



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

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

2021

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



Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain



ÉDITION 2021

mis à jour 20 avril 2021

SOMMAIRE

<i>Règlements</i>	<i>80</i>	<i>Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain ...</i>	<i>1-89</i>
<i>Terminologie et définitions</i>		<i>90-94</i>
<i>Récapitulatif des pénalités</i>		<i>95-99</i>
<i>Symboles du Road Book</i>		<i>100</i>
<i>Annexes</i>		<i>101-120</i>

Les articles modifiés dès le 1.1.2021 sont en caractères gras

Le présent règlement est publié sur www.fim-MOTO.com. Si des mises à jour sont nécessaires, la dernière version du règlement publiée fera foi.

Articles mis à jour au 1.1.2021		
80.1.1	80.8.1	80.29.1
80.2.5	80.8.2.2	80.34.4
80.5.1	80.11.2	80.34.8
80.5.2	80.11.5	
80.7.2	80.17.1	
80.7.3	80.17.7	
80.7.4	80.18.4.2	

Articles mis à jour au 20.04.2021		
80.1.1	80.11.2	80.18.3
80.7.3	80.11.3	80.29.1
80.7.4	80.18.2	80.29.3

RÈGLEMENT 80

CHAMPIONNAT DU MONDE FIM DES RALLYES TOUT TERRAIN

80.1	GÉNÉRALITÉS	8
	80.1.1 <i>Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, Prix FIM et Trophée FIM des Rallyes Tout Terrain Vétérans</i>	8
	80.1.2 <i>Eligibilité des Manifestations</i>	9
	80.1.3 <i>Droits TV, sponsor titre et logo du Championnat</i>	10
	80.1.4 <i>Courses annexes</i>	10
80.2	OFFICIELS ET PROCÉDURES.....	11
	80.2.1 <i>Général</i>	11
	80.2.2 <i>Officiels détenteurs d'une licence FIM.....</i>	12
	80.2.3 <i>Juridiction.....</i>	12
	80.2.4 <i>Jury International FIM.....</i>	12
	80.2.4.1 <i>Procès-Verbal des réunions du Jury International</i>	13
	80.2.5 <i>Le Président du Jury FIM.....</i>	13
	80.2.6 <i>Le deuxième membre du Jury FIM.....</i>	14
	80.2.7 <i>Le troisième membre FMNR du Jury</i>	15
	80.2.8 <i>Directeur Technique FIM.....</i>	15
	80.2.9 <i>Représentant CRT</i>	16
	80.2.10 <i>Directeur de Course.....</i>	16
	80.2.11 <i>Commissaire Technique.....</i>	17
	80.2.12 <i>Chronométreurs</i>	17
	80.2.13 <i>Commissaire environnement.....</i>	18
	80.2.14 <i>Chef du Service Médical (CSM)</i>	18
	80.2.15 <i>Officiels chargés des relations avec les concurrents (CRO)</i>	18
	80.2.16 <i>Responsable du système de géolocalisation « tracking »</i>	19
	80.2.17 <i>Responsable du system GPS.....</i>	19
	80.2.18 <i>Responsable du Road Book électronique.....</i>	19
	80.2.19 <i>Transport et hébergement des Officiels FIM.....</i>	20
80.3	RÈGLEMENT PARTICULIER ET ASSURANCE.....	20
80.4	ENGAGEMENTS.....	21

80.5	ASSURANCE	22
	80.5.1 Assurance Responsabilité Civile (RC)	22
	80.5.2 Assurance Accident des Concurrents	22
80.6	CONCURRENTS ENGAGÉS	23
	80.6.1 Numéros de dossard	24
80.7	MOTOCYCLES/SSV, CATÉGORIES ET AUTRES SPÉCIFICATIONS ...	25
	80.7.1 Catégories, Groupes, Classes et Trophée.....	25
	80.7.1.1 Catégorie 1 : RallyGP Championnat du Monde Motos	26
	80.7.1.2 Catégorie 2 : Rally2 Coupe du Monde .	26
	80.7.1.3 Catégorie 3 : SSV Coupe du Monde ...	27
	80.7.1.4 Coupe du Monde Féminine	27
	80.7.1.5 Coupe du Monde Junior	28
	80.7.1.6 Trophée Vétéran	28
	80.7.1.7 Trophée Aventure.....	28
	80.7.2 Changement et nombre de moteur	28
	80.7.3 Nombre de piston	29
	80.7.4 Pneumatique	29
	80.7.5 Identification.....	30
	80.7.6 Publicité	31
	80.7.7 Caméras embarquées	31
80.8	VÉRIFICATIONS TECHNIQUES ET CONTRÔLE ADMINISTRATIF ...	31
	80.8.1 Contrôle Administratif.....	31
	80.8.2 Vérifications Techniques Préliminaires	32
	80.8.2.1 Marquages	32
	80.8.2.2 Contrôle du Niveau Sonore	33
	80.8.3 Vérifications Techniques durant la Manifestation	33
	80.8.4 Vérifications Techniques à la fin de la Manifestation.	35
80.9	CARBURANT	35
80.10	PC COURSE DU RALLYE	36
	80.10.1 Main Courante	36

80.11	ROAD BOOK, NAVIGATION ET BRIEFING	36
80.11.1	<i>Itinéraire Officiel</i>	37
80.11.2	<i>Waypoints</i>	37
80.11.3	<i>Fonctionnement du GPS</i>	39
80.11.4	<i>Pénalités.....</i>	40
80.11.5	<i>Road Book.....</i>	40
80.11.6	<i>Déblocage du GPS</i>	42
80.11.7	<i>Procédure de contrôle</i>	42
80.11.8	<i>Briefing</i>	43
80.11.9	<i>Ouverture du tracé</i>	43
80.12	PARCOURS	44
80.13	ÉTAPES	44
80.14	SUPER SPÉCIALE	45
80.14.1	<i>Super Spéciale Spectacle</i>	45
80.15	SECTEURS SÉLECTIFS (SS)	45
80.15.1	<i>Départ d'un Secteur Sélectif.....</i>	47
80.15.2	<i>Arrivée d'un Secteur Sélectif</i>	47
80.16	ZONES DE CONTRÔLE DE VITESSE.....	48
80.16.1	<i>Début de la zone de contrôle :.....</i>	50
80.16.2	<i>La Zone de Contrôle de Vitesse</i>	50
80.16.3	<i>Fin de la zone de contrôle</i>	50
80.16.4	<i>Zones de Contrôle de vitesses successives avec vitesses différentes</i>	52
80.17	ORDRE DE DÉPART	53
80.17.1	<i>Généralités.....</i>	53
80.17.2	<i>Super Spéciale</i>	54
80.17.3	<i>Première Étape</i>	54
80.17.4	<i>Deuxième Étape et Étape subséquentes</i>	55
80.17.5	<i>Dernière Étape.....</i>	55
80.17.6	<i>Départ collectif (Mass Start)</i>	56
80.17.7	<i>Étape Marathon</i>	56
80.17.8	<i>Changement de l'ordre de départ</i>	57
80.17.9	<i>Départ pas pris ou abandon dans un Secteur Sélectif / Étape</i>	58
80.17.10	<i>Motocycle/SSV pas en état de prendre le départ</i>	59

80.18	ASSISTANCE, REMORQUAGE ET RAVITAILLEMENTS.....	59
80.18.1	Généralités.....	59
80.18.2	Assistance autorisée.....	60
80.18.3	Assistance interdite.....	61
80.18.4	Carburant / Autonomie.....	61
	80.18.4.1 Autonomie.....	61
	80.18.4.2 Ravitaillement en essence en Secteur Sélectif.....	62
	80.18.4.3 Ravitaillement en essence en Secteurs de Liaison et au bivouac.....	63
80.19	FICHE DE POINTAGE.....	63
80.20	ZONES DE CONTRÔLE.....	64
80.21	CONTRÔLES HORAIRES.....	66
80.21.1	Temps maximum autorisé.....	68
80.21.2	Changement du temps maximum autorisé.....	68
80.22	CONTRÔLES DE PASSAGE.....	68
80.22.1	Heure de fermeture des Contrôles de Passage.....	69
80.22.2	Fermeture des Contrôles de Passage.....	69
80.22.3	Pénalité pour CP manquant.....	70
80.23	REGROUPEMENTS.....	70
80.24	PÉNALITÉS FORFAITAIRES (PF) / PÉNALITÉS SPORTIVES (PS)	70
80.25	PARC FERME.....	70
80.25.1	Principe.....	71
80.25.2	Accès.....	71
80.25.3	Règles.....	72
80.26	BIVOUAC.....	72
80.27	ÉQUIPEMENT MÉDICAL.....	73
80.27.1	Trousse médicale de première urgence.....	73



80.28	ÉQUIPEMENT DE SURVIE	74
80.29	ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ	75
80.29.1	<i>Équipement de sécurité obligatoire pour les Rallyes .</i>	75
80.29.2	<i>Équipement de sécurité optionnel</i>	78
80.29.3	<i>Équipements interdits</i>	78
80.30	ENVIRONNEMENT	79
80.31	CHRONOMÉTRAGE	80
80.32	ABANDON - DISQUALIFICATION	80
80.33	FERMETURE DE PISTE	81
80.34	CLASSEMENTS	81
80.34.1	<i>Généralités</i>	81
80.34.2	<i>Définitions des différents classements</i>	82
80.34.3	<i>Format des résultats journaliers</i>	83
80.34.4	<i>Attribution des points à la fin de la manifestation ...</i>	83
80.34.5	<i>Format des résultats à la fin de la manifestation.....</i>	84
80.34.6	<i>Approbation des résultats.....</i>	85
80.34.7	<i>Affichage</i>	85
80.34.8	<i>Résultats du Championnat</i>	86
80.35	RÉCLAMATIONS - APPELS	88
80.36	CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX	89
80.37	CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX FIM ANNUELLE	89

DÉFINITION D'UN RALLYE TOUT TERRAIN

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

Le terrain se compose de paysages naturels, généralement pas modifié par l'organisateur, tel que :

- *Montagnes, sections rocheuses*
- *Dunes*
- *Rivières, chemins de terre, lits de rivière asséchées*
- *Voie publique ouverte à la circulation*
- *Végétation naturelle, buissons, herbes haute, forêts*
- *Routes goudronnées, pistes*
- *Terrain en condition enneigée*

Responsabilités et Conditions Générales

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

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

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

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

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

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

L'interprétation du présent Règlement et du RP est de la compétence de la Commission de Rallye Tout Terrain (CRT) (voir Art. 4 du Code Sportif FIM). Toute autre question non prévue dans ces annexes sera sujette à l'interprétation du Jury International.

80.1 GÉNÉRALITÉS

80.1.1 Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, Prix FIM et Trophée FIM des Rallyes Tout Terrain

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

Il pourra également être utilisé certaines règles tirées du Règlement de la Coupe du Monde FIM des Bajas. Cela devra être clairement précisé dans le Règlement Particulier de l'Epreuve.

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

Championnat du Monde FIM :

- *Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain - Catégorie 1 - RallyGP : Groupe 1 - Moto-Rally, destiné aux concurrents et aux constructeurs.*

Prix FIM :

- *Coupe du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain - Catégorie 2 - Rally2 : Groupe 1 - Moto-Rally*
- *Coupe du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain - Catégorie 2 - Rally2 : Groupe 2 - Moto-Enduro*
- *Coupe du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain - Catégorie 2 - Rally2 : Groupe 3 - Quads*
- *Coupe du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain - Catégorie 3 - SSV*
- *Coupe du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain (Catégorie 1 - RallyGP) - Classe : Féminine, destinée aux concurrents*
- *Coupe du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain (Catégorie 1 - RallyGP) - Classe : Junior, destinée aux concurrents*

Trophée FIM :

- *Trophée Aventure FIM des Rallyes Tout Terrain (zéro assistance) - destiné aux concurrents de la Catégorie 2 - Rally2 : Groupes 1 et 3*
- *Trophée FIM des Rallyes Tout Terrain (Catégorie 1 - RallyGP) - destiné aux concurrents de la Classe Vétérans*

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

Le nombre total des manifestations inscrites au calendrier du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain peut inclure un ou deux Rallyes Marathons, sauf exceptions dûment approuvées par le Bureau CRT.

Le titre de Champion du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain ainsi que les différentes Coupe du Monde et Trophées FIM ne pourront être attribués que si 50 % des épreuves inscrites au calendrier (nombre arrondi à l'entier inférieur) ont pu être disputées.

Dans tous les cas, un minimum de 2 (deux) épreuves disputées sera nécessaire pour l'attribution des différents titres FIM.

En cas de force majeure, la décision sera prise par le Bureau CRT.

Format :

Le format standard devrait être comme suit :

- Un Rallye FIM doit comporter entre quatre (4) et six (6) Étapes chronométrées incluant une Super Spéciale et une étape marathon. Avant le Rallye, deux (2) jours devraient être prévus pour les vérifications, le premier jour devrait donner priorité aux concurrents nationaux et le second aux concurrents étrangers.*
- Un Rallye Marathon FIM doit comporter plus de six (6) étapes chronométrées incluant une journée de repos. Avant le Rallye, deux (2) jours devraient être prévus pour les vérifications, le premier jour devrait donner priorité aux concurrents nationaux et le second aux étrangers. La Super Spéciale ainsi que l'Étape Marathon n'est pas obligatoire. Le RP (Règlement Particulier) du Rallye Marathon pourra comporter des articles non présents dans le Règlement du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrains, voire des articles différents de ceux du Règlement du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrains (afin de respecter les spécificités et contraintes du Rallye Marathon).*

80.1.2 Eligibilité des Manifestations

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

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

Avant d'être approuvée, toute nouvelle organisation candidate fera l'objet d'une évaluation de la FIM (sauf dérogation), qui tiendra compte du rapport d'inspection, de la qualité de la manifestation, de la date de la manifestation et des manifestations existant déjà dans le Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain. Cette évaluation se fera entièrement aux frais du demandant.

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

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

80.1.3 Droits TV, sponsor titre et logo du Championnat

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

Comme mentionné dans les Statuts FIM, les droits TV et Commerciaux appartiennent à la FIM. La commercialisation des droits TV est à négocier entre le Département Marketing et Communication de la FIM et l'Organisateur chaque année. Le sponsor titre du Championnat appartient à la FIM.

*L'organisateur doit suivre la charte graphique fournie par la FIM pour les fonds de podium, les sites internet et autres supports. **Le Logo FIM ainsi que le Logo du Championnat doivent apparaître sur chaque support.** L'organisateur doit obtenir l'approbation du département marketing FIM avant d'imprimer ou de produire des articles.*

80.1.4 Courses annexes

Lors d'une manifestation du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, des courses annexes peuvent être acceptées. Elles doivent être inscrite au Calendrier International FIM.

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

Ces courses annexes seront exclusivement internationales et réservées aux concurrents nationaux et internationaux détenteurs d'une licence FIM Internationale ou Continentale.

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

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

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

80.2 OFFICIELS ET PROCÉDURES

80.2.1 Général

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

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

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

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

A la première réunion du Jury FIM, le Directeur de Course doit fournir au Président du Jury FIM une liste de tous les Officiels présents avec indication du numéro de licence, nationale ou internationale. Cette liste sera dénommée « Liste des Juges de Fait ».

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

80.2.2 Officiels détenteurs d'une licence FIM

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

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

80.2.3 Juridiction

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

80.2.4 Jury International FIM

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

Le troisième membre du Jury est nommé par la FMNR.

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

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

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

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

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

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

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

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

80.2.4.1 Procès-Verbal des réunions du Jury International

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

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

80.2.5 Le Président du Jury FIM

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

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

- Le cas échéant, les modifications au RP après l'ouverture des engagements en veillant à ce que celles-ci soient dûment notifiées à tous les concurrents et participants engagés;*

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

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

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

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

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

80.2.6 Le deuxième membre du Jury FIM

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

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

80.2.7 Le troisième membre FMNR du Jury

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

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

Il doit représenter son pays organisateur.

80.2.8 Directeur Technique FIM

Le Directeur Technique FIM est nommé par le Directeur de la Commission Technique Internationale en consultation avec le Directeur de la Commission de Rallye Tout Terrain de la FIM.

Le Directeur Technique FIM n'est pas responsable des vérifications techniques, mais fera en sorte qu'elles soient effectuées conformément au Code Technique de la FIM.

Le Directeur Technique FIM travaillera en coopération avec le Directeur de l'Épreuve FIM et le Délégué FIM.

L'autorité et les responsabilités du Directeur Technique FIM comprennent mais ne sont pas limitées à (Voir également le Code Technique FIM de l'année en cours svp) :

- a) Le Directeur Technique FIM rapportera toute préoccupation ou lacune relative aux vérifications techniques au Directeur de l'Épreuve FIM et au Délégué FIM et présentera des propositions pour résoudre ces problèmes.*
- b) Le Directeur Technique FIM est l'arbitre final en matière de problèmes techniques lors de la manifestation.*
- c) Le Directeur Technique FIM examinera avec le Chef Commissaire Technique le(s) motorcycle(s)/SSV et l'(les) équipement(s) de protection de(s) concurrent(s) impliqué(s) dans un accident grave ou fatal et présentera un rapport écrit au Délégué FIM.*
- d) Le Directeur Technique FIM assistera à toutes les réunions de la Direction de Course, mais sans droit de vote.*

80.2.9 Représentant CRT

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

80.2.10 Directeur de Course

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

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

- *S'assurer que le parcours est en bonne condition, que tous les officiels sont présents et prêts à remplir leurs fonctions, que les services de sécurité, médicaux et de contrôle sont prêts à intervenir;*
- *S'assurer de l'identité des concurrents, de la numérotation correcte des motos/SSV, que rien n'empêche un concurrent de participer à la manifestation, suite à une sanction disciplinaire ou pour tout autre motif d'ordre administratif ou technique;*
- *Lors de cas urgents de sécurité ou pour tout autre cas de force majeure, de retarder le départ d'une manifestation, de faire procéder à l'amélioration des conditions du parcours, d'arrêter prématurément une manifestation ou d'annuler une partie du parcours, ou une manifestation en tout ou partie;*
- *Refuser à un concurrent ou à un moto/SSV de prendre le départ ou leur intimer l'ordre de se retirer de la course s'il juge cette mesure nécessaire pour des raisons de sécurité;*
- *Respecter et faire respecter les règlements FIM, signaler les infractions et proposer des sanctions au Jury International FIM;*
- *Donner des ordres pour faire évacuer du parcours, des sections et des alentours toute personne refusant de se conformer aux ordres d'un officiel;*
- *Signaler au Jury International FIM toutes les décisions prises ou à prendre et toute réclamation qui lui a été adressée;*

- *Rassembler les rapports des chronométreurs, officiels et autre juges de faits, ainsi que tout autre élément nécessaire pour lui permettre de présenter son rapport au Jury International FIM et de faire approuver les résultats provisoires de la manifestation.*

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

Durant toute la durée de l'événement, il est fortement recommandé que le Directeur de Course soit présent dans le PC Course.

