



*FEDERATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME*

CHAMPIONNAT DU MONDE FIM DE RALLYE-RAID



RÈGLEMENT SPORTIF ÉDITION 2026



FEDERATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME (FIM)

11, route Suisse

CH - 1295 MIES

Tel: +41-22-950 95 00

www.fim-MOTO.com

ctt@fim.ch



AMAURY SPORT ORGANISATION (ASO)

40-42 Quai du Point du Jour

FR - 92100 Boulogne-Billancourt

Tél: +33 6 40 20 37 01

competitors-fim@worldrallyraidchampionship.com

SOMMAIRE

Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid.....	5-85
Terminologie et définitions	88-93
Récapitulatif des pénalités	94-97
Symboles du Road Book.....	98
Annexes	99-108

Les articles modifiés au cours de la saison 2026 sont en caractères rouge, gras
soulignés ou ~~barrés~~.

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.

[illegible]

CHAMPIONNAT DU MONDE FIM DE RALLYE-RAID

SOMMAIRE	3
CHAMPIONNAT DU MONDE FIM DE RALLYE-RAID	5
1. GÉNÉRALITÉS	10
1.1 Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid et Prix FIM	10
1.2 Calendrier des Manifestations	11
1.3 Droits TV, sponsor titre et logo du Championnat	12
1.4 Courses annexes	12
2. OFFICIELS ET PROCÉDURES	13
2.1 Général	13
2.2 Officiels détenteurs d'une licence FIM	13
2.3 Juridiction et Comité du Championnat	14
2.4 Jury International FIM	15
2.4.1 Procès-Verbal des réunions du Jury International	16
2.5 Le Président du Jury FIM	16
2.6 Le deuxième membre du Jury FIM	17
2.7 Le troisième membre FMNR du Jury	17
2.8 Directeur Technique FIM	18
2.9 Représentant CTT	18
2.10 Directeur de Course	18
2.11 Commissaire Technique	19
2.12 Chronométrateurs	20
2.13 Commissaire durabilité	20
2.14 Chef du Service Médical (CSM)	20
2.15 Officiels chargés des relations avec les concurrents (CRO)	21
2.16 Responsable du système de géolocalisation « tracking »	21
2.17 Responsable du system GPS	22
2.18 Responsable du Road Book électronique	22
2.19 Transport et hébergement des Officiels FIM	22
3. RÈGLEMENT PARTICULIER ET ASSURANCES	23
4. ENGAGEMENTS	24
5. ASSURANCES	25
5.1 Assurance Responsabilité Civile (RC)	25
5.2 Assurance Accident des Concurrents	25
6. CONCURRENTS ENGAGÉS	26
6.1 Numéros de dossard	27
6.2 Equipes et responsables d'équipes	27
7. MOTOCYCLES, CATÉGORIES ET AUTRES SPÉCIFICATIONS	28
7.1 Catégories, Classes et Trophée	28
7.1.1 Catégorie RallyGP	28
7.1.2 Catégorie Rally2	29
7.1.3 Catégorie Rally3	30

