui doit être immédiatement utilisé avant le début des tests et toujours préalablement à un nouveau test, si une sanction disciplinaire peut être imposée.*

Deux jeux d'équipement doivent être disponibles en cas de panne du tachymètre, du sonomètre ou du calibre lors du contrôle technique.

80.03 *Avant d'effectuer un test, le NCO doit, si possible, prendre contact avec un maximum de deux titulaires de la licence FIM de Concurrent ou Constructeur, ou Chefs d'Equipe, qui ont un équipement pour le contrôle du niveau sonore, y compris un compteur, afin de se mettre d'accord sur la précision du sonomètre officiel.*

Un jeu d'équipement supplémentaire doit être disponible en cas de panne du sonomètre avec son calibre et du compte-tours, lors du contrôle technique.

80.04 *Les tests ne devraient pas s'effectuer en conditions de pluie ou d'humidité excessives. Les motocycles considérés comme excessivement bruyants doivent être testés individuellement si les conditions le permettent.*

80.05 *Dans le cas d'un vent plus que modéré, les motocycles doivent être face à celui-ci. (Les niveaux sonores de mécaniques se dirigeront vers l'avant, loin du microphone).*

80.06 *Des instruments de mesure à réponse 'lente' doivent être utilisés.*

80.07 *La position 'A' sera enclenchée sur commande de l'instrument de mesure du son.*

80.08 *Arrondir toujours à l'unité inférieure: 103.9 dB/A = 103 dB/A.*

80.09 *Correction*

<i>Instrument de type 1:</i>	<i>déduire 1 dB/A</i>
<i>Instrument de type 2:</i>	<i>déduire 2 dB/A</i>

80.10 **Température ambiante**

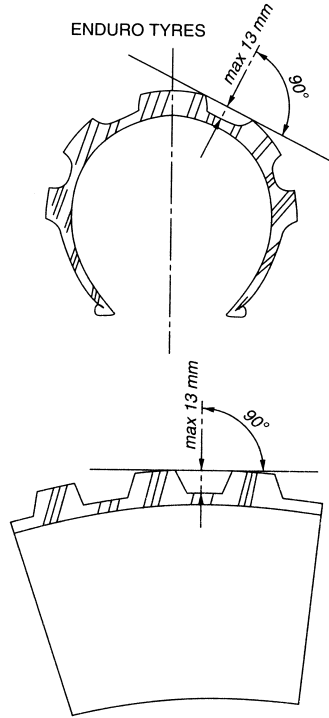
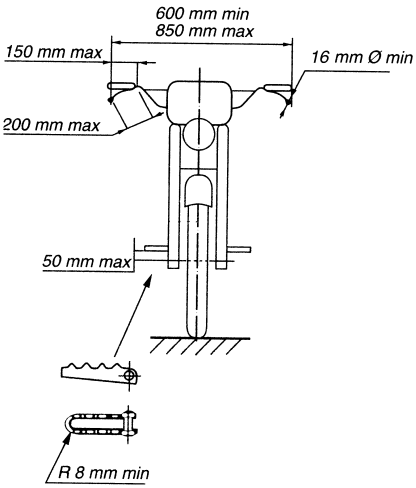
Inférieure à 10° Celsius: déduire 1 dB/A