80.2.11 Commissaire Technique

Le Chef Commissaire Technique ainsi que le Commissaire Technique, nommés par la FMNR, doivent procéder à la vérification des machines et des équipements conformément aux règlements de la FIM et au Règlement Particulier.

Ils doivent rédiger un rapport technique et en remettre une copie au Président du Jury FIM.

80.2.12 Chronométreurs

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

Avant chaque réunion du Jury FIM, le chef chronométreur doit présenter toutes les informations utiles au Directeur de Course et au Jury FIM.

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

A la fin de la manifestation, dès les résultats homologués par le Jury International FIM, ils doivent envoyer les résultats par courrier électronique à l'Administration FIM (info@fim.ch et crt@fim.ch) ou par voie électronique afin de publier les résultats sur le site officiel de la FIM www.FIM-MOTO.com.

Les résultats doivent être envoyés à la FIM à la fin de chaque manifestation. Les résultats de toutes les catégories, de tous les groupes et de toutes les classes doivent apparaître séparément.

80.2.13 Commissaire environnement

Le Commissaire environnement, nommé par l'organisateur ou par la FMNR, est responsable des aspects liés à l'environnement et son unique fonction est de :

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

80.2.14 Chef du Service Médical (CSM)

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

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

80.2.15 Officiels chargés des relations avec les concurrents (CRO)

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

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

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

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

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

80.2.16 Responsable du système de géolocalisation « tracking »

Le responsable du système de géolocalisation « tracking » nommé sur une manifestation doit être qualifié pour l'utilisation du système de « tracking » utilisé.

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

80.2.17 Responsable du system GPS

Le responsable du système GPS nommé sur une manifestation doit être qualifié pour l'utilisation du système de GPS utilisé.

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

80.2.18 Responsable du Road Book électronique

Le responsable du Road Book électronique nommé sur une manifestation doit être qualifié pour l'utilisation du Road Book électronique.

Avant chaque réunion du Jury FIM, le responsable du Road Book électronique doit présenter toutes les informations utiles au Directeur de Course et au Jury FIM.

80.2.19 Transport et hébergement des Officiels FIM

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

Cela veut dire :

- Transport aller-retour depuis leur lieux de domicile jusqu'à la manifestation*
- Hébergement durant la manifestation, dans un hôtel pratique, de type supérieur.*
- Transport durant la manifestation, de façon à ce qu'ils puissent contrôler le déroulement de la course (voiture de location ou voiture avec un chauffeur).*

L'Organisateur doit informer les Officiels FIM de ces dispositions le plus tôt possible.

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

80.3 RÈGLEMENT PARTICULIER ET ASSURANCE

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

Le RP doit être rédigé conformément au modèle type élaboré par la CRT et doit préciser que la manifestation se déroulera conformément à la présente Annexe. Il doit également inclure la description détaillée des moyens médicaux, aérien et terrestre, mis en œuvre durant la manifestation ainsi que le temps maximum accordé aux concurrents jour par jour, accompagné des itinéraires détaillés (hormis les Secteurs Sélectifs). Le tableau des horaires complet et détaillé avec les kilométrages devra parvenir à l'Administration FIM 30 jours avant le départ de la manifestation ainsi que l'organigramme détaillé des différents postes de contrôle et notamment des officiels affectés à ces fonctions.

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

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

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

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

80.4 ENGAGEMENTS

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

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

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

Les droits d'engagement seront entièrement remboursés :

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

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

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

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

80.5 ASSURANCE

80.5.1 Assurance Responsabilité Civile (RC)

L'organisateur d'une manifestation de Championnat, Prix FIM doit fournir à l'Administration de la FIM au plus tard 20 jours avant l'épreuve, une copie de la police d'assurance rédigée en anglais ou français couvrant sa propre responsabilité et celle de tous les participants, constructeurs, concurrents, passagers, sponsors et officiels en cas de dommage causé à des tiers au cours d'une manifestation ou pendant les essais. La police d'assurance doit également couvrir toute responsabilité éventuelle de la FIM à l'égard des tiers.

La couverture obligatoire minimale d'assurance RC, qui ne doit pas être inférieure aux normes minimales prévues par la législation nationale du pays dans lequel se déroule la manifestation en question, est fixée régulièrement par le Conseil de Direction et publiée dans l'Annuaire FIM.

L'assurance responsabilité civile entrera en vigueur deux jours avant le début des essais officiels et prendra fin deux jours après le dernier jour de course.

80.5.2 Assurance Accident des Concurrents

En délivrant une autorisation de départ/de sortie ou en émettant une Licence FIM à tout concurrent (passager, équipe), la FMN ou toute autre entité autorisée par la FIM atteste que le concurrent est assuré contre les accidents personnels par une police couvrant les cas de décès, d'invalidité permanente, les frais de traitements médicaux et le rapatriement. Les couvertures minimales obligatoires sont équivalentes aux montants publiés en EUR dans l'Annuaire FIM. L'assurance doit être valable pour toutes les manifestations et les essais officiels.

L'organisateur d'une épreuve de Rallye Tout Terrain comptant pour un Championnat du Monde, prix FIM ou comme Manifestation Internationale souscrit obligatoirement une police d'assurance (recherche, extraction, frais médicaux et rapatriement) à sa charge pour l'ensemble des concurrents engagés à son épreuve. (Pour les spécifications sur cette assurance veuillez consulter l'Annuaire FIM.) Dans le cas spécifique des Rallyes, il est convenu que la prise en charge des frais de recherche et de secours est à la charge de l'Organisateur de l'Epreuve.

80.6 CONCURRENTS ENGAGÉS

Les concurrents devront obligatoirement être titulaires :

- a) D'une licence FIM Championnat du Monde des Rallyes Tout Terrain, valable conformément à l'Art. 70.2.1 du Code Sportif FIM et à l'Art. 09.1 du Code Médical FIM. Afin d'obtenir cette licence auprès de sa Fédération Nationale, le concurrent devra effectuer et passer avec succès un écho-cardiogramme, une fois dans sa vie, ainsi qu'un électrocardiogramme de tolérance à l'effort, valable trois ans.*
- b) De l'original d'un permis de conduire valable et d'un permis de conduire international correspondant au type et à la cylindrée de la machine utilisée (les photocopies ne sont pas acceptées). Les concurrents doivent être en possession de leur permis de conduire lorsqu'ils sont sur leur machine.*
- c) De plus, lors du contrôle administratif de chaque épreuve du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, les concurrents devront présenter un certificat attestant de leur participation à un cours de formation aux premiers secours reconnu dans leur propre pays. Ceci sera applicable pour le Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain 2021 et suivants.*

Cette attestation devra être en cours de validité et, dans tous les cas, dater de moins de trois ans.

Si le concurrent ne peut présenter ce document, il ne sera pas autorisé à participer à l'épreuve.

Ces formations doivent inclure les premiers secours de base pour la gestion des traumatismes et la réanimation cardio-pulmonaire. Ces formations aux premiers secours ou leur équivalent peuvent être dispensées, par exemple, par la Croix-Rouge, les services médicaux d'urgence, la formation BLS-AED, le PSC1, l'AFPS, etc.

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

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

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

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

80.6.1 Numéros de dossard

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

Les 3 premiers numéros de chaque catégorie seront attribuées dans l'ordre croissant aux 3 premiers concurrents ayant marqué des points au classement du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain/Coupe du Monde de l'année précédente. Le numéro correspondra à la position finale du concurrent. Si ces concurrents choisissent un autre numéro, ces 3 numéros ne seront pas attribués.

Le concurrent de la catégorie 1 qui veut un numéro spécifique (numéro supérieur à 3 et inférieur à 100) devra en faire la demande à l'Administration FIM avant le 15 décembre de l'année précédente du Championnat.

Le concurrent de la catégorie 2 qui veut un numéro spécifique (numéro de 101 à 199) devra en faire la demande à l'Administration FIM avant le 15 décembre de l'année précédente du Championnat.

Le concurrent de la catégorie 3 qui veut un numéro spécifique (numéro de 801 à 899) devra en faire la demande à l'Administration FIM avant le 15 décembre de l'année précédente du Championnat.

Chaque organisateur attribuera les numéros libres restants aux autres concurrents. Cependant, ils doivent, dans la mesure du possible, donner à un concurrent le même numéro de départ que ce concurrent a déjà porté s'il a participé précédemment à une autre manche dans la saison du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain.

Une liste des numéros de course permanents sera établie en collaboration avec les équipes et les concurrents.

Elle sera publiée et envoyée aux différents organisateurs.

80.7 MOTOCYCLES/SSV, CATÉGORIES ET AUTRES SPÉCIFICATIONS

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

80.7.1 Catégories, Groupes, Classes et Trophée

Les catégories sont les suivantes :

- **Catégorie 1 : RallyGP**
Groupe 1 - Championnat du Monde Moto-Rally (jusqu'à 450cc)
- **Catégorie 2 : Rally2**
Groupe 1 - Coupe du Monde Moto-Rally (jusqu'à 450cc)
Groupe 2 - Coupe du Monde Moto-Enduro
Groupe 3 - Coupe du Monde Quad
- **Catégorie 3 : Coupe du Monde SSV**

Les classes suivantes seront également mises en place en catégorie 1 :

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

Un Trophée Aventure sera introduit pour les concurrents de la catégorie 2 dans les groupes 1 et 3.

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

80.7.1.1 *Catégorie 1 : RallyGP Championnat du Monde Motos*

Cette catégorie est ouverte pour les machines du Groupe 1.

Groupe 1 - Moto-Rally :

Ces machines doivent correspondre aux Règlements Techniques FIM pour les Rallyes Tout Terrain.

La cylindrée maximum est de 450cc.

Plaques-numéros : fond jaune avec des chiffres noirs (tableau de couleurs RAL : Jaune 1023, noir 9005).

Participants :

Les concurrents de la Catégorie 1 - RallyGP doivent être en possession d'une licence FIM RallyGP.

La catégorie 1 - RallyGP est réservée uniquement aux concurrents expérimentés. Les concurrents doivent être acceptés par le Bureau de la CRT en accord avec leur cv sportif.

80.7.1.2 *Catégorie 2 : Rally2 Coupe du Monde*

Cette catégorie est ouverte pour les machines des Groupe 1, 2 et 3.

Groupe 1 - Moto-Rally :

Ces machines doivent correspondre aux Règlements Techniques FIM pour les Rallyes Tout Terrain.

La cylindrée maximum est de 450cc.

Participants : Libre

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

Groupe 2 - Moto-Enduro :

Ces machines doivent correspondre aux Règlements Techniques FIM pour les Rallyes Tout Terrain.

La cylindrée maximum est de 450cc.

Participants : Libre

La vitesse maximum pour les véhicules du Groupe 2 est de 130 km/h.

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

Groupe 3 - Quads :

Ces véhicules doivent satisfaire aux exigences des Règles Techniques FIM pour Rallyes Tout Terrain - catégorie Quads.

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

Participants : Libre

La vitesse maximum pour les véhicules du Groupe 3 est de 130 km/h.

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

80.7.1.3 ***Catégorie 3 : SSV Coupe du Monde***

Ces véhicules doivent satisfaire aux exigences des Règles Techniques FIM pour Rallyes Tout Terrain - catégorie SSV.

Participants : Libre (pilote et copilote)

La vitesse maximum pour les véhicules de la catégorie 3 est de 130 km/h.

Plaques-numéros : fond Orange avec des chiffres noirs (tableau de couleurs RAL : Orange 2000, noir 9005).

80.7.1.4 ***Coupe du Monde Féminine***

Afin d'obtenir des points pour la Coupe du Monde Féminine, les concurrents de la classe féminine peuvent utiliser des machines de la Catégorie 1.

80.7.1.5 Coupe du Monde Junior

Afin d'obtenir des points pour la Coupe du Monde Junior, les concurrents peuvent utiliser des machines de la Catégorie 1.

Age des concurrents : le concurrent doit avoir moins de 25 ans (au 1^{er} janvier de l'année du Championnat) et être détenteur d'un permis de conduire valide pour le motorcycle qu'il conduira.

80.7.1.6 Trophée Vétéran

Afin d'obtenir des points pour le trophée Vétéran, les concurrents peuvent utiliser des machines de la Catégorie 1.

Age des concurrents : le concurrent doit avoir 45 ans minimum (au 1^{er} janvier de l'année du Championnat) et être détenteur d'un permis de conduire valide pour le motorcycle qu'il conduira.

80.7.1.7 Trophée Aventure

Le Trophée Aventure est ouvert aux concurrents de la catégorie 2, groupes 1 et 3 sans assistance ne bénéficiant d'aucun accompagnateur inscrit en course ni en assistance, et donne lieu à l'application des réglementations sportives spécifiques.

Chaque concurrent aura une malle individuelle qui devra être utilisée pour le stockage des effets personnels des concurrents, des pièces de rechange, des outils et des accessoires. Le concurrent peut également avoir 1 jeu de roues et 1 jeu de pneus.

L'organisation transportera le coffre pendant l'événement de la 1^{ère} étape jusqu'à la fin de l'événement.

Toutes les informations seront stipulées dans le RP.

Plaques-numéros : fond Rouge avec des chiffres blancs et lettres « ADV » en blancs (tableau de couleurs RAL : blanc 9010, Rouge 3020).

80.7.2 Changement et nombre de moteur

Catégorie 1 et Catégorie 2 :

Tout changement de moteur doit être signalé au Directeur de Course ou au Commissaire Technique/Directeur Technique FIM, au plus tard avant son départ, sous peine d'une pénalisation de 60 minutes.

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

1^{er} changement : 15'

2^{ème} changement : 45'

3^{ème} changement et suivant : 120'

Les moteur(s) de rechange doivent avoir des spécifications techniques identiques et doivent être marqués lors de la première vérification technique par les Commissaires Techniques, pour utilisation pendant toute la durée de la manifestation. Le nombre de moteurs présentés aux vérifications techniques préliminaires est libre.

80.7.3 Nombre de piston

Catégorie 1 :

Les moteurs seront scellés. Un sceau sur le dessus du moteur (à l'exclusion du couvercle de culasse) et un sceau sur le dessous du moteur seront placés lors des vérifications préliminaires.

Lors d'un Rallye FIM, aucun changement de pistons ou de pièces internes du haut du moteur ne sera autorisé.

Lors d'un Rallye Marathon, le haut du moteur ne peut être ouvert qu'une seule fois pour effectuer des réparations.

S'il est ouvert une deuxième fois lors d'un Rallye Marathon ou une première fois lors d'un Rallye FIM, une pénalité 10 (dix) minutes sera appliquée.

80.7.4 Pneumatique

Catégorie 1 :

Les concurrents devront déclarer lors des vérifications techniques la marque et le modèle de pneu arrière utilisé pendant toute la durée du Rallye. Seul ce type de pneu déclaré pourra être utilisé par le concurrent.

Tout changement de pneu sera interdit entre le départ et l'arrivée d'une étape. Si, pour des raisons de sécurité, un concurrent est contraint de changer son pneu, il devra en avertir le Directeur Technique FIM ou le directeur de Course et se verra appliquer une pénalité de 1 (une) heure.

80.7.5 Identification

L'Organisateur fournira à chaque concurrent un ensemble de plaques d'identification comprenant 1 plaque frontale et 2 plaques latérales appelées plaques-numéros ainsi qu'un dossard de 26 cm x 30 cm portant son numéro de course et qui devra être porté visiblement sur le dos du concurrent.

La taille des plaques numéros autocollantes pour les Moto-Enduro doit être : 17*23 cm.

La taille des plaques numéros autocollantes pour les Moto-Rally doit être : 25*18 cm.

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

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

La taille des plaques numéros autocollantes pour les SSV doit être : 42*44 cm à appliquer sur les faces latérales ainsi qu'une autre sur le toit.

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

Les plaques-numéros devront être apposées visiblement à l'avant et sur les côtés à l'arrière du motorcycle (ailerons pour les quads, **toit pour les SSV**) Elles ne devront en aucun cas recouvrir, pendant toute la durée du Rallye, même partiellement, l'immatriculation **du motorcycle/SSV**.

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

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

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

80.7.6 Publicité

Il est permis aux concurrents d'apposer librement toute publicité sur leurs *motocycles/SSV* pour autant que celle-ci :

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

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

80.7.7 Caméras embarquées

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

- Première infraction : avertissement
- Deuxième infraction : 5 min de pénalité

80.8 VÉRIFICATIONS TECHNIQUES ET CONTRÔLE ADMINISTRATIF

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

80.8.1 Contrôle Administratif

Avant le début de la manifestation, un contrôle administratif doit être organisé, afin de contrôler les licences, les permis de conduire, les **attestations de formation aux gestes de premiers secours**, la marque et le modèle du *motocycle/SSV* et la conformité apparente avec la catégorie dans laquelle il a été engagé.

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

80.8.2 Vérifications Techniques Préliminaires

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

80.8.2.1 Marquages

Catégorie 1 et 2 :

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

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

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

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

* ou autocollant inamovible (destructible).

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

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

Catégorie 3 :

Se référer au Règlement Technique SSV.