7.1.4	Catégorie Quad : Coupe du Monde FIM de Rallye-Raid Quad.....	30
7.1.5	Trophée Féminin.....	30
7.1.6	Trophées Junior.....	30
7.1.7	Trophée Vétéran.....	31
7.1.8	Formation des nouveaux pilotes.....	31
7.2	Changement de moteur et nombre de moteur.....	31
7.3	Piston.....	31
7.4	Pneumatiques.....	32
7.5	Identification.....	32
7.6	Publicité.....	33
7.7	Caméras embarquées.....	33
8.	CONTRÔLE TECHNIQUE – CONTRÔLE ADMINISTRATIF - CONTRÔLE MÉDICAL – CONTRÔLE D'ALCOOLÉMIE.....	34
8.1	Contrôle Administratif.....	34
8.2	Contrôle Technique Préliminaire.....	34
8.3	Contrôle du Niveau Sonore.....	34
8.4	Contrôle Médical.....	34
8.5	Contrôle d'Alcoolémie.....	35
8.6	Jeux de cartouches de rechange pour équipement Airbag.....	35
8.7	Vérifications Techniques durant la Manifestation.....	35
8.8	Vérifications Techniques à la fin de la Manifestation.....	36
9.	CARBURANT.....	36
10.	PC DU RALLYE.....	37
10.1	Main Courante.....	37
11.	ROAD BOOK, NAVIGATION ET BRIEFING.....	37
11.1	Itinéraire Officiel.....	38
11.2	Waypoints.....	38
11.3	Fonctionnement du GPS.....	41
11.4	Road-Book.....	42
11.5	Déblocage du GPS.....	43
11.6	Procédure de contrôle.....	43
11.7	Briefing des pilotes.....	44
11.8	Ouverture du tracé.....	44
11.9	Bonus Ouvreurs.....	44
12.	PARCOURS.....	45
13.	ÉTAPES.....	46
13.1	Étape Marathon.....	47
14.	PROLOGUE.....	48
15.	SECTEURS SÉLECTIFS (SS).....	49
15.1	Départ d'un Secteur Sélectif.....	51
15.2	Arrivée d'un Secteur Sélectif.....	51
15.3	Zone de Neutralisation.....	52
15.4	Zone de Transfert.....	53

15.5 Interruption d'un Secteur Sélectif	53
16. ZONES DE CONTRÔLE DE VITESSE	54
16.1 Début de la zone de contrôle :	55
16.2 La Zone de Contrôle de Vitesse.....	56
16.3 Fin de la zone de contrôle.....	56
16.4 Zones de Contrôle de vitesses successives avec vitesses différentes	58
2 SECTIONS SUCCESSIVES, VITESSES CROISSANTES : 50 à 90 KM/H	58
2 SECTIONS SUCCESSIVES, VITESSES DÉCROISSANTES : 90 à 50 KM/H ...	59
17. ORDRE DE DÉPART	59
17.1 Généralités.....	59
17.2 Prologue.....	60
17.3 Première Étape (Etape 1).....	60
17.4 Deuxième étape et étapes subséquentes	61
17.5 Dernière Etape.....	61
17.6 Départ collectif (Mass Start)	62
17.7 Changement de l'ordre de départ.....	62
17.8 Départ pas pris ou abandon dans une Étape	62
17.9 Motocycle pas en état de prendre le départ.....	63
18. ASSISTANCE, REMORQUAGE ET RAVITAILLEMENTS	63
18.1 Généralités.....	63
18.2 Assistance autorisée.....	64
18.3 Assistance interdite.....	65
18.4 Carburant / Autonomie	66
19. FICHE DE POINTAGE	66
20. ZONES DE CONTRÔLE	68
21. CONTRÔLES HORAIRES (CH).....	69
21.1 Temps maximum autorisé.....	71
21.2 Changement du temps maximum autorisé	71
22. CONTRÔLES DE PASSAGE (CP)	71
22.1 Heure de fermeture des Contrôles de Passage	72
22.2 Fermeture des Contrôles de Passage	72
22.3 Pénalités pour CP manquant.....	73
23. REGROUPEMENTS	73
24. PÉNALITÉS FORFAITAIRES (PF) / PÉNALITÉS D'ÉTAPE	73
25. PARC FERME	73
25.1 Principe	73
25.2 Accès	74
25.3 Règles.....	74
26. BIVOUAC	75
27. ÉQUIPEMENT MÉDICAL	75
27.1 Trousse médicale de première urgence	76
28. ÉQUIPEMENT DE SURVIE.....	76
29. ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ	77