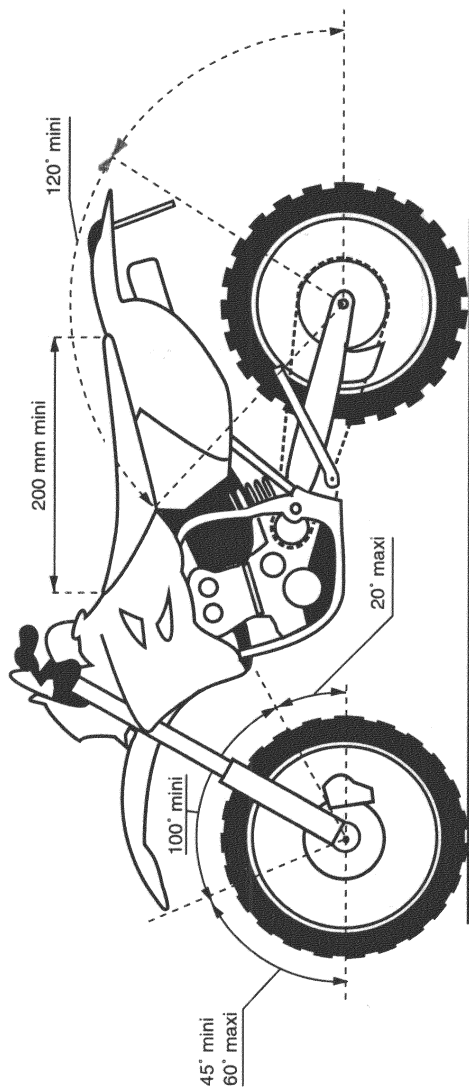
Inférieure à 0° Celsius: déduire 2 dB/A

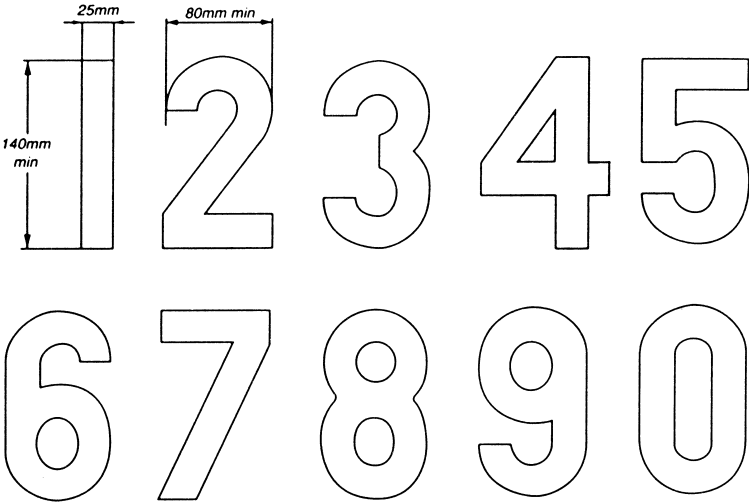
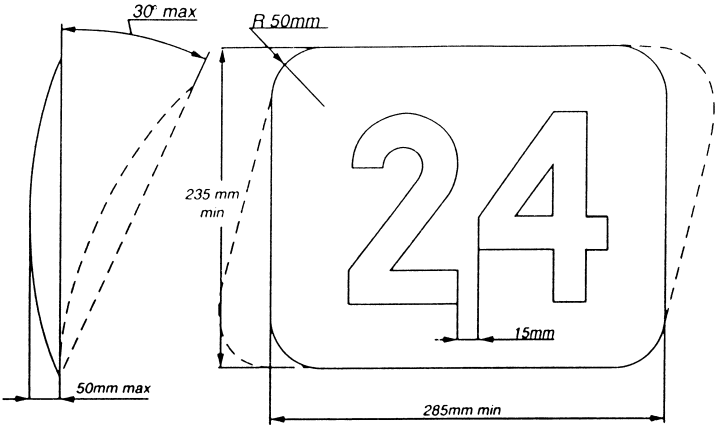
Toutes les tolérances sont cumulatives. La procédure utilisée dépendra des disciplines sportives, et des décisions prises lors des discussions préalables avec le Directeur de Course.

01.81 **CHRONOMETRAGE**

Depuis le 01.01.1993, la Commission sportive est responsable du chronométrage.

S





Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

TEN FITTING TESTS FOR HELMETS
DIX TESTS D'ADAPTATION POUR LES CASQUES

1. *Obtain correct size by measuring the crown of the head*
Avoir la bonne grandeur en mesurant le sommet de la tête
2. *Check there is no side to side movement*
Vérifier qu'il n'y ait pas de déplacement d'un côté à l'autre
3. *Tighten strap securely*
Serrer solidement la jugulaire
4. *With head forward, attempt to pull up back of helmet to ensure helmet cannot be removed this way*
Tête en avant, essayer de soulever le casque pour s'assurer qu'il ne peut pas être enlevé de cette façon



5. *Check ability to see clearly over shoulder*
Vérifier si vous pouvez voir clairement par-dessus l'épaule
6. *Make sure nothing impedes your breathing in the helmet and never cover your nose or mouth*
S'assurer que rien ne gêne votre respiration dans le casque et ne jamais couvrir le nez ou la bouche
7. *Never wind scarf around neck so that air is stopped from entering the helmet. Never wear scarf under the retention strap*
Ne jamais enrouler une écharpe autour du cou, car cela empêche l'air d'entrer dans le casque. Ne jamais porter d'écharpe sous la jugulaire
8. *Ensure that visor can be opened with one gloved hand*
S'assurer que la visière peut être ouverte avec une main gantée
9. *Satisfy yourself that the back of your helmet is designed to protect your neck*
S'assurer que l'arrière de votre casque a une forme telle qu'il vous protège la nuque
10. *Always buy the best you can afford*
Toujours acheter le meilleur que vous pouvez vous offrir

INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS

NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

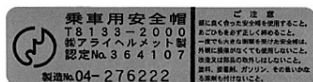
ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)

The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.



E1 for Germany, **E2** for France, **E3** for Italy, **E4** for Netherlands, **E5** for Sweden, **E6** for Belgium, **E7** for Hungary, **E8** for Czeck Republic, **E9** for Spain, **E10** for Yugoslavia, **E11** for UK, **E12** for Austria, **E13** for Luxembourg, **E14** for Switzerland, **E15** (- vacant), **E16** for Norway, **E17** for Finland, **E18** for Denmark, **E19** for Roumania, **E20** for Poland, **E21** for Portugal, **E22** for the Russian Federation, **E23** for Greece, **E24** for Ireland, **E25** for Croatia, **E26** for Slovenia, **E27** for Slovakia, **E28** for Bielo Russia, **E29** for Estonia, **E30** (- vacant), **E31** for Bosnia and Herzegovina, **E32** for Letonie, **E34** for Bulgaria, **E37** for Turkey, **E40** for Macedonia, **E43** for Japan, **E44** (- vacant), **E45** for Australia, **E46** for Ukraine, **E47** for South Africa, **E48** New Zealand.

Below the letter **E**, the **approval** number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



(JAPAN) JIS T 8133 : 2000 – 2007
(Label affixed inside the helmet).



(USA) SNELL M2005 – M2010
(Label affixed inside the helmet).



For more details consult the F.I.M. Technical Rulebook