80.8.2.2 Contrôle du Niveau Sonore

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

*La limite maximum du niveau sonore, mesuré avec la méthode 2 Mètres Max, est fixée à : **Veillez-vous référer aux Règlement Techniques des Rallyes Tout Terrain.***

Si un motocycle/SSV ne passe pas le contrôle du niveau sonore, le concurrent doit immédiatement remédier au problème avant le prochain contrôle de niveau sonore.

80.8.3 Vérifications Techniques durant la Manifestation

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

Pour les contrôles du niveau sonore, si la machine, excède le niveau maximum autorisé pendant la course et après la course selon l'Art. 01.79 du règlements techniques des Rallyes Tous-Terrains FIM, le concurrent sera pénalisé comme suit :

- 1^{ère} infraction : 15 minutes de pénalité*
- 2^{ème} infraction : 60 minutes de pénalité*
- 3^{ème} infraction : disqualification de la manifestation, ou autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM.*

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

Le concurrent qui souhaite réparer ou remplacer le silencieux de sa machine est autorisé à le faire à la fin de la journée, après le contrôle horaire final, au plus tard 60 minutes après son temps limite ou au plus tard 60 minutes avant son prochain temps de départ prévu.

Le concurrent dispose de 30 minutes pour effectuer cette tâche.

Pendant les 30 minutes allouées, le concurrent peut demander autant de contrôles du niveau sonore qu'il le désire.

Après les 30 minutes, le concurrent sera prié de présenter sa machine à l'officiel chargé du contrôle du niveau sonore des machines.

Si le niveau sonore est toujours au-dessus des normes prescrites, le concurrent sera pénalisé selon la règle sous-mentionnée.

Si le silencieux est changé pendant la journée, le concurrent doit le présenter au commissaire technique pour être marqué avec un autocollant ou une peinture de couleur différente.

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

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

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

80.8.4 Vérifications Techniques à la fin de la Manifestation

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

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

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

80.9 CARBURANT

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

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

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

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

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

80.10 PC COURSE DU RALLYE

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

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

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

Il doit être entièrement accessible aux Officiels FIM et situé le plus près possible du bivouac.

80.10.1 Main Courante

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

Une main courante électronique, sécurisée est également autorisée.

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

80.11 ROAD BOOK, NAVIGATION ET BRIEFING

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

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

80.11.1 Itinéraire Officiel

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

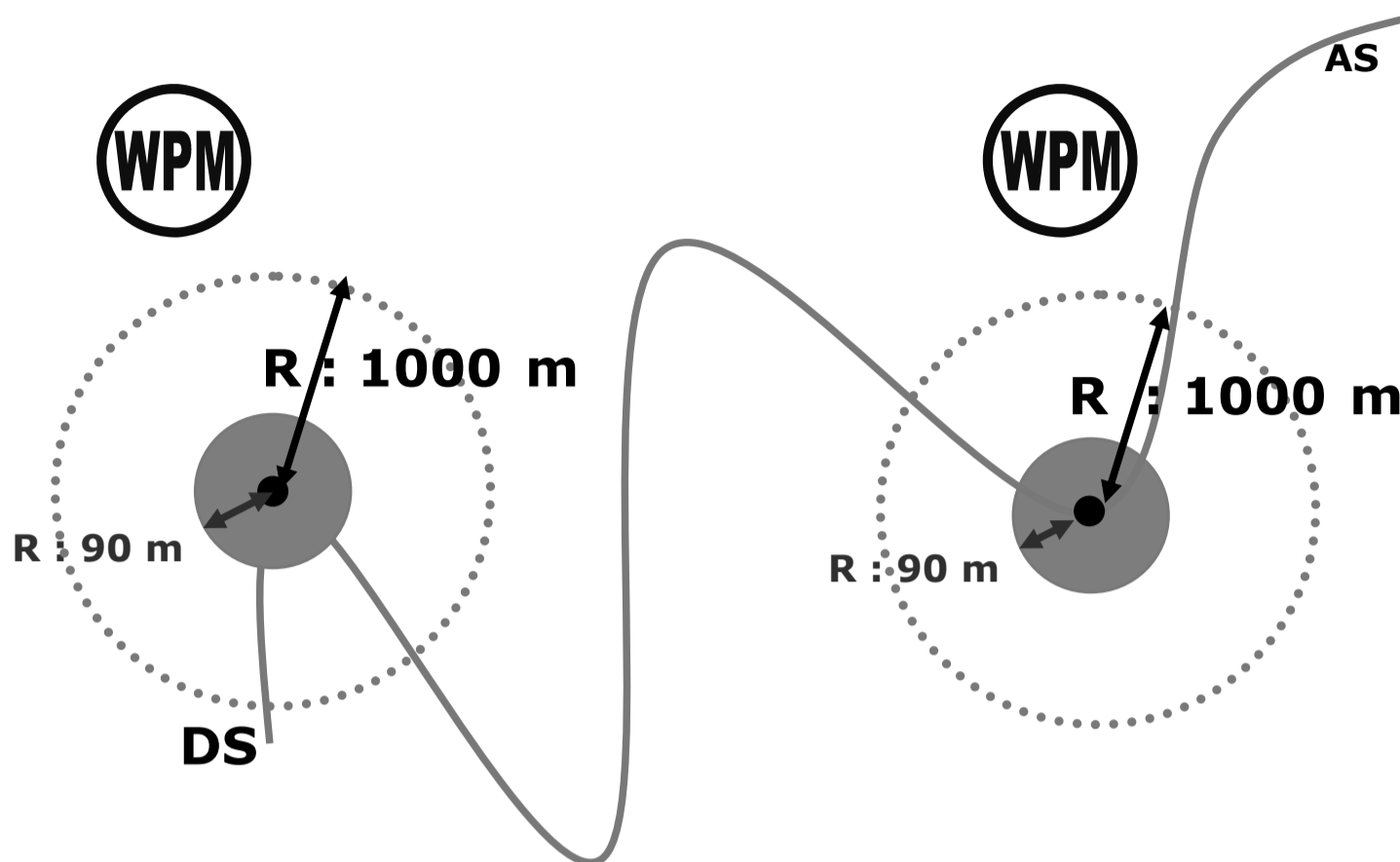
Un WPM ou WPE est également affecté aux DZ et FZ des Zones de Contrôle de Vitesse.

Le Directeur de Course ainsi que le Président du Jury devront être en possession de cet itinéraire comportant tous les points GPS.

80.11.2 Waypoints

Un waypoint (WP) est un point géographique défini par des coordonnées en longitude et en latitude. Il existe plusieurs types de waypoints :

- a) WPV (Waypoint visible) : Un waypoint dont les coordonnées sont communiquées dans le road book. En se déplaçant vers un waypoint visible, toutes les informations sont affichées à l'écran du GPS. Pour valider un WPV, un concurrent doit passer à moins de **90** mètres de celui-ci.*
- b) WPE (Waypoint Eclipse) : Un waypoint qui devient complètement visible sur le GPS une fois que le WPE, WPV, WPS ou WPM précédant ce WPE a été validé, et ce, quelle que soit la distance entre le WPE, WPM, WPV, WPS et le WPE. Pour valider un WPE, un concurrent doit passer à moins de **90** mètres de celui-ci.*
- c) WPM (Waypoint masqué) : Un waypoint dont les coordonnées ne sont pas révélées aux concurrents. Le GPS ne dirige le concurrent vers ce point qu'une fois parvenu dans un rayon de **1000** mètres de ce dernier. Pour valider un WPM, un concurrent doit passer à moins de **90** mètres de celui-ci (voir diagramme ci-après).*



- d) **WPS (Waypoint Sécurité)** : Un waypoint utilisé pour garantir la sécurité des concurrents, signalé dans le road book et dont les coordonnées ne sont pas révélées aux concurrents. Le GPS ne dirige le concurrent vers ce point qu'une fois parvenu dans un rayon de 800 mètres de ce dernier. Pour valider un WPS, le concurrent doit passer à moins de 90 mètres de celui-ci.
- e) **WPC (Waypoint Contrôle)** : Un waypoint Contrôle est un waypoint qui permet de vérifier le respect du Road Book, sans qu'aucune information de navigation ne soit fournie par le GPS autre que l'ordre de passage par rapport aux autres waypoints ou cases du Road Book ainsi que son nom.
- f) **WPN (Waypoint Navigation)** : L'argument en faveur de ce rayon de validation de 200 m est de donner aux concurrents plus de liberté pour valider un WPN, en particulier en hors-piste ou dans les dunes. L'organisateur définira la position exacte lors de sa reconnaissance et, ce faisant, il tiendra compte du terrain (gravier, sable, etc.) pour la localisation du waypoint. Même en faisant cela, dans les dunes, avec de nombreux véhicules qui passent le waypoint, la situation peut changer (par exemple, les véhicules restent bloqués, la dune peut changer, etc.). L'organisateur peut utiliser ce waypoint pour empêcher les concurrents d'éviter les itinéraires difficiles (par exemple, les dunes) ou des difficultés de navigation. Le GPS dirige les concurrents vers ce point qu'une fois qu'ils sont entrés dans le rayon d'ouverture de celui-ci.

Un WPC ne devra jamais être placé hors-piste. De plus, l'organisateur utilisera autant de WPC que nécessaire pour éviter toute possibilité de raccourci.

Pour valider un WPC, le concurrent doit passer à moins de 300 mètres de celui-ci.

En toutes circonstances, le tableau ci-dessous devra être respecté :

WAYPOINTS	Radius en mètres non-masqués	Validation Radius en mètres
WPV	Toujours visible	90
WPE	Non masqué après validation du WPT précédent ou 3000 m	90
WPM	1000	90
WPN	1000	200
WPS	800	90
WPC	Sans	300
CP	1000 (car DZS)	90
DSS	WPE ou WPV si pas de liaison	200
ASS	1000	90
DZ	1000	90
FZ	WPE	90
DZS	1000	90

A chaque Waypoint, l'odomètre devra être recalibré automatiquement.

80.11.3 Fonctionnement du GPS

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

Entre deux WPM, le GPS n'affiche que le cap suivi et la vitesse. Lorsque le concurrent pénètre dans un cercle de **1000** m de rayon autour d'un WPM, le GPS affiche toutes les informations habituelles : COG, SOG, CTW, DTW.

Pour valider son passage, le concurrent devra passer à moins de **90** m d'un WPM.

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

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

80.11.4 Pénalités

Waypoint manquant (WPV, WPM, WPE, WPC, WPS, DZ, FZ) : sera défini chaque jour sur la première page du road book ou dans la note de modification du jour.

Pénalité pour un CP manquant : c.f. Art. 80.22.3.

80.11.5 Road Book

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

L'utilisation du Road Book électronique est facultative en 2021. Aucune réclamation ne sera acceptée concernant la disponibilité ou l'utilisation du Road Book électronique.

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

Tout danger !!! (Danger 3) doit être signalé par un WPS (validation à 90 mètres), et dans la case précédant ce danger !!! (Danger 3), l'odomètre doit être recalibré automatiquement.

Tout danger 2 (!!) et 3 (!!!) devra être signalé automatiquement aux concurrents par une alarme sonore générée par le Système d'alerte de véhicule à véhicule.

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

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

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

Seules sont autorisées sur le concurrent et sa machine, les notes de parcours de l'Étape en cours (Road Book officiel), les modifications de l'équipe d'ouverture qui pourront être intégrées dans le Road Book. La possession de plan distribué par l'organisateur est autorisé à l'exception des photos satellite mais ne peut contenir aucune information écrite supplémentaire.

L'ajout de toutes autres notes sur le road book tels que : Caps, indications géographiques utiles à la navigation, distances, points GPS sont strictement interdites. Des contrôles seront effectués sur les road books utilisés par les concurrents et, si besoin devront les remettre en l'état à l'arrivée de la spéciale au commissaire en charge de la récupération.

- Première infraction : 3 heures de pénalité*
- Deuxième infraction : disqualification*

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

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

*Les concurrents devront, dans tous les cas, adapter leur conduite aux conditions du terrain qui évoluent fréquemment et la plus grande attention sera toujours nécessaire, quel que soit le type de parcours (Secteurs Sélectifs, Secteurs de Liaison, hors-piste...). **Il sera possible de créer dans le road-book des « Zones lentes » à vitesse limitée dans les portions de secteur sélectif comportant des risques.***

Une salle dédiée peut être organisée (non obligatoire mais recommandée) pour permettre aux concurrents de préparer leur road book. Si une telle salle est organisée, elle doit être inscrite dans le Règlement Particulier. Dans ce cas, le road book préparé sera conservé par l'organisateur et distribué juste avant le départ de l'étape. Si aucune salle n'est organisée, le road book sera distribué aux concurrents à l'arrivée de la liaison de l'étape précédente.

A tout moment après la ligne d'arrivée, le jury a le droit de demander aux concurrents de donner leur road book. De plus, s'il y a protestation (ou après un accident), le concurrent doit remettre son road book au jury.

Si l'organisateur dispose du matériel nécessaire afin d'imprimer le road book en couleur, incluant les notes de l'ouvreur, le road book pourra être distribué 1 heure avant le départ de la liaison ou de l'étape du jour.

80.11.6 Déblocage du GPS

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

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

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

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

Toute utilisation de ce code entraînera les pénalités suivantes :

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

80.11.7 Procédure de contrôle

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

Le contrôle est effectué aux arrivées d'Étape. Selon le modèle de GPS, le concurrent doit soit :

- Mettre son GPS sur la page de contrôle à son arrivée au CH. Tous les waypoints apparaissent sur une page-écran en clair ou grisés selon leur état : non validés ou validés. Si un concurrent notifié refuse de signer le feuillet présenté par le contrôleur, il recevra une pénalité de 10 minutes. Le contrôleur relève les infractions, les fait constater et contresigner par le concurrent. Il remet ensuite un feuillet de sa fiche de contrôle au concurrent et en transmet un double à la Direction de Course.*
- Soit, remettre son GPS pour être téléchargé. La personne responsable du contrôle GPS fournira la liste des infractions au directeur de course.*

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

80.11.8 Briefing

Le briefing principal doit être fait en anglais, puis une traduction dans d'autres langues peut être faite. Après chaque briefing, il est obligatoire pour chaque organisateur de l'afficher sur un papier sur le tableau officiel. Il est recommandé d'envoyer à tous les concurrents les procès-verbaux de tous les briefings (par email, médias sociaux, etc.).

80.11.9 Ouverture du tracé

La tâche principale du responsable du véhicule ouvreuse Tout Terrain est d'améliorer la sécurité de tous les concurrents en effectuant le parcours du rallye à l'avance et, si nécessaire, en apportant des modifications ou des ajouts aux notes de route, en changeant le parcours ou, dans certaines circonstances, en recommandant l'annulation d'un secteur sélectif.

Il est demandé aux organisateurs de proposer un équipage compétent comprenant si possible un ex concurrent moto de renommée pour le véhicule ouvreuse. L'ouvreuse ne peut être un concurrent ayant tracé le parcours.

Ce véhicule doit être un véhicule de type « Rallye » (ou un Quad) avec tout l'équipement nécessaire.

L'équipe d'ouverture au complet doit être prête sur le lieu du départ 4 jours avant le départ du Rallye. Les tâches d'ouverture débutent 3 jours avant le début du Rallye.

80.12 PARCOURS

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

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

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

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

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

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

80.13 ÉTAPES

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

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

80.14 SUPER SPÉCIALE

L'organisation d'une Super Spéciale est obligatoire. Tous les concurrents doivent y participer et le résultat comptera pour le classement de l'épreuve ainsi que les éventuelles pénalités routières s'y rapportant. Un coefficient multiplicateur de 4 sera appliqué à chaque temps de cette spéciale.

Elle se déroulera sous forme d'un Secteur Sélectif d'une longueur minimale de 2 km et de 10 km au maximum. Chaque concurrent pourra faire un tour de reconnaissance avec sa propre machine à vitesse réduite. Le Règlement Particulier doit préciser la vitesse maximum pour la reconnaissance de la Super Spéciale ainsi que le temps maximum de cette Super Spéciale.

Le tracé de la Super Spéciale doit être balisé. Il ne doit y avoir ni Waypoint ni contrôle de vitesse.

80.14.1 Super Spéciale Spectacle

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

80.15 SECTEURS SÉLECTIFS (SS)

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

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

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

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

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

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

Toute infraction à cette règle sera pénalisée de 15'.

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

*Il est interdit sous peine de disqualification de bloquer intentionnellement le passage des **motocycles/SSVs** ou les empêcher de dépasser.*

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

Pour la Catégorie 1 (RallyGP) :

Dans une Étape, la longueur cumulée des Secteurs Sélectifs devra être comprise entre 300 et 600 kilomètres.

*Un ravitaillement essence après un maximum de 250 kilomètres sera prévu. Lors de ce ravitaillement la course sera neutralisée d'au moins **20** minutes. La zone de ravitaillement ne peut pas être une zone d'assistance.*

Pour la Catégorie 2 (Rally2) et la Catégorie 3 (SSV) :

Dans une Étape, la longueur cumulée des Secteurs Sélectifs ne devra pas être supérieure à 300 kilomètres. Le même tracé que la Catégorie 1 (RallyGP) peut être utilisé mais devra s'arrêter avant.

*Un ravitaillement essence pour les Groupe 1 et 3 ainsi que pour la Catégorie 3 sera prévu après un maximum de 250 kilomètres. Lors de ce ravitaillement la course sera neutralisée d'au moins **20** minutes.*

*Un ravitaillement essence pour le Groupe 2 sera prévu après un maximum de 125 kilomètres. Lors de ce ravitaillement la course sera neutralisée d'au moins **5** minutes.*

La zone de ravitaillement ne peut pas être une zone d'assistance.

80.15.1 Départ d'un Secteur Sélectif

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

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

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

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

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

Lorsqu'un concurrent ne pourra présenter son motorcycle/SSV avec le moteur en marche, au départ d'un Secteur Sélectif, il sera pénalisé d'une minute par minute de retard.

80.15.2 Arrivée d'un Secteur Sélectif

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

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

Un arrêt volontaire entre le panneau jaune avertisseur et le panneau STOP est interdit sous peine de disqualification. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen d'appareils de pointage avec imprimante. Il est fortement conseillé que l'organisateur installe une caméra « photo/finish » (type caméra embarquée, Gopro ou autre) afin de départager les concurrents ex-aequo. Ces appareils seront doublés par des chronomètres à main.