29.1	Équipement de sécurité obligatoire pour les Rallyes	77
29.2	Équipement de sécurité optionnel	79
29.3	Équipements interdits	79
30.	ENVIRONNEMENT	80
31.	CHRONOMÉTRAGE	80
	Instruments de chronométrage	80
32.	ABANDON - DISQUALIFICATION	80
33.	FERMETURE DE PISTE	81
34.	CLASSEMENTS	81
34.1	Généralités	81
34.2	Définitions des différents classements	82
34.3	Format des résultats journaliers	82
34.4	Attribution des points à la fin de la manifestation	83
34.5	Format des résultats à la fin de la manifestation	84
34.6	Approbation des résultats	84
34.7	Affichage	84
34.8	Résultats du Championnat	85
35.	RÉCLAMATIONS - APPELS	86
36.	CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX	86
37.	CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX FIM ANNUELLE	87
	TERMINOLOGIE ET DÉFINITIONS	88
	SANCTIONS ET PÉNALITÉS DONNÉES PAR LE DIRECTEUR DE COURSE	94
	Annexe 1 : Carton de pointage (Exemple)	99
	Annexe 2 : Règlement Particulier (RP)	100

Responsabilités et Conditions Générales

Tous les concurrents, équipes, officiels et autres parties participant au Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid et Prix FIM (ci-après désignés collectivement sur la dénomination « Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid ») 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 de Rallye-Raid
3. Règlements Techniques de Rallye-Raid FIM
4. Code Disciplinaire FIM
5. Code de l'Environnement FIM
6. Code Médical FIM
7. Code Antidopage FIM
8. Code d'Ethique FIM
9. Règlement FIM pour le son

tels que complétés et modifiés périodiquement (ci-après désignés collectivement sous la dénomination « Règlement du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid »).

Le nom commercial du championnat est désormais « Championnat du Monde FIM des Rallyes-Raids ».

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 de Rallye-Raid.

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

Des actions, jugées par les officiels responsables comme étant contraires au Règlement du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid 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 FIM.

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

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid et Prix FIM

Le Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid est organisé selon le Règlement du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid et le Code Sportif et l'ensemble des codes et règlements édités et mis à jour régulièrement par la FIM.

Toutefois, certaines règles tirées du Règlement de la Coupe du Monde FIM des Bajas pourront être utilisées. Elles devront être clairement précisées dans le Règlement Particulier de l'Epreuve.

Le Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid est sous la gestion conjointe de la FIM et de son promoteur contracté. A ce titre un comité paritaire est formé : Le Comité du Championnat.

Le Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid et les Prix FIM se disputent chaque année, et comprennent les titres/catégories suivants :

Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid :

- Catégorie RallyGP destinée aux concurrents et aux constructeurs.

Coupes du Monde FIM de Rallye-Raid :

- Catégorie Rally2 - Moto-Rally destinée aux concurrents et aux équipes.
- Catégorie Rally3 – Moto-Enduro
- Catégorie Quads
- Catégorie SSV

Trophées FIM de Rallye-Raid :

- Trophée Féminin destiné aux concurrentes de la Catégorie Rally2
- Trophée Junior destiné aux concurrents de la Catégorie Rally2
- Trophée Junior destiné aux concurrents de la Catégorie Rally3
- Trophée Vétéran destiné aux concurrents de la Catégorie Rally2

Une épreuve du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid, sauf exception dûment approuvée par le Comité du Championnat, est ouverte aux catégories mentionnées ci-dessus.

Pour chaque épreuve du Calendrier FIM du Championnat du Monde de Rallye-Raid les catégories éligibles seront précisées dans le règlement particulier.

Le nombre total des manifestations inscrites au calendrier du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid peut inclure un ou deux Rallyes

Marathons, sauf exceptions dûment approuvées par le Comité du Championnat et l'approbation finale du Bureau Exécutif de la FIM.

Le titre de Champion du Monde FIM de Rallye-Raid 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 Comité du Championnat.

Format :

Le format standard devrait être comme suit :

- Un Rallye FIM doit comporter entre quatre (4) et six (6) Étapes chronométrées incluant un Prologue et une étape marathon (recommandée). Avant le Rallye, deux (2) jours devraient être prévus pour les vérifications techniques et administratives, 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 techniques et administratives, le premier jour devrait donner priorité aux concurrents nationaux et le second aux étrangers.