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

Les temps d'arrivée seront pris à la seconde.

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

80.16 ZONES DE CONTRÔLE DE VITESSE

Dans les zones définies comme Zones de Contrôle de Vitesse, la vitesse de passage des concurrents, aussi bien dans les Secteurs Sélectifs que de Liaison, sera limitée, la valeur de cette limitation sera indiquée dans le road book. Par ailleurs, il appartient au concurrent d'adapter sa vitesse à la population locale et à la circulation.

Ces zones seront indiquées dans le road book par un début de zone « DZ », une fin de zone « FZ » et la vitesse maximale autorisée. L'absence de panneaux indicateurs de vitesse ne pourra donner lieu à aucune réclamation. Le « buzzer » ou le signal d'alarme ne sont pas une information officielle pour signaler la Zone de Contrôle de Vitesse. S'il y a une alerte audible et/ou visuelle, elle doit être déclenchée à 5 km/h avant l'instruction.

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

Dans certains cas, lorsque les concurrents devront réduire leur vitesse de façon importante, au croisement d'une route par exemple, il sera défini une zone de contrôle vitesse (DZ - FZ à 40 km/h).

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

Les contrôles de vitesse devront être effectués par GPS.

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

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

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

Pendant les dépassements de vitesse, une impulsion est enregistrée dans le GPS toutes les 10 secondes ou tous les 150 m. Chaque impulsion (IMP) sera pénalisée selon le barème suivant :

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

Exemple : Zone limitée à 40 km/h. Un concurrent passe les 2 premières impulsions à 100km/h puis la 3^{ème} à 70 km/h, la 4^{ème} à 52 km/h, les autres sont en deçà de la limite. Calcul : $2 \times 6' + 1 \times 2' + 1 \times 1'$ Total de la pénalité : 15 minutes.

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

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

Exemple : Dans la deuxième Zone de Vitesse du rallye, limitée à 40 km/h, le même concurrent passe la 1^{ère} impulsion à 72km/h puis la 2^{ème} à 58 km/h, la 3^{ème} à 41 km/h, les autres sont en deçà de la limite. Calcul : $1 \times 2' + 2 \times 1'$ Pénalité : 4 minutes x 2 soit un total de la pénalité de 8 minutes car il s'agit de la deuxième Infraction Vitesse (NIV = 2). Puis x trois pour la troisième Infraction Vitesse (NIV = 3), Puis x quatre pour la quatrième Infraction Vitesse (NIV = 4) etc.

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

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

80.16.1 Début de la zone de contrôle :

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

Dans un rayon de 1000 m du WPS, le GPS du concurrent s'activera (DTW, CTW et flèche) pour guider le concurrent jusqu'à l'entrée de la zone.

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

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

80.16.2 La Zone de Contrôle de Vitesse

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

80.16.3 Fin de la zone de contrôle

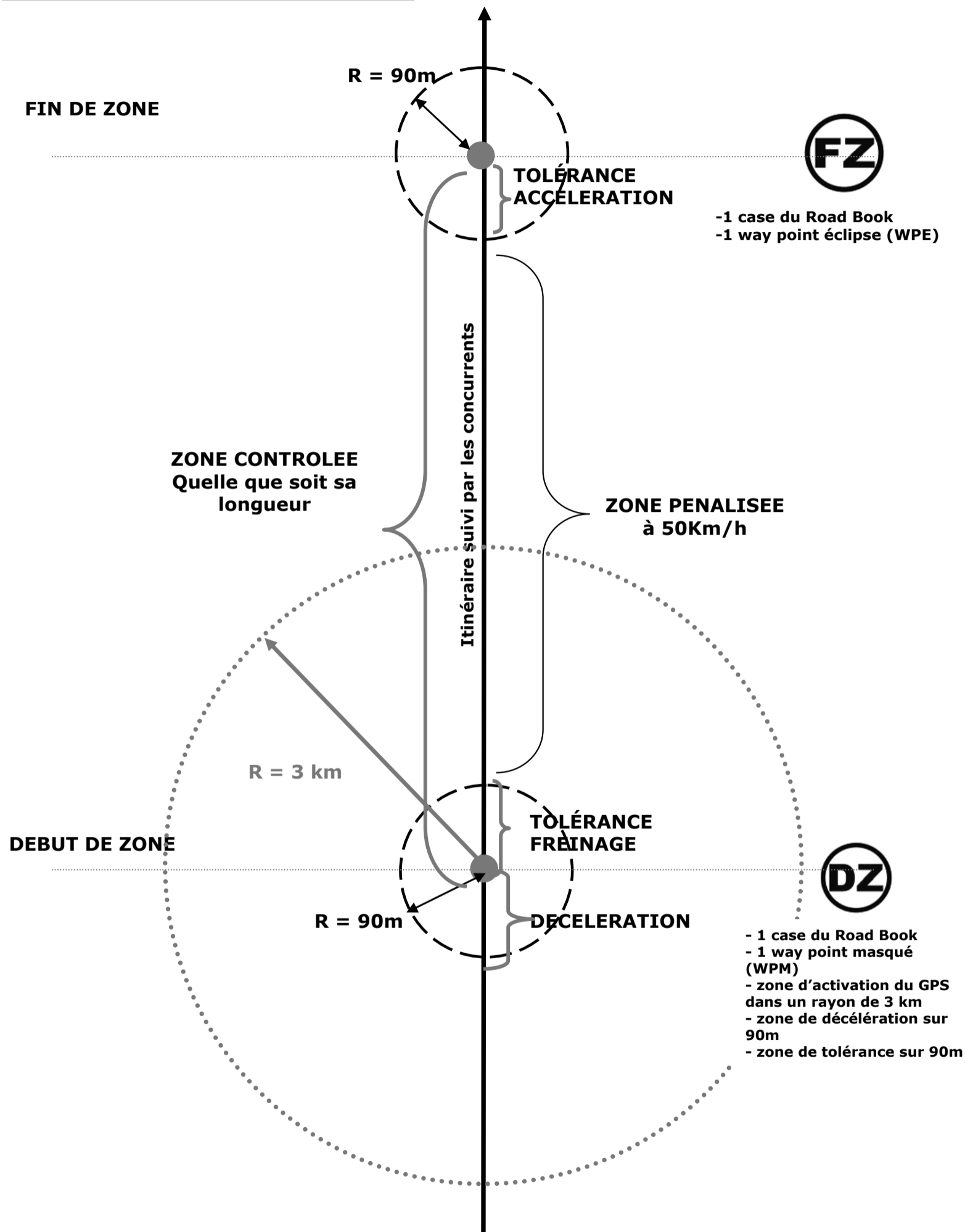
La fin de la zone de contrôle de vitesse par le GPS sera matérialisée sur le road book par une case indiquant « FZ » et par un waypoint éclipse (WPE).

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

Dans cette zone, le concurrent pourra ré-accélérer.

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

APPLICATION DU CONTRÔLE DE VITESSE AVEC UN WPM ET UN WPE

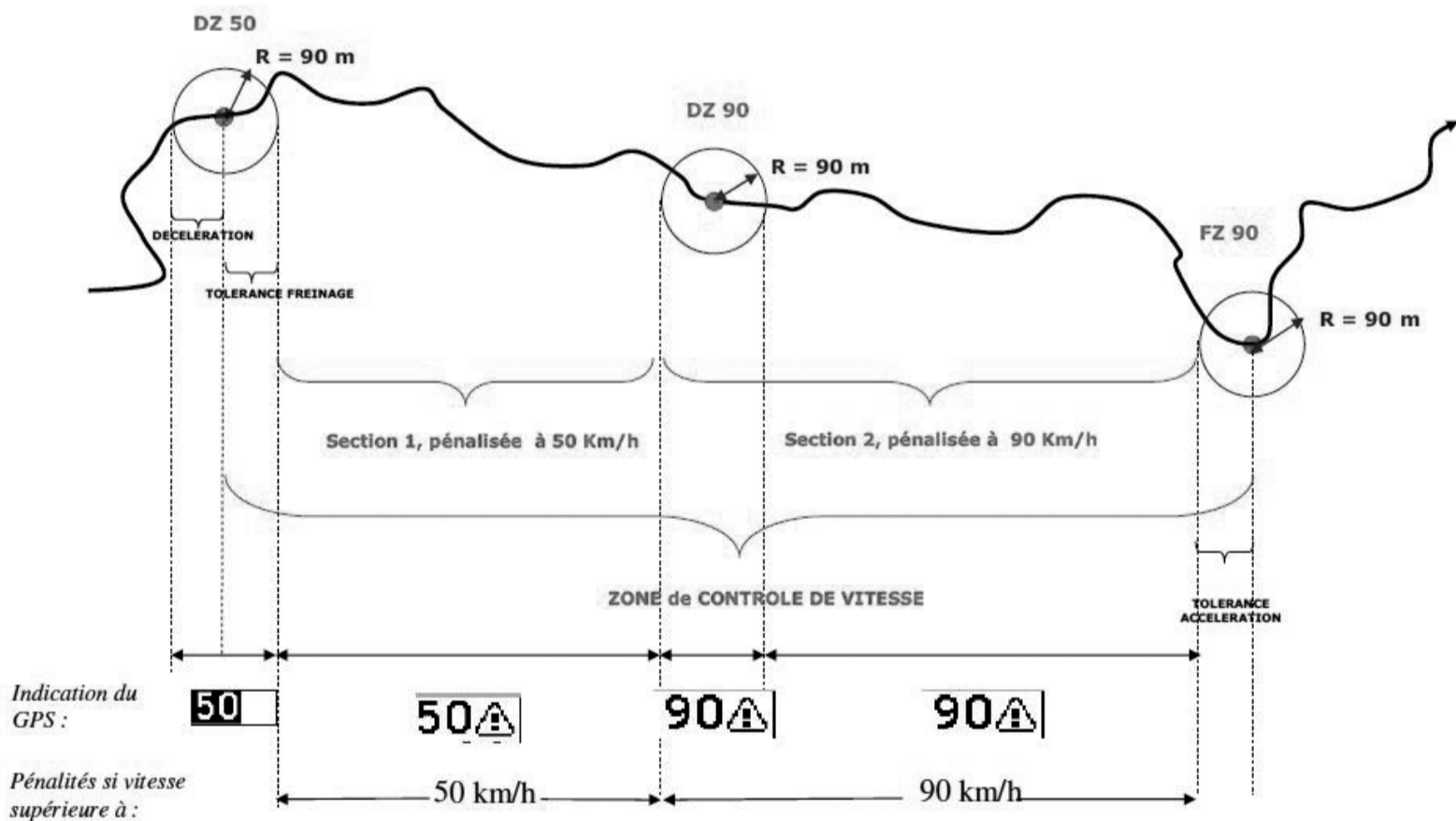


80.16.4 Zones de Contrôle de vitesses successives avec vitesses différentes

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

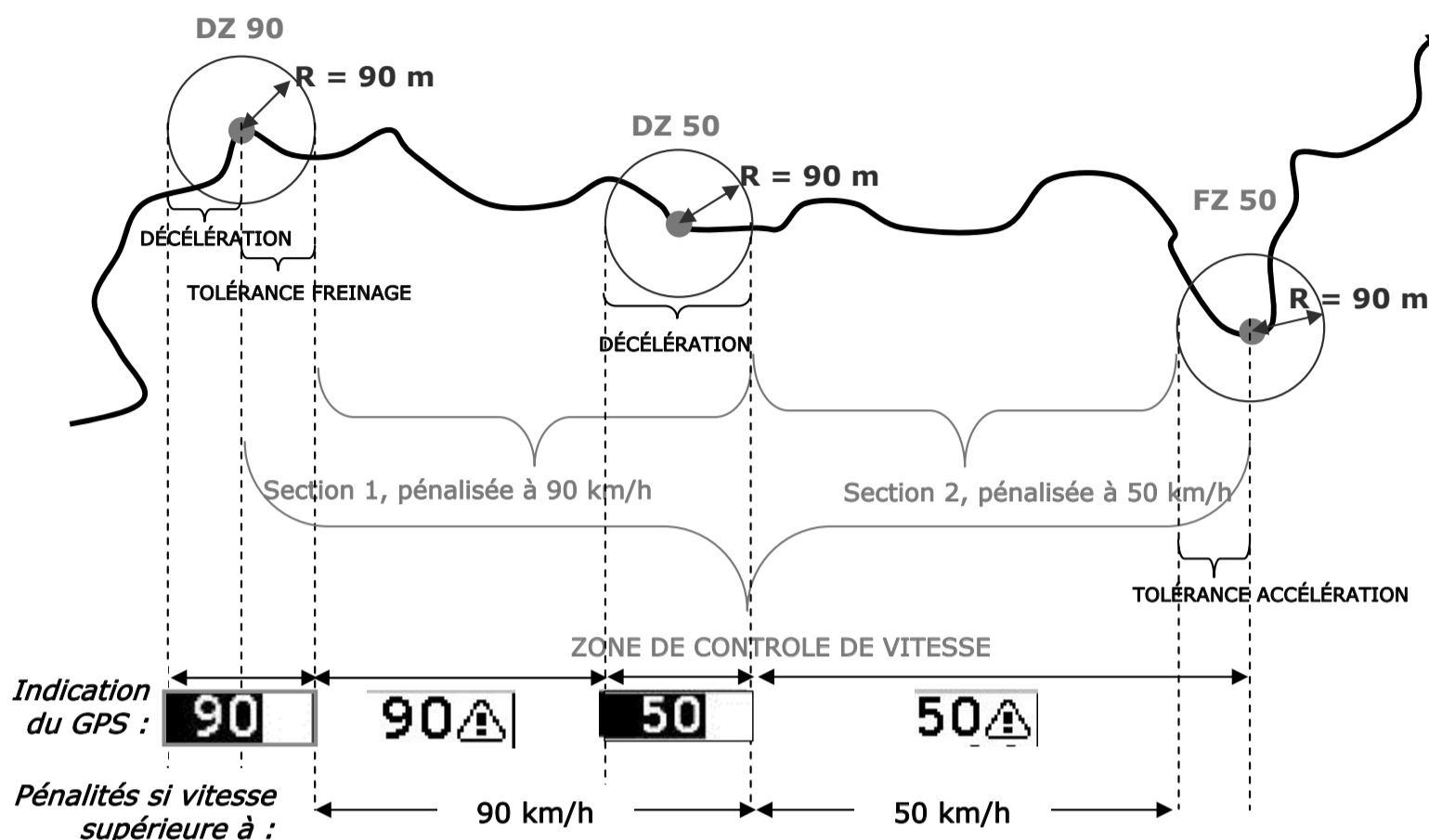
Dans une zone constituée de 2 zones de contrôle de vitesse successives, ayant 2 vitesses maximales de valeur différente, le waypoint assurant la transition avertira du changement de vitesse.

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



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

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



80.17 ORDRE DE DÉPART

80.17.1 Généralités

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

Les participants de la Catégorie 1 partiront en premier. Les participants de la Catégorie 2 partiront après un intervalle de 10 minutes.

L'ordre de départ des véhicules de la Catégorie 3 (SSV) sera défini à chaque épreuve en concertation avec l'organisateur et les représentants de la FIA. Il prendra en compte la nature du terrain, les véhicules engagés et tout élément permettant d'assurer la plus grande sécurité à l'ensemble des concurrents.

Dans le cas où le format de l'épreuve le permet (même itinéraire et même timing) les catégories 1 et 2 seront mixées au départ.

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

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

Dans le cas d'un regroupement, l'ordre de départ sera celui de l'arrivée au contrôle horaire. Les quinze premiers concurrents partiront un par un toutes les trois minutes, les autres partiront (un par un ou deux par deux) de minute en minute ou de 30 secondes en 30 secondes.

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

80.17.2 Super Spéciale

L'ordre de départ de la Super Spéciale sera établi selon le classement provisoire du Championnat du Monde des Rallyes Tout Terrains en cours ou, pour la première épreuve de la saison, le classement final du Championnat de l'année précédente.

Les 15 meilleurs concurrents de chaque catégorie (1, 2 et 3) partiront dans l'ordre inverse de leur classement.

L'intervalle entre les concurrents sera défini dans le Règlement Particulier.

Si un ou plusieurs concurrents de notoriété (à la discrétion du jury) sont engagés alors qu'ils n'apparaissent pas dans le classement provisoire du championnat en cours, ils partiront en premier devant les concurrents classés au Championnat du Monde FIM.

Après l'arrivée de la Super Spéciale, trois classements distincts seront effectués; un pour la catégorie 1, un pour la catégorie 2 et un pour la catégorie 3.

80.17.3 Première Étape

L'ordre de départ de la première étape se fera suivant le classement de la Super Spéciale : Les 15 concurrents ayant effectués les meilleurs temps de chaque catégorie (Catégories 1, 2 et 3) de la Super Spéciale, partiront aux quinze premières places dans l'ordre inversé de leur catégorie respective.

Si aucune Super Spéciale n'est disputée (cas de force majeure) :

L'ordre de départ de la première étape se fera suivant le classement provisoire du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain en cours, ou du classement final du Championnat de l'année précédente pour la première manifestation de la saison. Les 15 meilleurs concurrents de ce classement de chaque catégorie (Catégorie 1, 2 et 3) partiront dans l'ordre inverse, un par un toutes les trois minutes pour les concurrents de la catégorie 1 et un par un toutes les 2 minutes pour les concurrents de la catégorie 2 et 3, les autres partiront (un par un ou deux par deux) de minute en minute ou de 30 secondes en 30 secondes.

Si un ou plusieurs concurrents de notoriété (à l'appréciation du jury) sont engagés alors qu'ils ne figurent pas au classement provisoire du championnat en cours, ils partiront en premier avant les concurrents classés au championnat du Monde FIM.

80.17.4 Deuxième Étape et Étape subséquentes

L'ordre de départ de la deuxième Étape et Étapes subséquentes se fera dans l'ordre du classement scratch du Secteur Sélectif, ou du cumul des Secteurs Sélectifs de la veille.

Catégorie 1 :

Les quinze premiers concurrents partiront un par un toutes les trois minutes (3), les autres partiront (un par un ou deux par deux) de minute en minute ou de 30 secondes en 30 secondes.