Dans tous les cas, un Prologue sera organisé. Celui-ci ne sera pas considéré comme une étape et ne pourra donc pas donner lieu à une pénalité d'étape.

1.2 Calendrier des Manifestations

Le calendrier du Championnat est publié conjointement par la FIM et son promoteur.

Avant d'être approuvée, toute nouvelle organisation candidate fera l'objet d'une évaluation de la FIM et de son promoteur (sauf dérogation), qui tiendra compte du rapport d'inspection, de la qualité de la manifestation, de la date proposée, des manifestations existant déjà dans le Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid et des aspects contractuels entre l'organisateur et le promoteur. Cette évaluation se fera entièrement aux frais du demandant.

Annuellement, la CTT organisera une réunion obligatoire pour les organisateurs afin de leur expliquer les nouveaux règlements et les différentes procédures mises en place.

Les manifestations comptant pour le Championnat du Monde FIM Rallye-Raid devront suivre la charte graphique éditée par le promoteur. Dans tous les documents liés à la manifestation, il conviendra de mentionner la dénomination « Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid » ainsi que le logo FIM et le logo du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid.

1.3 Droits TV, sponsor titre et logo du Championnat

Les droits TV, Media, Commerciaux et Sponsoring sont des aspects qui sont gérés entre l'organisateur local, le promoteur du Championnat et la FIM.

L'organisateur doit suivre la charte graphique fournie par le promoteur 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.

1.4 Courses annexes

Lors d'une manifestation du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid, des courses annexes peuvent être acceptées. Elles doivent être inscrites au Calendrier International, Continental ou National par la FMNR et ne rentrer en concurrence avec aucune classe ou catégorie du Championnat/Coupe/Trophée FIM.

Toutefois, ces courses annexes doivent toujours être autorisées préalablement par le Comité du Championnat.

Ces courses annexes seront internationales, continentales ou nationales et réservées aux concurrents nationaux et internationaux détenteurs d'une licence appropriée.

Selon le Code Sportif, dans la mesure où la FIM n'est aucunement impliquée dans l'organisation des courses annexes, celles-ci sont soumises à la seule responsabilité de la FMNR et ce à tous les niveaux (organisationnel, sportif et disciplinaire).

Dans le cadre de l'organisation d'une épreuve du Championnat, la priorité doit en tout temps être donnée au Championnat du Monde, Coupes et Trophées FIM Rallye-Raid.

Si nécessaire, le Jury International FIM peut modifier les horaires de ces

courses annexes et/ou les annuler.

2 OFFICIELS ET PROCÉDURES

2.1 Général

Dans le cadre de la Promotion assurée par la société Amaury Sport Organisation (ASO) « le promoteur », le Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid sera géré par le Comité du Championnat.

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.

2.2 Officiels détenteurs d'une licence FIM

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

- Président du Jury FIM, les Membres du Jury FIM et le Directeur Technique FIM
- Directeur de Course (Licence) et son assistant (lorsque nommé)
- Chef Commissaire Technique FMNR (licence senior technique) et son assistant (lorsque nommé)
- Délégué Médical FIM (lorsque nommé)
- Délégué Durabilité FIM (lorsque nommé)
- Commissaire Durabilité FMNR
- Chef du Service Médical (CSM)

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

2.3 Juridiction et Comité du Championnat

La gouvernance du Championnat est assurée par un comité paritaire FIM et promoteur : le « Comité du Championnat ».

Attributions et Pouvoirs du Comité du Championnat

1. Le Comité du Championnat dispose d'une compétence exclusive aux fins de :
 - élaborer et proposer la stratégie de la discipline du Championnat;
 - approuver tout changement dans le règlement technique et/ou sportif du Championnat. Il est l'organe compétent le plus élevé et l'entité de prise de décision en relation avec le Championnat.
 - soumettre à l'approbation du Conseil de Direction de la FIM, obligatoirement via la CTT, des propositions concernant l'organisation du Championnat, le calendrier de chaque saison ainsi que toute modification aux Règlements FIM.