Catégorie 2 :

Les quinze premiers concurrents partiront un par un toutes les deux (2) minutes, les autres partiront (un par un ou deux par deux) de minute en minute ou de 30 secondes en 30 secondes.

Catégorie 3 :

Les quinze premiers concurrents partiront un par un toutes les deux (2) minutes, les autres partiront un par un de minute en minute.

80.17.5 Dernière Étape

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

80.17.6 Départ collectif (Mass Start)

L'organisation d'un départ collectif n'est pas recommandée. Si toutefois, un départ collectif est organisé, il devra avoir lieu uniquement si le terrain le permet (pas de poussière) et lors de la dernière Étape. La procédure de ce départ collectif doit être publiée dans le RP.

80.17.7 Étape Marathon

Définition : L'Étape Marathon se compose de deux jours de compétition. Chaque journée de compétition est une étape en soi.

L'organisation d'une Étape Marathon est obligatoire. L'Étape Marathon ne peut en aucun cas inclure la dernière étape.

Durant la nuit entre les deux jours de course, un bivouac sans assistance extérieure appelé Bivouac Marathon sera organisé. La présence des concurrents sur ce bivouac est obligatoire.

Si un Bivouac Marathon n'est pas organisé, les concurrents pourront rentrer à leur bivouac ou hôtel après avoir laissés leurs machines dans un Parc Fermé.

Pour les véhicules de la Catégorie 1 et la Catégorie 2 :

- 1. Une seule Étape Marathon peut être organisée pendant la durée de l'événement. Si l'événement a une durée de plus de dix jours, une deuxième Étape Marathon peut être organisée (doit être validée par la commission CRT).*
- 2. L'Organisation doit prévoir une zone appelée Parc Assistance Marathon délimitée dans le Bivouac et doit être sécurisée.*
- 3. Seuls les officiels de l'événement ainsi que l'équipe de télévision de l'organisation sont autorisés à entrer dans le Parc Assistance Marathon. La presse ne sera pas acceptée.*
- 4. Les roues des motos/quads de la Catégorie 2 seront marquées par l'équipe technique l'après-midi précédant le premier jour de l'Étape Marathon. Pour les concurrents de la Catégorie 1, les pneus auront déjà été marqués lors des vérifications techniques de début d'épreuve. Ils devront toutefois se présenter devant la même équipe technique pour marquage des roues. L'horaire ainsi que le lieu doivent être spécifiés dans le RP.*

Si un concurrent n'a pas marqué les pneus dans le temps établi dans le RP, une pénalité sera appliquée.

5. *Il est totalement interdit de remplacer les pneus non marqués durant les deux jours de l'Étape Marathon. En cas de non-respect de cette règle, une pénalité pour assistance interdite sera appliquée.*
6. *L'échange de pneus/roues entre les concurrents est interdit.*
7. *Les concurrents sont autorisés à travailler sur leur motorcycle/SSV dès leur entrée au Parc Assistance Marathon :*

Pour les concurrents de la Catégorie 1, le temps de travail sera défini dans le RP. Aucune aide entre les concurrents n'est autorisée.

Pour les concurrents de la Catégorie 2, le temps de travail est fixé à 60 minutes. Les concurrents ne peuvent utiliser que les outils et matériels qu'ils ont emportés ou ceux d'un autre concurrent (Chaîne, filtre, etc.). L'échange de pièces entre concurrents est autorisé.

Si un concurrent reste plus longtemps que son temps alloué, mais au maximum 30 minutes, il sera pénalisé d'une heure. Au-delà de ces trente minutes, il devra impérativement quitter le Parc Assistance Marathon.
8. *Il est interdit à un concurrent qui a quitté le Parc Assistance Marathon d'y revenir.*
9. *Les concurrents seront autorisés à entrer au Parc Assistance Marathon le matin, 10 minutes avant leur heure de départ.*
10. *Le deuxième jour de l'Étape Marathon, le marquage des pneumatiques/roues sera contrôlé par l'équipe technique du CH Bivouac.*
11. *Le Bivouac de l'Étape Marathon doit respecter le code FIM de l'Environnement.*
12. *Si la machine, après la première étape de l'Étape Marathon n'est pas en mesure de repartir le lendemain, le concurrent doit réparer sa machine, sinon il ne sera pas autorisé à prendre le départ de la seconde étape de l'Étape Marathon. Il sera pénalisé de 6 heures.*

80.17.8 Changement de l'ordre de départ

Pour des raisons de sécurité, à l'issue de chaque Étape, le Jury International FIM peut repositionner un concurrent, à sa propre discrétion et sur demande du concurrent auprès du Directeur de Course, en ce qui concerne les ordres de départ de l'Étape suivante.

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

Le nombre de reclassement autorisé est à la discrétion du Jury International FIM. La demande devra être faite avant le briefing journalier du soir.

80.17.9 Départ pas pris ou abandon dans un Secteur Sélectif / Étape

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

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

Six (6) heures pour l'étape non prise + PS + Temps maximum du Secteur Sélectif + la valeur de tous les waypoints non validés.

Le concurrent qui prend le départ d'une étape, puis qui quitte celle-ci, sera pénalisé comme suit (il n'est pas autorisé pour le concurrent de rejoindre la ligne d'arrivée après avoir quitté la piste) :

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

Catégorie 1 : Pour obtenir des points FIM, un concurrent ne doit pas avoir plus d'une (1) PS par rapport au nombre total de Secteurs Sélectifs du Rallye. Si plus qu'une (1) PS, ce concurrent peut terminer le Rallye mais figurera dans le classement FIM avec zéro point).

Catégorie 2 et 3 : Pour obtenir des points FIM, un concurrent ne doit pas avoir plus de 25 % de PS par rapport au nombre total de Secteurs Sélectifs du Rallye, arrondis vers le haut (exemple : 6 SS en total, 25% représente 1,5, arrondi à 2. Si plus que 2 PS, ce concurrent termine le Rallye mais figurera dans le classement FIM avec zéro point).

Dans tous les cas, pour figurer au classement final FIM, le concurrent devra prendre le départ du dernier Secteur Sélectif, franchir la ligne d'arrivée et mettre son motorcycle/quad/SSV dans le Parc Fermé avant l'heure limite de sa fermeture.



80.17.10 *Motocycle/SSV pas en état de prendre le départ*

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

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

80.18 *ASSISTANCE, REMORQUAGE ET RAVITAILLEMENTS*

80.18.1 *Généralités*

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

Tout concurrent est responsable de son assistance et/ou de son mécanicien. Tout comportement irrégulier de l'assistant et/ou du mécanicien durant l'épreuve (vérifications, liaison, zone d'assistance autorisée, parc fermé, paddock, etc.) entraînera une pénalité pour le concurrent.

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

80.18.2 Assistance autorisée

1. Dans un Secteur Sélectif :

L'assistance et le remorquage sont autorisés même pour franchir la ligne d'arrivée, sans pénalité, uniquement par un équipage d'une voiture, d'une moto, d'un SSV ou d'un camion régulièrement engagé et encore en course.

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

2. Sur les Secteurs de Liaison :

Lors des départs et arrivées de Spéciales ainsi que dans les secteurs de liaisons, l'assistance est autorisée (le changement de pneu y est interdit). Les véhicules de la catégorie Assistance et leurs équipages pourront travailler sur les motos/SSV.

Lors d'une Étape Marathon l'assistance n'est autorisée que : avant le départ et sur la liaison départ du jour 1 ainsi qu'à l'arrivée et la liaison arrivée du jour 2. Si l'Assistance est faite n'importe où ailleurs, le concurrent sera pénalisé de 6 heures.

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

3. Au bivouac :

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

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

80.18.3 Assistance interdite

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

1. Le transport de pièces et/ou d'effets personnels ou l'assistance, le transport ou le remorquage par un véhicule et/ou une personne autre qu'un équipage d'une voiture, d'une moto, d'un SSV ou d'un camion régulièrement engagé et encore en course, par les véhicules et leurs équipages de la catégorie Assistance.
2. Le dépôt, le largage, le parachutage de pièces, outillage, huile et carburant, sur l'ensemble du territoire des pays traversés par le Rallye.
3. Toute assistance dans un lieu clos, fermé ou gardienné, même si ce lieu se trouve dans la zone du bivouac. Une tente n'est pas considérée comme un lieu clos.
4. La présence d'un véhicule de la catégorie Assistance sur l'itinéraire d'un . Secteur Sélectif.
5. Lors d'une étape à plusieurs Secteurs Sélectifs, l'assistance est interdite aux départs, arrivées et sur les liaisons des spéciales intermédiaires. Seule sera autorisée l'assistance au départ du premier Secteur Sélectif et à l'arrivée du dernier Secteur Sélectif. **Le changement de pneu y est interdit.**
6. Lors d'un ravitaillement essence (refuelling) dans une Spéciale l'assistance est interdite avant, pendant et après le ravitaillement essence.
7. Toute assistance aérienne non gérée par l'organisation. Par assistance aérienne est considérée toute présence sur une Étape d'un aéronef ayant à son bord au moins une personne ayant un lien quelconque avec un concurrent.

80.18.4 Carburant / Autonomie

80.18.4.1 Autonomie

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

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

80.18.4.2 Ravitaillement en essence en Secteur Sélectif

La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.

Le ravitaillement en carburant doit être effectué moteur arrêté. Le concurrent ne peut être sur sa machine.

Catégorie 1, Groupe 1 / Catégorie 2, Groupe 1 et 3 / Catégorie 3 :

Chaque ravitaillement en cours de Secteur Sélectif fera l'objet d'une neutralisation de 20'.

Catégorie 2, Groupe 2 :

Chaque ravitaillement en cours de Secteur Sélectif fera l'objet d'une neutralisation de 20'. Les concurrents des catégories 1 et 2 sont également tenus de s'arrêter, même s'ils ne font pas le plein.

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

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

La neutralisation pourra être gérée par le GPS sans l'assistance d'un commissaire. Le concurrent sera alors seul responsable de son heure de départ de la neutralisation.

Tout départ en avance de ce contrôle sera pénalisé de la manière suivante :

- *2 minutes pour chaque période de 30 secondes*

Cette pénalisation sera également applicable à la sortie de toute neutralisation.

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

80.18.4.3 Ravitaillement en essence en Secteurs de Liaison et au bivouac

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

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

80.19 FICHE DE POINTAGE

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

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

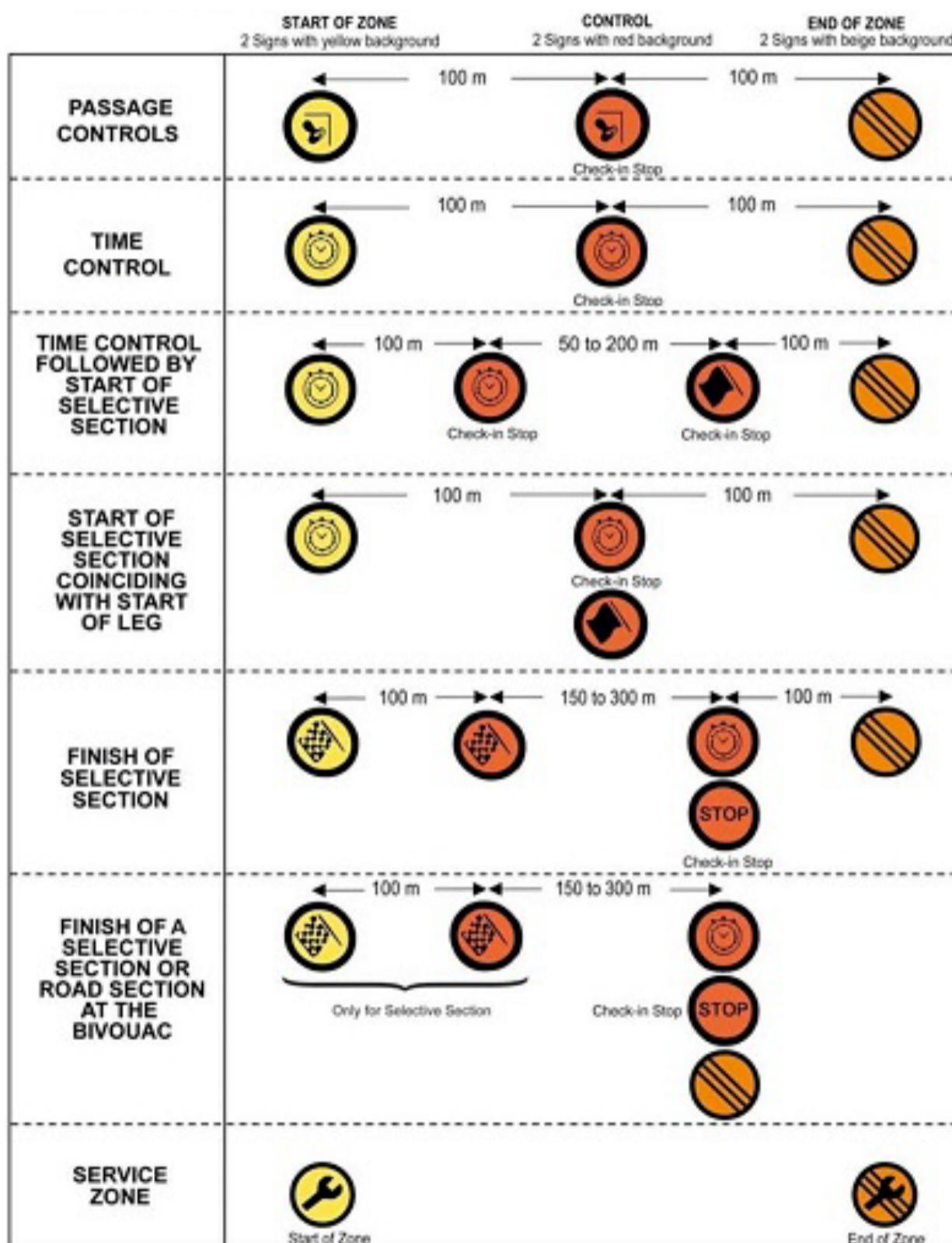
La perte de la fiche de pointage entraîne une pénalité de cinq minutes.

- 5. Un concurrent ne peut présenter sa fiche de pointage lors d'un contrôle sans avoir son motorcycle/SSV.*

80.20 ZONES DE CONTRÔLE

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

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



1. Les postes de contrôle sont opérationnels une heure avant l'heure idéale de passage du premier concurrent, sauf décision contraire du Directeur de course. Ils cesseront d'opérer une heure après l'heure idéale du dernier concurrent en tenant compte :
 - de son heure de départ
 - du temps imparti
 - du délai de mise hors course de la manifestation
 - du temps maximum autorisé
2. Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune. A une distance d'environ 100 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau à fond rouge. La fin de la zone de contrôle, 100 m plus loin environ, est indiquée par un panneau final à fond beige avec trois barres noires transversales.

Les panneaux devront toujours se trouver sur la droite de la zone de contrôle. La largeur de cette zone ne pourra excéder 15 m. Dans les zones où divers accès sont possibles, il est obligatoire de délimiter cette largeur par un double panneau officiel.
3. Toute zone de contrôle, c'est-à-dire toute zone comprise entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau final beige est considérée comme Parc Fermé. La durée de l'arrêt ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.
4. Il est strictement interdit de pénétrer ou de sortir d'une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire du Rallye ou de pénétrer à nouveau dans une zone de contrôle lorsque la fiche de pointage a déjà été pointée à ce contrôle. Dans ce cas, les pénalités seront les suivantes :
 - a) 1^{ère} infraction : 10 minutes
 - b) 2^{ème} infraction : 1 heure
 - c) 3^{ème} infraction et suivantes : 3 heures
5. L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des concurrents. L'heure officielle est l'heure GPS.
6. Les concurrents sont tenus, sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la disqualification, de suivre les instructions du chef de poste du contrôle.
7. Toutes les distances définissant les zones de contrôle sont approximatives et ne peuvent en aucun cas faire l'objet de plaintes.

80.21 **CONTRÔLES HORAIRES**

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

Aux contrôles horaires de fin d'Étape, ainsi qu'au Parc Fermé de fin d'Épreuve, les concurrents sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité. Tout retard entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisé à raison de une minute par minute ou fraction de minute jusqu'à la limite du Temps Maximum Autorisé.

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

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

Le concurrent pourra prendre le départ le lendemain matin s'il est conforme aux dispositions de l'article 80.13, 2^{ème} paragraphe.

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

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

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

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

Le concurrent n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée du motorcycle/SSV dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.

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

L'application de la pénalité forfaitaire pour dépassement du temps maximum autorisé en Secteur Sélectif, définie à l'art. 80.19, peut être modifiée à tout moment par décision du Jury International des Commissaires Sportifs sur proposition du Directeur de Course. Les concurrents en seront informés aussitôt que possible.

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

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

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

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

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

80.21.1 Temps maximum autorisé

1. Secteur de Liaison - Départ et arrivée :

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

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

2. Secteur Sélectif

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

80.21.2 Changement du temps maximum autorisé

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

80.22 CONTRÔLES DE PASSAGE

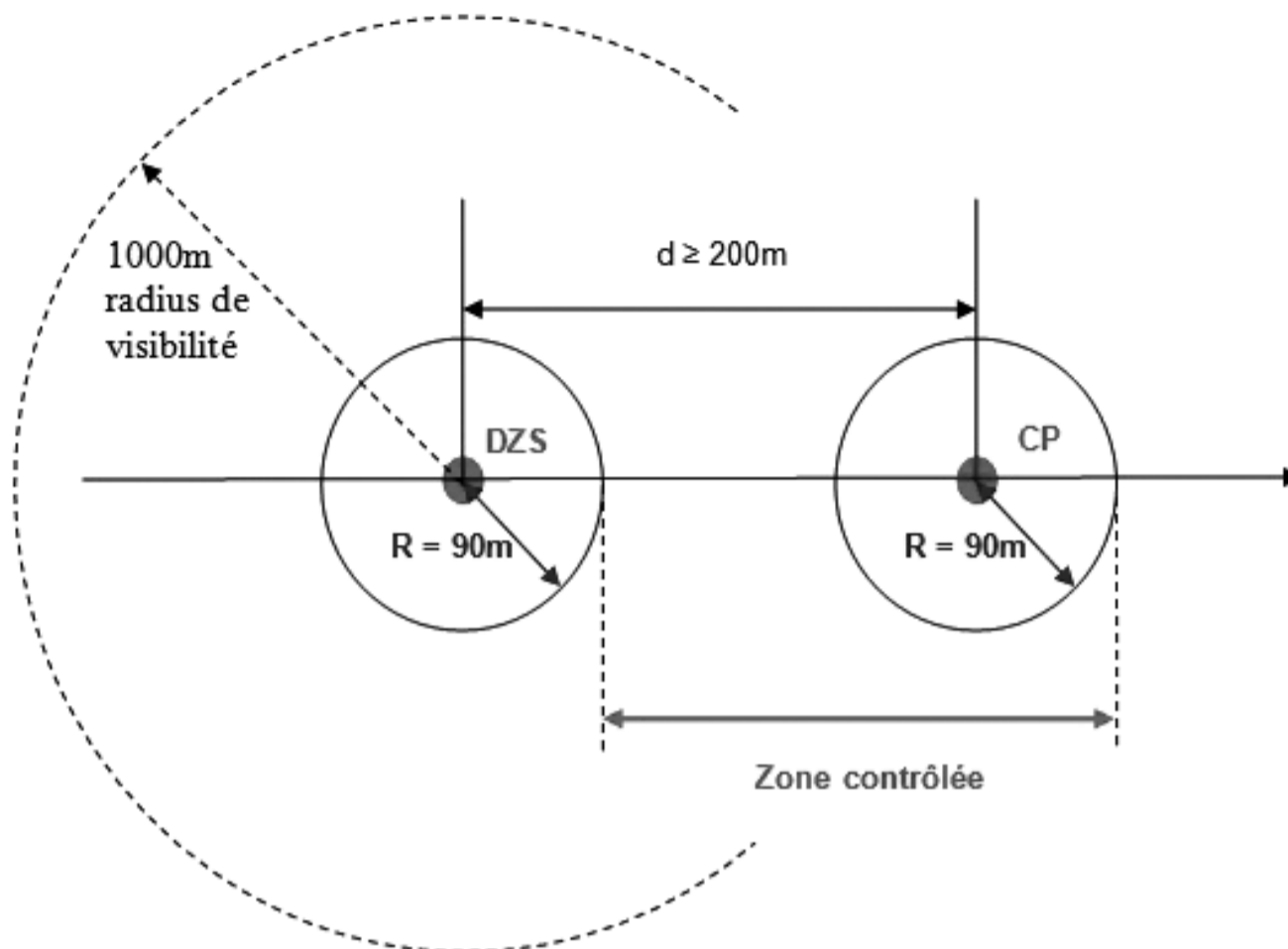
Pour chaque Étape, des points de passage obligatoires significatifs, matériellement repérables et identifiables sur les cartes distribuées par l'organisation, seront mentionnés sur le road book et les dessins précis seront représentés par le sigle CP.

Voir art. 80.20 pour la signalisation des contrôles.

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

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

Dans le but de sécuriser la zone des CP, une « Zone de sécurité » sera installée à chaque CP; la vitesse y sera limitée à 40 km/h et contrôlée par le GPS; le contrôle de vitesse sera effectué selon le croquis ci-dessous. Les panneaux réglementaires d'entrée de zone de CP n'indiquent pas le Début de zone de Sécurité (DZS), seules les informations affichées sur l'écran du (des) GPS feront foi.



80.22.1 *Heure de fermeture des Contrôles de Passage*

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

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

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

80.22.2 *Fermeture des Contrôles de Passage*

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

80.22.3 Pénalité pour CP manquant

Les pénalités sont les suivantes :

CP manquant i.e. WPS manquant : 120'

Perforation ou tampon manquant à un CP : 5'

80.23 REGROUPEMENTS

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

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

Ils devront ensuite conduire immédiatement et directement leur motorcycle/SSV au Parc Fermé.

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

80.24 PÉNALTÉS FORFAITAIRES (PF) / PÉNALTÉS SPORTIVES (PS)

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

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

80.25 PARC FERME

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

80.25.1 Principe

Les motos/SSV sont en régime de Parc Fermé :

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

Toute infraction au régime du Parc Fermé entraînera la disqualification.

80.25.2 Accès

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

Les concurrents pourront entrer et sortir leurs motos/SSV du Parc Fermé moteur en marche.

Après avoir garé son motorcycle/SSV au Parc Fermé, le concurrent devra quitter immédiatement le parc qui sera dès lors interdit à toute entrée.

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

80.25.3 Règles

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

- de faire le plein d'essence*
- d'effectuer des réparations*
- de toucher au motorcycle/SSV d'un autre concurrent*

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

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

80.26 BIVOUAC

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

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

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

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

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

80.27 ÉQUIPEMENT MÉDICAL

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

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

Chaque véhicule et hélicoptère doit posséder au minimum :

- un système de Tracking
- 1 radio VHF
- 1 téléphone satellite

80.27.1 Trousse médicale de première urgence

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

- Un désinfectant pour 40 litres d'eau (hydrochlorazone ou micropure)
- Un collyre (Boroclarine, Piroftal ou équivalent)
- Un antalgique (Aspirine, analgésique ou équivalent)
- Deux antidiarrhéiques (Immodium, Ercéfuryl, Bimixin ou équivalent)
- Un antibiotique (Oracilline, Totapen ou équivalent)
- Des pansements gras, compresses stériles, deux bandes, sparadrap, 5 épingles à nourrice, un rouleau d'élastoplaste
- Un désinfectant cutané (Bétadine ou équivalent)

- Une crème solaire pour la peau et les lèvres
- Des vitamines C à croquer
- Des comprimés de sel (Enervit, Nergisport Sodium ou équivalent)
- Une crème calmante (Biafine)

80.28 ÉQUIPEMENT DE SURVIE

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

- *Un réservoir souple de 3 litres d'eau minimum porté par le concurrent, du type « Camelbak ». A chaque ravitaillement, les concurrents doivent remplir leur Camelbak avec de l'eau.*
- *Une ration de survie*
- *Une lampe de poche, si possible clignotante*
- *Un miroir de détresse*
- *Une boussole, portable, en plus de celle éventuellement montée sur le motorcycle/SSV*
- *Un briquet*
- *Une carte générale du pays traversé (type Michelin), cartes satellites interdites*
- *Une couverture de survie en aluminium (2 m x 1 m environ), servant de couverture isothermique et permettant les signaux sol-air*
- *Le Klaxon du Système d'Alarme de Véhicule à Véhicule (exemple Sentinel)*
- *Le Système de Tracking*
- *Le GPS*
- *1 balise de détresse fournie par l'organisateur*

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

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

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

80.29 ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

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

80.29.1 Equipement de sécurité obligatoire pour les Rallyes

Au site du 1^{er} départ de liaison de l'étape du jour (ou au départ d'un Secteur Sélectif, si pas de liaison), les équipes techniques gérant le GPS, le Tracking System et le Sentinel devront être présents avant le départ afin de vérifier le matériel et les connectiques. Les concurrents doivent impérativement se présenter à la procédure de contrôle.

Un concurrent qui a un problème technique sur son appareil / instrument (GPS, Tracking, Road book électronique) peut le réparer en présence du technicien. Il doit absolument le faire avant son heure de départ.

L'Organisateur ajoutera 15 minutes au temps de la liaison afin de permettre l'intervention du technicien. Dans tous les cas l'ordre de départ des 15 premiers ne pourra pas être modifié.

Si le problème persiste, le concurrent prendra son départ comme prévu et effectuera la réparation après la zone de départ.

Gilet gonflable et autres protections (Cat. 1 et 2)

Sur l'intégralité du parcours, le port d'un gilet ou veste airbag, de protections dorsales et thoraciques est obligatoire sous peine de disqualification. Le système d'airbag doit être conforme aux normes d'homologation FIM et les protections passives doivent être certifiées comme suit :

- *Pectorale : norme EN14021 ou EN1621-3*
- *Dorsale : norme EN1621-2*

Ces protections peuvent être portées séparément ou combinées dans un produit unique.

Le concurrent devra emporter avec lui une cartouche de rechange pour son gilet de gonflage.

Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer que l'airbag soit opérationnel au départ du secteur sélectif :

- *Niveau de batterie suffisant*
- *Cartouche de gaz changée en cas d'activation*

Les produits utilisés devront avoir été certifiés par la FIM.

Le collier cervical n'est pas compatible avec l'airbag et est donc interdit.

En cas de gonflage de l'airbag pendant la première partie d'une épreuve spéciale, le concurrent pourra poursuivre le secteur sélectif jusqu'au ravitaillement en essence où il devra alors remplacer sa cartouche usagée. Si ce gonflage intervient après le ravitaillement en essence ou si le secteur sélectif ne comporte pas de ravitaillement en essence, le concurrent pourra terminer le secteur sélectif ainsi et devra remplacer sa cartouche usagée en arrivant au bivouac.

Des contrôles pourront être effectués au départ du secteur sélectif ainsi qu'à la sortie de la neutralisation à l'issue du ravitaillement essence.

Le concurrent ne pourra en aucun cas se retourner contre la FIM ou contre l'organisateur en cas de mauvais fonctionnement du gilet.

Pour l'année 2021, année de mise en place de cette mesure, des dérogations aux règles ci-dessus, pourront être accordées en tenant compte des possibilités pour les pilotes de se procurer un équipement homologué FIM.

Appareil GPS

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

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

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

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

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

Système de Tracking

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

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

Système d'Alarme de Véhicule à Véhicule

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

Le système d'Alarme de Véhicule à Véhicule est obligatoire pour la Catégorie 3.

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

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

Balise de détresse

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

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

Tripmeter (odomètre) d'un modèle libre

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

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

80.29.2 Équipement de sécurité optionnel

Les répéteurs de cap GPS et de vitesse ainsi que les compas magnétique ou électronique sont autorisés.

80.29.3 Equipements interdits

Seuls les écrans numériques fournis par l'organisation (GPS, TRIP, Road Book etc...) pourront être installés sur les motos de la Catégorie 1. Aucun autre écran numérique ne peut être installé sans l'autorisation préalable du Directeur Technique de la FIM ou du Chef des Commissaires Techniques.

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

Pour des raisons de sécurité uniquement, la possession d'un téléphone satellite et/ou d'un GSM est autorisée. Le(s) numéro(s) d'appel devra (ont) être signalé(s) lors des vérifications administratives. Les téléphones doivent être éteints sur chaque Secteur Sélectif.

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

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

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

Moyens satellitaires :

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

Données :

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

80.30 ENVIRONNEMENT

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

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

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

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

80.31 CHRONOMÉTRAGE

Instruments de chronométrage

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

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

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

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

Les concurrents doivent accepter tout type de système de chronométrage.

80.32 ABANDON - DISQUALIFICATION

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

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

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

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

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

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

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

80.33 FERMETURE DE PISTE

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

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

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

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

80.34 CLASSEMENTS

80.34.1 Généralités

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

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

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

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

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

80.34.2 Définitions des différents classements

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

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

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

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

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

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

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

80.34.3 **Format des résultats journaliers**

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

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

Classement Général scratch :

Un pour la Catégorie 1 - RallyGP

Un pour la Catégorie 2 - Rally2

Un pour la Catégorie 3 - SSV

Catégorie 1 - Groupe 1 : Championnat du Monde FIM RallyGP

Classe 1 : Coupe du Monde FIM Féminine RallyGP

Classe 2 : Coupe du Monde FIM Junior RallyGP

Classe 3 : Trophée FIM Vétérans RallyGP

Catégorie 2 - Groupe 1 : Coupe du Monde FIM Moto-Rally Rally2

Catégorie 2 - Groupe 2 : Coupe du Monde FIM Moto-Enduro Rally2

Catégorie 2 - Groupe 3 : Coupe du Monde FIM Quads Rally2

Trophée : Trophée Aventure FIM Rally2

Catégorie 3 : Coupe du Monde FIM SSV

80.34.4 **Attribution des points à la fin de la manifestation**

Lors de chaque manifestation du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, des points sont attribués, selon le barème ci-dessous, à tous les concurrents et constructeurs classés dans la catégorie Championnat du Monde Motos ainsi qu'aux concurrents de chacune des Coupes du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain et Trophée (si applicable).

Catégorie 1 - Groupe 1 : Championnat du Monde FIM RallyGP

Classe 1 : Coupe du Monde FIM Féminine RallyGP

Classe 2 : Coupe du Monde FIM Junior RallyGP

Classe 3 : Trophée FIM Vétérans RallyGP

Catégorie 2 - Groupe 1 : Coupe du Monde FIM Moto-Rally Rally2

Catégorie 2 - Groupe 2 : Coupe du Monde FIM Moto-Enduro Rally2

Catégorie 2 - Groupe 3 : Coupe du Monde FIM Quads Rally2

Trophée : Trophée Aventure FIM Rally2

Catégorie 3 : Coupe du Monde FIM SSV

Il n'y a pas d'attribution de points pour le classement scratch.

Position	Score
1 ^{er}	25 points
2 ^{ème}	20 points
3 ^{ème}	16 points
4 ^{ème}	13 points
5 ^{ème}	11 points
6 ^{ème}	10 points
7 ^{ème}	9 points
8 ^{ème}	8 points
9 ^{ème}	7 points
10 ^{ème}	6 points
11 ^{ème}	5 points
12 ^{ème}	4 points
13 ^{ème}	3 points
14 ^{ème}	2 points
15 ^{ème} et plus	1 point

Coefficients :

- **Un Rallye FIM aura un coefficient de 1.**
- **Un Rallye Marathon FIM aura un coefficient de 1,5. Le résultat sera multiplié par 1,5 et arrondi à l'entier supérieur.**

80.34.5 Format des résultats à la fin de la manifestation

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

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

80.34.6 **Approbation des résultats**

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

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

Cet horaire sera calculé en tenant compte :

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

Il devra impérativement être respecté.

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

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

80.34.7 **Affichage**

Les différents classements seront affichés chaque soir au bivouac à 19h00 (sauf si un autre horaire est explicitement indiqué dans le RP) (ou dès que possible) au panneau officiel.

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

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

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

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

Classement Général scratch :

Un pour la Catégorie 1 - RallyGP

Un pour la Catégorie 2 - Rally2

Un pour la Catégorie 3 - SSV

Catégorie 1 - Groupe 1 : Championnat du Monde FIM RallyGP

Classe 1 : Coupe du Monde FIM Féminine RallyGP

Classe 2 : Coupe du Monde FIM Junior RallyGP

Classe 3 : Trophée FIM Vétéran RallyGP

Catégorie 2 - Groupe 1 : Coupe du Monde FIM Moto-Rally Rally2

Catégorie 2 - Groupe 2 : Coupe du Monde FIM Moto-Enduro Rally2

Catégorie 2 - Groupe 3 : Coupe du Monde FIM Quads Rally2

Trophée : Trophée Aventure FIM Rally2

Catégorie 3 : Coupe du Monde FIM SSV

80.34.8 Résultats du Championnat

Classement :

Catégorie 1 : Le classement final du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain, des Coupes du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain (Femmes, Juniors et Quads) et du Trophée FIM des Vétéran des Rallyes Tout Terrain sera établi sur la base des quatre meilleures épreuves du calendrier FIM, incluant au moins un Rallye Marathon.

Catégorie 2 et 3 : Pour les autres Prix FIM, le classement final se fera en tenant compte des épreuves (maximum 4 épreuves) éligibles pour les groupes, catégories et classes concernées.

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

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

Le concurrent qui aura obtenu le plus de points au classement général des Coupes du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain Quads, Féminine ou Junior se verra décerner le titre de vainqueur de la Coupe du Monde FIM correspondante. Le concurrent qui aura obtenu le plus de points au classement général du Trophée Vétérans (addition des trois meilleurs résultats du calendrier), se verra décerner le titre de vainqueur du trophée FIM Vétérans.

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

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

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

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

Pour le Trophée Aventure des Rallyes Tout Terrain, le classement est composé d'une seule classe, groupe 1 et 3 confondus.

Pour la Coupe du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain - SSV, le classement est composé d'une seule Catégorie SSV, Pilote et Copilote confondus.

Les points sont attribués aux pilotes. Toutefois, les copilotes figureront aussi dans le classement final avec le concurrent et recevront des récompenses.

Le copilote qui recevra le prix sera celui qui a obtenu le plus de points avec le pilote.

En cas d'ex æquo, le nombre de meilleures places du copilote avec le concurrent en question sera pris en considération.

Si l'ex-aequo subsiste, le copilote avec qui le concurrent a gagné les derniers points sera placé premier et recevra la récompense.

Disqualification

En cas de disqualification d'un concurrent dans une manifestation du Championnat du Monde FIM, ce concurrent se verra attribuer 0 (zéro) point au classement de la manifestation.

Ex-aequo

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

80.35 RÉCLAMATIONS - APPELS

1. *Toute réclamation devra être interjetée conformément à la procédure du Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM. Elle devra être faite par écrit et remise au Directeur de Course accompagnée de la caution en vigueur, montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est rejetée.*
Si la réclamation nécessite un démontage et montage de différentes parties d'un motorcycle/SSV, le réclamant devra verser une caution supplémentaire.
2. *Tous frais occasionnés par les travaux et par le transport du motorcycle/SSV seront à la charge du réclamant, si la réclamation s'avère non-fondée. Dans le cas contraire, ils sont à la charge du concurrent visé par la réclamation.*
3. *Le délai de réclamation pour le classement d'une étape s'étend jusqu'à trois heures après l'affichage du classement provisoire de l'étape (se reporter à l'article 80.34.2 pour l'horaire d'affichage des classements).*
4. *Le délai de réclamation, à la fin de la manifestation, sera d'une demi-heure à compter de l'heure d'affichage du classement général officiel.*

80.36 CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX

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

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

Le Chef d'Équipe du concurrent vainqueur de la catégorie Championnat du Monde Motos doit également prendre part à la cérémonie et recevoir un trophée.