Composition du Comité du Championnat

Le Comité du Championnat est, à tout moment, composé des membres énoncés comme suit, nommés par la FIM et ASO :

- 3 représentants de la FIM;
- 3 représentants d'ASO.

Le Président est désigné conjointement par le Président de la FIM et le représentant légal d'ASO. Le Président est chargé d'organiser et de diriger les travaux du Comité du Championnat et de présider ses réunions.

Le Comité du Championnat peut, sur décision de ses membres, inclure à titre consultatif et sans droit de vote des parties prenantes au Championnat.

En cas de démission, d'incapacité ou de décès de l'un des membres du Comité du Championnat, son successeur est désigné comme le membre qu'il remplace, par application des règles énoncées ci-dessus.

Fonctionnement du Comité du Championnat

Le Comité du Championnat se réunit au minimum trois fois par an, et aussi souvent que l'intérêt du Championnat l'exige

Les délibérations du Comité du Championnat sont prises à la majorité des suffrages exprimés des membres présents ou représentés et interviennent, sauf demande explicite d'au moins deux membres, à main levée. En cas d'égalité, la proposition soumise à délibération est rejetée étant précisé que le Président du Comité du Championnat ne dispose pas de voix

prépondérante en cas de partage des voix.

Le secrétariat du Comité du Championnat est assuré par un membre permanent du personnel de la FIM.

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. Il doit être titulaire d'une licence FIM CTT valable.

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 de la manifestation, par rapport à l'application des Codes FIM, des règlements FIM et du RP, qu'il doit ratifier.

Le Jury International est le seul tribunal de la manifestation compétent pour statuer sur toute réclamation pouvant survenir au cours d'une manifestation suite à une sanction émise par le Directeur de Course.

Le Jury International FIM doit régler les litiges et infliger les sanctions selon les dispositions du Code Disciplinaire, notamment les pénalités financières et la disqualification d'un concurrent.

Le Jury International a le droit, soit de sa propre initiative, soit à la demande de l'organisateur ou du Directeur de Course, de retarder le départ d'une manifestation, de faire améliorer le circuit, la piste ou le terrain, d'arrêter ou de supprimer une manifestation ou une étape pour des raisons de sécurité ou en cas de force majeure.

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

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 une des langues officielles de la FIM.

Pour l'assister dans l'accomplissement de sa mission, l'organisateur mettra à la disposition du Jury un(e) secrétaire. Cette personne, disponible à la discrétion du Jury, sera chargée entre autres :

- d'assister aux réunions du jury ;
- d'assister aux éventuelles audiences ;
- de rédiger et traduire le compte rendu de ces réunions en collaboration avec le Président du Jury ;
- de rédiger et traduire les additifs et notes d'information en provenance du Jury ;
- de publier ces documents ainsi que les différents classements et listes de départ sur le canal officiel d'information (Sportity en général).

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 par voie électronique 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.

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 points suivants :

- 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 du Jury constatant que tous les concurrents

et participants engagés sont en possession de leur licence valide 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 moyens mis en œuvre pour les aspects de sécurité de la manifestation;
- Tout changement aux mesures de sécurité proposé aux concurrents;
- L'autorisation officielle des autorités locales pour la réalisation de la manifestation et une copie de la couverture d'assurance responsabilité civile contractée par 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 PV séances, décisions motivées relatives aux réclamations interjetées, récapitulatif des sanctions et pénalités et, le cas échéant, les cautions ou amendes retenues, copie du certificat d'assurance responsabilité civile, etc.