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

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

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

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

80.37 CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX FIM ANNUELLE

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

TERMINOLOGIE ET DÉFINITIONS

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

<i>DTW (Distance to Waypoint)</i>	<i>Indication donnée par un GPS, indiquant la distance restante jusqu'au prochain Waypoint.</i>
<i>Durée d'une Manifestation</i>	<i>La Manifestation commence avec les contrôles administratifs ou vérifications techniques et se termine à l'expiration de l'un des délais suivants celui qui est plus tardif :</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>décali de réclamation ou d'appel;</i> - <i>fin des contrôles administratifs et des vérifications techniques à la fin de la manifestation entreprises en conformité avec le Code Sportif FIM;</i> - <i>fin de la remise des prix.</i>
<i>DZ</i>	<i>Début de la zone de contrôle de vitesse matérialisée, dans la mesure du possible, par un repère précis et un waypoint (WPM ou WPE). En cas de divergence entre les deux, c'est le waypoint qui fait foi.</i>
<i>Étape</i>	<i>Chacune des parties du Rallye séparées par un arrêt bivouac.</i>
<i>Étape Marathon</i>	<i>Étape avec assistance limitée à la fin de la journée dans le bivouac.</i>
<i>FMN</i>	<i>Fédération Motocycliste Nationale.</i>
<i>FMNR</i>	<i>Fédération Motocycliste Nationale Organisatrice.</i>
<i>FZ</i>	<i>Fin de zone de contrôle de vitesse matérialisée par un « WPE ».</i>
<i>GPS</i>	<i>« Global Positioning System » Géo Positionnement par Satellite est un système de localisation satellitaire permettant de déterminer une position sur la terre en longitude, latitude et altitude.</i>
<i>IV (Infraction Vitesse)</i>	<i>Tout dépassement de la vitesse maximale autorisée dans une zone de contrôle de vitesse.</i>
<i>Itinéraire officiel</i>	<i>Il est représenté par le passage dans l'ordre chronologique de chaque waypoint figurant au Road Book (WPV, WPM, WPE, DZ, FZ, CP) doit être suivi impérativement, sous peine de pénalisation.</i>
<i>Impulsion Vitesse (IMP)</i>	<i>Conformément au mode de fonctionnement permanent du GPS, une impulsion est enregistrée tous les 150 m environ. Les dépassements de vitesse dans une zone de contrôle de vitesse sont affichés dans la page speed du GPS « SPD ».</i>
<i>Jl</i>	<i>Jury International FIM.</i>

<i>Main Courante</i>	<i>Cahier d'informations aux pages numérotées et inamovibles, manuscrit et horodaté.</i>
<i>Secteur de Liaison</i>	<i>Tronçon d'itinéraire, à effectuer dans un temps imparti, compris entre deux contrôles horaires successifs.</i>
<i>Neutralisation</i>	<i>Temps pendant lequel les concurrents sont stoppés par la Direction de Course (conditions de Parc Fermé). Ce temps est identique pour tous les concurrents.</i>
<i>Parc Fermé</i>	<i>Zone dans laquelle aucune préparation, ni intervention n'est possible, sauf dans les cas expressément prévus par le Règlement Particulier de la manifestation.</i>
<i>Parcours</i>	<i>Il est défini par le Road Book officiel de la Manifestation, confirmé par l'équipe d'ouverture.</i>
<i>PC Course</i>	<i>Poste de Commandement du Rallye. Centre névralgique du Rallye qui coordonne et gère la course.</i>
<i>Pénalisation forfaitaire (PF)</i>	<i>Pénalisation en temps qui s'ajoute aux pénalisations déjà encourues par le concurrent dans des cas précis et répertoriées dans le Règlement Particulier.</i>
<i>Pénalisation liaison (PL)</i>	<i>Pénalisation en temps qui s'ajoute aux pénalisations déjà encourues par le concurrent dans des cas précis et répertoriées dans le Règlement Particulier et/ou dans l'art : 80.21.1</i>
<i>Pénalité sportive</i>	<i>Une pénalité en temps qui s'ajoute aux pénalisations déjà encourues par le concurrent dans des cas précis et spécifiés à l'article 80.17.8. la valeur de la PS est spécifiée dans le Règlement Particulier.</i>
<i>Regroupement</i>	<i>Arrêt prévu par la Direction de Course pour permettre le regroupement des concurrents restant en course et réduire les intervalles (conditions de Parc Fermé). Le temps d'arrêt peut être différent selon les concurrents.</i>
<i>Road Book</i>	<i>Tous les concurrents recevront un Road Book, sous forme de rouleau papier de format A5 comportant au maximum 5 lignes horizontales de kilométrages, dessins et informations, comprenant des notes caractéristiques et les waypoints obligatoires qui devront être suivis sous peine d'une pénalisation.</i>
<i>SOG (Speed Over Ground)</i>	<i>Indication donnée par un GPS, indiquant la vitesse d'un véhicule en mouvement.</i>

<i>Secteur Sélectif</i>	<i>Épreuve de vitesse pure en temps réel. Les départs des Secteurs Sélectifs sont soit précédés, soit jumelés à un Contrôle Horaire et suivis d'un Contrôle Horaire après l'arrivée.</i>
<i>Super Spéciale (SSS)</i>	<i>L'organisation d'une Super Spéciale est facultative. Si elle est prévue dans le déroulement de la manifestation, les concurrents doivent y participer. Une seule Super Spéciale peut être organisée qui déterminera les ordres de départ pour l'Étape suivante. Elle compte pour le classement de la manifestation ainsi que les éventuelles pénalités routières s'y rapportant. Ces pénalités seront comptabilisées dans le classement général de cette Étape et appliquées le jour même.</i>
<i>Temps estimé</i>	<i>Temps estimé par l'Organisateur pour effectuer un Secteur Sélectif.</i>
<i>Temps imparti</i>	<i>Chaque Secteur de Liaison devra se disputer dans un temps imparti que devront respecter les concurrents. Tout dépassement de ce temps imparti entraînera une pénalisation à la minute.</i>
<i>Temps maximum autorisé</i>	<i>Temps donné à chaque Secteur de Liaison et Temps Maximum donné pour chaque Secteur Sélectif, qui, en cas de dépassement, entraîne l'application de la pénalisation forfaitaire. A ce moment, le contrôle est dit fermé pour le concurrent considéré.</i>
<i>Temps réel</i>	<i>Temps réellement mis pour effectuer le parcours d'un Secteur Sélectif.</i>
<i>WPE (Waypoint Eclipse)</i>	<i>Point de passage obligatoire mémorisé dans le GPS, signalé au Road Book et dont les coordonnées ne sont pas révélées aux concurrents. Point vers lequel le GPS dirige le concurrent une fois que le waypoint précédent a été validé, et ce, quelle que soit la distance entre le waypoint et le WPE. Il fonctionne de la même façon entre plusieurs WPE successifs.</i>
<i>WPM (Waypoint Masqué)</i>	<i>Point de passage obligatoire mémorisé dans le GPS, signalé au Road Book et dont les coordonnées ne sont pas révélées aux concurrents. Le GPS ne dirige le concurrent vers ce point qu'une fois parvenu dans un rayon de 1 km de ce dernier.</i>

<p>WPN (Waypoint Navigation)</p>	<p><i>L'argument en faveur de ce rayon de validation de 200 m est de donner aux concurrents plus de liberté pour valider un WPN, en particulier en hors-piste ou dans les dunes. L'organisateur définira la position exacte lors de sa reconnaissance et, ce faisant, il tiendra compte du terrain (gravier, sable, etc.) pour la localisation du waypoint. Même en faisant cela, dans les dunes, avec de nombreux véhicules qui passent le waypoint, la situation peut changer (par exemple, les véhicules restent bloqués, la dune peut changer, etc. L'organisateur peut utiliser ce waypoint pour empêcher les concurrents d'éviter les itinéraires difficiles (par exemple, les dunes) ou des difficultés de navigation. Le GPS dirige les concurrents vers ce point qu'une fois qu'ils sont entrés dans le rayon d'ouverture de celui-ci.</i></p>
<p>WPS (Waypoint Sécurité)</p>	<p><i>Point de passage obligatoire dont les coordonnées sont indiquées aux concurrents sur le Road Book et mémorisées dans le GPS. Le waypoint est validé à 90 mètres. Vers un WPS, toutes les informations disponibles de l'appareil sont affichées à l'écran du GPS. WPS peut être utilisé pour des raisons de sécurité ou pour éviter les coupures et doit être utilisé dans toutes les zones de contrôle définies à l'article 80.20 ainsi que pour tout danger !!! (Danger 3).</i></p>
<p>WPT</p>	<p><i>« Waypoint » (Point GPS). Un point GPS est un point géographique défini par des coordonnées en longitude et en latitude. Il existe plusieurs types de points GPS : WPV, WPM, WPE, WPS. Tous les points GPS mentionnés au Road Book sont des points de passages obligatoires.</i></p>
<p>WPV (Waypoint Visible)</p>	<p><i>Point dont les coordonnées sont indiquées aux concurrents sur le Road Book et mémorisées dans le GPS. Vers un Waypoint visible, toutes les informations disponibles de l'appareil sont affichées à l'écran du GPS.</i></p>
<p>WPC (Waypoint Control)</p>	<p><i>WPC (Control Waypoint). Un WPC est un Waypoint qui permet de vérifier le respect du Road Book, sans qu'aucune information de navigation ne soit fournie par le GPS autre que, l'ordre de passage par rapport aux autres Waypoints ou cases du road book, ainsi que son nom.</i></p>

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALITÉS	Art. N°	Départ refusé	Disqualification	Pénalité de temps	Pénalité financière	Décisions Pénalités Sanctions du JI
Refus de la publicité de l'organisateur	Art. 80.4				100% des droits d'engagement	
Licence non valable	Art. 80.6	X				
Manœuvre antisportive, déloyale, incorrecte ou frauduleuse	Art. 80.6					Sanctions du JI
Moto non immatriculée	Art. 80.7	X				
Changement de moteur 1 ^{er} changement 2 ^{ème} changement 3 ^{ème} changement et suivant	Art. 80.7.3			15' 45' 120'		
Absence ou mauvaise apposition d'une plaque-numéro	Art. 80.7.4			X		Définie dans le RP
Absence ou mauvaise apposition d'au moins deux plaques ou du dossard	Art. 80.7.4	X		X		
Absence ou falsification d'une marque d'identification	Art. 80.8.2.1		X			
Absence des marques d'identification	Art. 80.8.2.1		X			
Refus de présenter sa machine à un contrôle technique	Art. 80.8.3					Jusqu'à la disqualification

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALITÉS	Art. N°	Départ refusé	Disqualification	Pénalité de temps	Pénalité financière	Décisions Pénalités Sanctions du JI
Non respect de la limite du niveau sonore durant la manifestation 1 ^{ère} infraction 2 ^{ème} infraction 3 ^{ème} infraction	Art. 80.8.3			15' 1h		Disqualification
Passage à plus de 200m d'un WP donné par l'organisateur	Art. 80.11.2			X		Définie dans le RP
Utilisation du code « 5555 Emergency » de déblocage	Art. 80.11.5			6 heures		
Utilisation du code « WPM » 1-3 utilisations : dès la 4 ^{ème} :	Art. 80.11.5			3 heures 6 heures		Par utilisation
Non respect des règles de circulation des pays traversés 1 ^{ère} infraction 2 ^{ème} infraction 3 ^{ème} infraction	Art. 80.12			30' 1 h		Jusqu'à la disqualification
Insuffisance du temps de repos entre deux Étapes et avis défavorable du médecin	Art. 80.13	X				
Non respect de l'itinéraire	Art. 80.15		X	X		Jusqu'à la disqualification

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALITÉS	Art. N°	Départ refusé	Disqualification	Pénalité de temps	Pénalité financière	Décisions Pénalités Sanctions du JI
Non respect de l'itinéraire dans les zones sensibles des Secteurs Sélectifs	Art. 80.15					
1 ^{ère} infraction				15'		
Empêcher intentionnellement le dépassement d'une moto	Art. 80.15					Jusqu'à la disqualification
Circulation en sens inverse dans un Secteur Sélectif	Art. 80.15		X	X		Jusqu'à la disqualification
Stationnement de plus de 30'' après le signal de départ	Art. 80.15.1			2'		
Départ anticipé	Art. 80.15.1			1'		
Non présentation de la moto moteur en marche	Art. 80.15.1			1' par mn de retard		
Refus de partir à l'heure et au rang attribué	Art. 80.15.1		X	X		Jusqu'à la disqualification
Arrêt volontaire dans la zone d'arrivée d'un Secteur Sélectif	Art. 80.15.2		X			
Dépassement de la vitesse autorisée	Art. 80.16					Selon l'Article
Retard sur l'heure théorique au départ d'une Étape	Art. 80.17.1					
Jusqu'à 30' ou 60' Plus de 30' ou 60'			X	1' par mn de retard		

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALITÉS	Art. N°	Départ refusé	Disqualification	Pénalité de temps	Pénalité financière	Décisions Pénalités Sanctions du JI
Absence de visa à un CP	Art. 80.22.3			X		Selon l'Article
Départ pas pris ou abandon dans un Secteur Sélectif/ Étape	Art. 80.17.8					Selon l'Article
Assistance ou remorquage des motos dans un Secteur Sélectif	Art. 80.18.2		X			
Assistance ou remorquage sur un Secteur de Liaison	Art. 80.18.2			3h		Sauf si autorisé par RP
Assistance interdite	Art. 80.18.3					Jusqu'à la disqualification
Rectification/ modification de la fiche de pointage	Art. 80.19		X			
Perte de la fiche de pointage	Art. 80.19			5'		
Passage à un contrôle sans la moto	Art. 80.19		X			
Non respect des instructions du Chef de Poste	Art. 80.20		X	X		Jusqu'à la disqualification
Non respect de l'entrée, la sortie et le sens de circulation dans la zone	Art. 80.20					
1 ^{ère} infraction				10'		
2 ^{ème} infraction				1 h		
3 ^{ème} infraction				3 h		

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALITÉS	Art. N°	Départ refusé	Disqualification	Pénalité de temps	Pénalité financière	Décisions Pénalités Sanctions du JI
<i>Retard ou avance à un CH après un Secteur de Liaison (sauf arrivée d'Étape pas de pénalité pour avance)</i>	<i>Art. 80.21</i>			<i>1' par mn</i>		
<i>Infraction au régime du Parc Fermé</i>	<i>Art. 80.25</i>		<i>X</i>			
<i>Absence d'une partie ou de tout l'équipement de survie</i>	<i>Art. 80.28</i>					
<i>Premières 30'</i>				<i>1' par mn</i>		
<i>Plus de 30' ou 60'</i>						<i>Départ refusé</i>
<i>Non déclaration d'abandon</i>	<i>Art. 80.32</i>				<i>Amende de 500 EUR à 3'000 EUR</i>	<i>Demande de sanction auprès de la FMN du concurrent</i>
<i>Refus de barrer les numéros de course après abandon/ disqualification</i>	<i>Art. 80.32</i>				<i>Amende de 500 EUR</i>	<i>Demande de sanction auprès de la FMN du concurrent</i>

Symboles Road Book

TRACKS		ZONES		SYMBOLS		SYMBOLS		ABBREVIATIONS	
	TARMAC ROAD		START		FENCE		PETROL STATION		LEFT AND RIGHT
	TRACK		DEPARTURE SELECTIVE SECTION		BARBED WIRE FENCE		MONUMENT		LEFT AND RIGHT
	OFF PISTE OFF TRACK		FINISH		RAILROAD		ANIMALS INDIVIDUAL		RIGHT AND LEFT
	LESS VISIBLE OLD TRACK		ARRIVAL SELECTIVE SECTION		HOLE		ANIMALS		ON THE LEFT ON THE RIGHT
	PISTE TRACK		TIME CONTROL		HOLE COLLAPPS		CAIRN		KEEP TO THE LEFT
	MAIN PISTE MAIN TRACK		CONTROL ZONE END		BUMPY		ROCKS INDIVIDUAL		KEEP TO THE RIGHT
	ROAD		START OF SERVICE AREA		TWISTY		MOUNTAIN INDIVIDUAL		KEEP STRAIGHT
	PARALLEL TRACKS		FINISH OF SERVICE AREA		SUMMIT		TREE INDIVIDUAL		MORE / LESS VISIBLE
	OFF PISTE		PASSAGE CONTROL		RUTS		PALM TREE		MORE VISIBLE
	OFF PISTE FORBIDDEN		START OF NEUTRALISATION		LATERAL INCLINATION		CAMEL GRASS		LESS VISIBLE
	FOLLOW MAIN PISTE		FINISH OF NEUTRALISATION		POST		VEGETATION		NEXT
	FOLLOW ROAD		REFUELING POINT		ELECTRIC POLE		VEGETATION		AT
SAFETY		ON TRACK			ELECTRIC LINE		TALL GRASS		INTO
	DANGER 1		NARROW		HIGH VOLTAGE TOWER		SMALL WADI		BIG
	DANGER 2		BUMP		ANTENNA MAST		LARGE WADI		SMALL
	DANGER 3		DIP HOLE		WELL		SANDY WADI		ALWAYS
	DANGER FOR ALL SYMBOLS		COMPRESSION		WATER TANK		RIVER		STONY/ROCKY TRACK
	START ZONE SPEED LIMIT		DITCH		BARREL		WATER AREA SEA, LAKE		STONE/ROCK ON TRACK
	FINISH ZONE SPEED LIMIT		ABOVE BRIDGE		KILOMETER MARKER		PLAIN		QUIT LEAVE
	SPEED LIMIT		UNDER BRIDGE		TYRE		RESTRICTED AREA		QUIT / LEAVE MAIN TRACK
	FINISH OF SPEED LIMIT		DOWN HILL		SIGN POST INDIVIDUAL		300m DISTANCE IN METER		MANY
	STOP		TOWARDS		HOUSE		350m DISTANCE FROM TRACK		IMPERATIVE
	SLOW DOWN		UP HILL		BUILDINGS INDIVIDUAL	DUNES / SAND			COLLAPSED
WAYPOINTS			STEP DOWN		CHURCH MOSQUE		SMALL DUNE		BAD
	WAYPOINT MASKED		STEP UP		RUINS INDIVIDUAL		SMALL DUNES		ROUGH
	WAYPOINT ECLIPSE		LEFT OVER CREST		FORT		BROKEN DUNE		GET AROUND
	WAYPOINT VISIBLE		RIGHT OVER CREST		CEMETERY		SAND SPIT		NARROW
	WAYPOINT NAVIGATION		GATE BARRIER		VILLAGE		BIG BOWL IN DUNES		GRAVEL
	WAYPOINT SAFETY		GATE BARRIER		BIVOUAC		SAND PLAIN		AND
DIRECTION			CATTLE GATE BARRIER		TUNNEL		DUNES		BETWEEN
	BEARING (CAP)		WATER CROSSING		PIPELINE		DN DUNE		REJOIN
	BEARING AVERAGE		CONCRETE		WALL		DN ^X DUNES		FOLLOW ALONG
	BEARING CALCULATED		CONCRETE IN WATER		STONE WALL		SA SAND		VALLEY

Annexes : Annexe 1

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

- *Article 80.34.1 : Le chronométrage est placé sous la responsabilité du Directeur de Course. La société de chronométrage choisie par l'Organisateur a la responsabilité de lui fournir les classements dans le format officiel FIM.*
- *Article 80.2.2 : Le responsable du chronométrage doit être en possession d'une licence FIM valable de chronométrage.*

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

- *Article 80.2.12 : Les chronométreurs nommés doivent être qualifiés pour l'utilisation du système de chronométrage de la manifestation.*

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

- *Article 80.31 : Pour effectuer son travail, le chronométreur doit utiliser, selon la compétition, le système de chronométrage le plus adéquat.*

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

Les concurrents doivent accepter tout type de système de chronométrage.

Mise en œuvre*Avant l'épreuve*

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

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

Pendant l'épreuve

Au départ du secteur sélectif

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

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

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

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

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

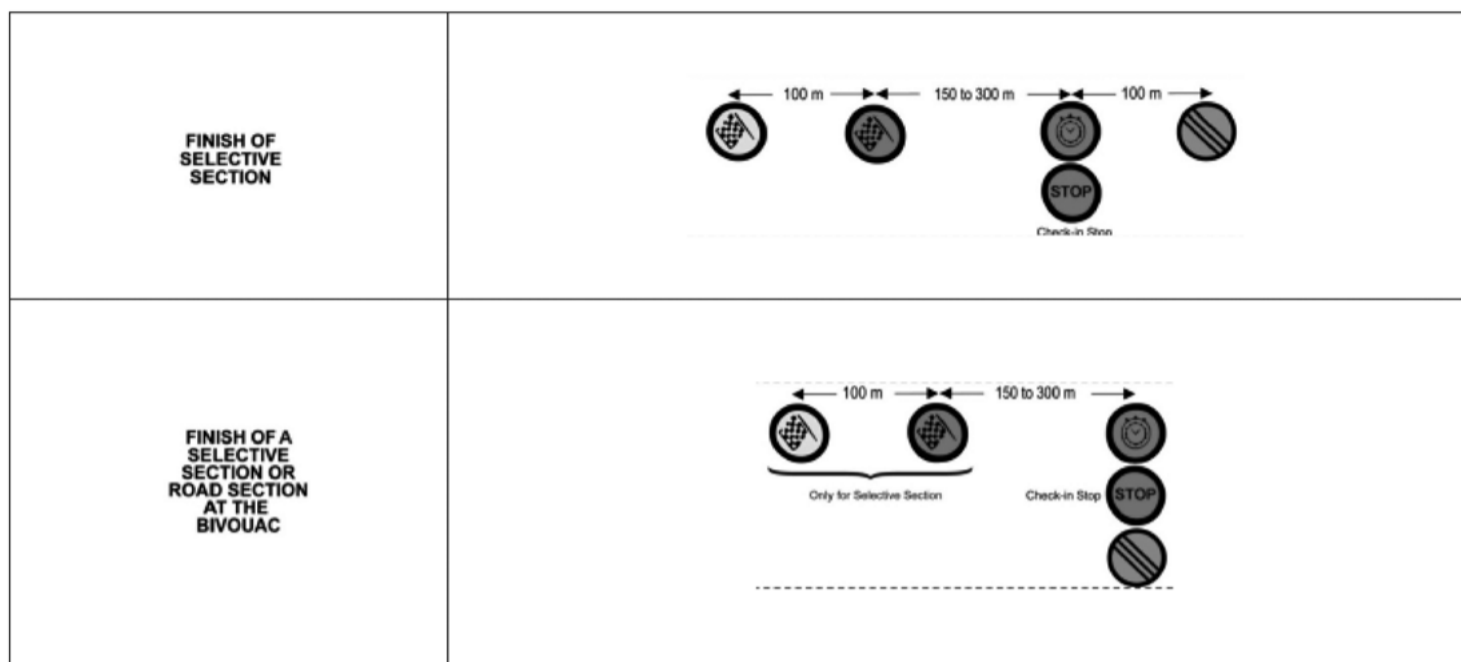
En aucun cas, l'heure de départ du secteur sélectif ne pourra être donnée par un système automatisé de type cellules photoélectriques.

L'officiel chargé de donner le départ effectuera les décomptes de temps comme indiqué à l'article 80.15.1 du règlement. Il pourra toutefois utiliser l'assistance d'une horloge effectuant automatiquement le décompte.

A l'arrivée du secteur sélectif

Article 80.15.2 : Arrivée d'un Secteur Sélectif

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



Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen d'appareils de pointage avec imprimante. Ces appareils seront doublés par des chronomètres à main.

Les temps d'arrivée seront pris à la seconde.

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

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

Les différents classements

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

Article 80.34.2 : Définitions des différents classements

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

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

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

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

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

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

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

Classements journaliers :

Article 80.34.3 : Format des résultats journaliers

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

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

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

Classements journaliers :

Classement Général scratch :

Un pour la Catégorie 1 - RallyGP

Un pour la Catégorie 2 - Rally2

Un pour la Catégorie 3 - SSV

Catégorie 1 - Groupe 1 : Championnat du Monde FIM RallyGP

Classe 1 : Coupe du Monde FIM Féminine RallyGP

Classe 2 : Coupe du Monde FIM Junior RallyGP

Classe 3 : Trophée FIM Vétéran RallyGP

Catégorie 2 - Groupe1 : Coupe du Monde FIM Moto-Rally Rally2

Catégorie 2 - Groupe 2 : Coupe du Monde FIM Moto-Enduro Rally2

Catégorie 2 - Groupe 3 : Coupe du Monde FIM Quads Rally2

Trophée : Trophée Aventure FIM Rally2

Catégorie 3 : Coupe du Monde FIM SSV

Les chronométreurs fourniront également chaque jour :

La liste des pénalités de la journée (en détail)

La récapitulation des pénalités concurrent par concurrent

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

Classement final :



Article 80.2.12 :




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


A la fin de la manifestation, dès les résultats homologués par le Jury International FIM, ils doivent envoyer les résultats par courrier électronique à l'Administration FIM (info@fim.ch, gregory.ricci@fim.ch).

Annexe 2 : Carton de pointage (Exemple)

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

	Heure théorique	
CH 0 - Départ d'étape		<input style="width: 80px; height: 25px;" type="text"/>
Liaison 1 : 120 km	Temps imparti :	<input style="width: 80px; height: 25px; border: 1px solid black;" type="text" value="1 h 45"/>
CH 1 - Fin de Liaison 1		<input style="width: 80px; height: 25px; border: 1px dashed black;" type="text"/>
		<input style="width: 80px; height: 25px;" type="text" value="+ 5 minutes"/>

SS 1		DEPART SS 1		<input style="width: 80px; height: 25px;" type="text"/>	<input style="width: 80px; height: 25px;" type="text"/>
235,4 km					
Temps max 06 h 15					
Pénalité 07 h 30		ARRIVEE SS 1	 	<input style="width: 80px; height: 25px; border: 1px dashed black;" type="text"/>	<input style="width: 80px; height: 25px;" type="text"/>

	Liaison 2 : 45 km	Temps imparti :	<input style="width: 80px; height: 25px; border: 1px solid black;" type="text" value="0 h 50"/>
CH 2 - Bivouac		<input style="width: 80px; height: 25px; border: 1px dashed black;" type="text"/>	<input style="width: 80px; height: 25px;" type="text"/>

Remarques :

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

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

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

Annexe 3

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

Ce que dit la règle :

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

Article 80.17.1 paragraphe 4 - Annexe Championnat du Monde FIM des Rallyes

La règle impose donc deux contraintes :

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

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

1. Le carton de pointage

Ce document devra prendre en compte cette particularité.

Il devra très clairement faire apparaître

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

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

Et

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

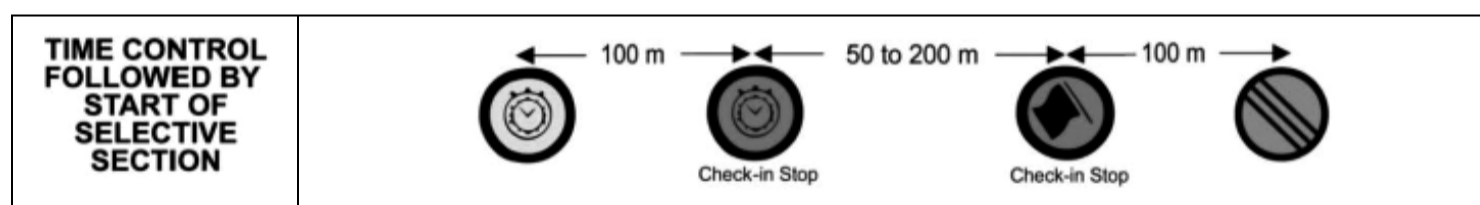
Heure d'arrivée du premier secteur sélectif à la seconde (12 heures 45 minutes et 31 secondes dans l'exemple ci-dessous) à laquelle on ajoute le temps imparti pour la liaison (30 minutes) et les 5 minutes réglementaires pour la préparation au départ, soit 13 heures 20 minutes et 31 secondes dans l'exemple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

Exemple de carton de pointage :

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

2. L'organisation du poste

Le poste de départ du deuxième secteur sélectif sera organisé conformément aux articles 80.20 de l'Annexe des Championnat du Monde FIM des Rallyes.



Au contrôle horaire, les opérations s'effectueront conformément aux articles 80.21 (Rallyes).

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

- Il pourra être difficile, voire impossible, à l'officiel en charge de cette mission d'effectuer les décomptes tel que décrit dans les articles 80.15.1 (Rallyes). La présence sur la ligne de départ d'une horloge digitale indiquant heures, minutes et secondes sera très appréciable.




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

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

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

Annexe 4 : Règlement Particulier (RP)

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

***CHAMPIONNAT DU MONDE FIM
DES RALLYES TOUT TERRAIN 2021***

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

1. PUBLICATION

_____ organise la _____ manche du Championnat du Monde FIM de Rallyes Tout Terrain 2021 au nom de la Fédération _____. La manifestation se déroulera conformément au Code Sportif de la FIM, aux codes et règlements Techniques, Médicaux, Antidopage et Environnement, aux codes d'arbitrages et aux Règlements sportif Championnat du Monde des Rallye FIM et à ses Annexes, au présent Règlement Particulier, ainsi qu'à toute autre réglementation finale, approuvée par le Jury International FIM.

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

Approbation FIM : IMN No(s) _____

Approbation FMNR : _____

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

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

Toutes les dispositions supplémentaires non mentionnées dans ce Règlement Particulier seront annoncées par des additifs, datés, numérotés et signés. Ces additifs feront partie intégrante du Règlement Particulier et seront affichés au tableau officiel d'affichage du Rallye. Ils seront également communiqués lors du briefing des concurrents et communiqués dans les délais les plus brefs directement aux concurrents.

2. ACCÈS

Aéroport le plus proche : _____

Ville la plus proche : _____

3. COMITÉ D'HONNEUR

4. COMITÉ D'ORGANISATION

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

5. ADRESSE DU SECRÉTARIAT PERMANENT

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

6. LISTE DES OFFICIELS

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

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

7. PROGRAMME DE L'ÉPREUVE

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



7.12 *Super Spéciale :*

Reconnaissance SSS (article 80.14) :

Place :

Heure :

Vitesse Max autorisée :

Temps Max :

7.13 *Emission du Road Book Étape 1 :*

Place :

Heure :

7.14 *Horaires des diverses Étapes et briefing des concurrents*

- *super spéciale spectacle (article 80.14.1) :*

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



7.15 *Arrivée du Rallye*

Place :

Heure :

7.16 *Parc Fermé final*

Place :

Heure d'ouverture:

7.17 *Vérification Technique Finale*

Place :

Heure :

7.18 *Dernière réunion du jury*

Place :

Heure :

7.19 *Publication du Classement Final Provisoire*

Place :

Heure :

7.20 *Publication du Classement Final Officiel*

Place :

Heure :

7.21 *Remise des Prix*

Place :

Heure :

7.22 *Panneau d'affichage Officiel*

Du _____ à _____ PC Rallye

Du _____ à _____ Bivouac

Du _____ à _____ PC Rallye

8. CONCURRENTS

8.1 ENGAGEMENTS & DROITS

- *Engagements (article 80.4) :*
- *Le nombre maximum de motocycles/SSV engagés est de _____ (nombre)*
- *Le concurrent s'engage sur _____ (nom du Rallye) en pleine connaissance des risques que le déroulement de cette épreuve peut l'amener à courir. Il dégage par avance les Organisateurs, la FMNR et la FIM de toute responsabilité pénale ou civile en cas d'accident corporel ou matériel à l'occasion du _____ (nom du Rallye).*

8.2 DEMANDE D'ENGAGEMENT

8.3 DROITS D'ENGAGEMENT

8.4 CHÈQUE DE CAUTION

8.5 DROITS D'ENGAGEMENT ASSISTANCE

8.6 TRANSPORT

8.7 VERSEMENTS

8.8 REFUS D'ENGAGEMENT - DÉSISTEMENT - FORFAIT

8.9 ANNULATION OU RENVOI DE L'ÉPREUVE

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

- Nature du carburant (article 80.9) :

Visa : _____ Coûts : _____

Vaccins obligatoires/recommandés : _____

Immatriculation des véhicules : _____

Formalités douanières : _____

Tenues vestimentaires : _____

Autre : _____

10. CATÉGORIES

- 10.1 Les Catégories, groupes et classes FIM sont les suivantes :

Catégorie 1 - Groupe 1 :	Championnat du Monde FIM RallyGP
Classe 1 :	Coupe du Monde FIM Féminine RallyGP
Classe 2 :	Coupe du Monde FIM Junior RallyGP
Classe 3 :	Trophée FIM Vétéran RallyGP
Catégorie 2 - Groupe1 :	Coupe du Monde FIM Moto-Rally Rally2
Catégorie 2 - Groupe 2 :	Coupe du Monde FIM Moto-Enduro Rally2
Catégorie 2 - Groupe 3 :	Coupe du Monde FIM Quads Rally2
Trophée :	Trophée Aventure FIM Rally2
Catégorie 3 :	Coupe du Monde FIM SSV

- 10.2 En sus, les catégories suivantes seront mises sur pied par l'organisateur : (à ajouter)

11. IDENTIFICATION

12. PUBLICITÉ

13. ORDRE DE DÉPART

13.1 INTERVALLE MINIMUM ENTRE LA DERNIÈRE MOTO ET LA 1^{ERE} VOITURE :

13.2 ORDRE DE DÉPART DE LA DERNIÈRE ÉTAPE:

Merci de décrire la procédure de départ :

14. ROAD BOOK ET NAVIGATION

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

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

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

14.1 ZONES D'ASSISTANCE SPÉCIFIQUE DANS LES SS

15. CARBURANT / AUTONOMIE

15.1 AUTONOMIE

Catégorie 1 - RallyGP :

Groupe 1 : Dans les SS, l'organisateur organisera un ravitaillement au maximum tous les _____ kilomètres.

Catégorie 2 - Rally2 :

Groupe 1 : Dans les SS, l'organisateur organisera un ravitaillement au maximum tous les _____ kilomètres.

Groupe 2 : Dans les SS, l'organisateur organisera un ravitaillement au maximum tous les _____ kilomètres.

Groupe 3 : Dans les SS, l'organisateur organisera un ravitaillement au maximum tous les _____ kilomètres.

Catégorie 3 - SSV :

Dans les SS, l'organisateur organisera un ravitaillement au maximum tous les _____ kilomètres.

15.2 CARBURANT

16. CIRCULATION

17. ETAPE MARATHON

*Durée et condition de travail dans le Parc de Travail Marathon.
Art. 80.17.7 paragraphe 7.*

18. ASSURANCE

18.1 RESPONSABILITÉ CIVILE

18.2 RAPATRIEMENT SANITAIRE

18.3 ASSURANCE INDIVIDUELLE ACCIDENT

19. OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES

19.1 CHAQUE CONCURRENT

19.2 CHAQUE MOTOCYCLE/SSV

20. CLASSEMENTS

20.1 LISTE DES PRIX - COUPES

20.2 CÉRÉMONIE:

21. LOCATION OBLIGATOIRE

21.1 GPS

21.2 SYSTÈME D'ALARME VÉHICULE A VÉHICULE (de type « System Sentinel »)

21.3 SYSTÈME DE TRACKING

21.4 BALISE DE DÉTRESSE

22. PÉNALITÉS

Pénalité Forfaitaire (PF) : Chaque PF représentera une pénalité de _____ heures.

Pénalité Sportive (PS) : Chaque PS représentera une pénalité de _____ heures.

Catégorie 2 et 3 : Nombre maximum de PS pour marquer des points : xx

23. PLAN DE SÉCURITÉ

23.1 MOYENS AÉRIENS

23.2 MOYENS TERRESTRES

23.3 COMPOSITION DE L'ÉQUIPE MÉDICALE

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



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

FIM-MOTO.com

11, ROUTE DE SUISSE | CH - 1295 MIES

crt@fim.ch

6580001