2.6 Le deuxième membre du Jury FIM

Il doit aider le Président du Jury FIM à remplir sa tâche. Notamment, il doit participer à la surveillance du respect des procédures réglementaires, des contrôles administratifs, des mises en place des aires de départ et arrivée de Spéciales ou aires de ravitaillement.

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

2.7 Le troisième membre FMNR du Jury

Il doit assister le Président et le deuxième membre du Jury FIM. Notamment, il doit participer à la surveillance du respect des procédures

réglementaires, des contrôles administratifs, des mises en place des aires de départ et arrivée de Spéciales ou aires de ravitaillement.

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

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 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 l'équipe technique nommée par la FMNR et l'organisateur.

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

- a) Le Directeur Technique FIM rapportera toute préoccupation ou lacune relative aux vérifications techniques au Directeur de Course 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) 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 Président du Jury FIM.
- d) Le Directeur Technique FIM assistera à toutes les réunions du Jury, mais sans droit de vote.

2.9 Représentant CTT

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

2.10 Directeur de Course

Le Directeur de Course est chargé de l'application des Codes et Règlements FIM 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 et de la numérotation correcte des motocycles ;
- S'assurer qu'aucune sanction disciplinaire, aucun problème d'ordre administratif et/ou technique n'empêche un concurrent de participer à la manifestation ;
- 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 étape en tout ou partie ;
- Refuser à un concurrent ou à un motocycle de prendre le départ ou leur intimer l'ordre de se retirer de la course s'il juge cette mesure nécessaire pour des raisons de sécurité ;
- Respecter et faire respecter les Règlements FIM et, selon la nature des infractions, imposer les pénalités prévues dans les règlements FIM (voir Annexe « Tableau récapitulatif des pénalités »). Le Directeur de Course peut également soumettre ces infractions au Jury International FIM.
- Donner des ordres pour faire évacuer du parcours, des portions 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 autres 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 du Rallye.

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.

2.12 Chronomètres

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

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

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

Le chronométrateur doit fournir au Directeur de Course des résultats qui mettent en évidence les pénalités.

A la fin de la manifestation, dès les résultats approuvés par le Jury International FIM, les chronométrateurs doivent envoyer les résultats par courrier électronique à l'Administration FIM par voie électronique afin de publier les résultats sur le site officiel de la FIM www.FIM-MOTO.com.

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

2.13 Commissaire durabilité

Le Commissaire durabilité, 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 CID, et l'envoyer à l'Administration FIM;
- Proposer des sanctions.

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.

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 briefing des pilotes
- 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 de l'épreuve;
- 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.

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 FIM, le responsable du système de « tracking » doit présenter toutes les informations pertinentes au Directeur

de Course et au Jury FIM.

En cas d'accident ou de pénalité, le Directeur de course ou le Jury FIM pourra demander des informations complémentaires. Celles-ci devront être données au plus vite au requérant par le responsable de la société de service susmentionnée.

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 pertinentes au Directeur de Course et au Jury FIM.

En cas d'accident ou de pénalité, le Directeur de course ou le Jury FIM pourra demander des informations complémentaires. Celles-ci devront être données au plus vite au requérant par le responsable de la société de service susmentionnée.

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 pertinentes au Directeur de Course et au Jury FIM.

En cas d'accident ou de pénalité, le Directeur de course ou le Jury FIM pourra demander des informations complémentaires. Celles-ci devront être données au plus vite au requérant par le responsable de la société de service susmentionnée.

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 lieu 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 (Durabilité, Médical et le Représentant CTT) seront pris en charge par la FIM.

3. **RÈGLEMENT PARTICULIER ET ASSURANCES**

Le projet de Règlement Particulier, approuvé par la FMNR, doit être envoyé à l'Administration FIM au plus tard 45 jours avant la date de la manifestation pour approbation par la FIM. Dès son approbation, il sera publié au minimum en langue anglaise sur le site de la FIM et de l'organisateur.

Le RP doit être rédigé conformément au modèle type élaboré par le Comité du Championnat et doit préciser que la manifestation se déroulera conformément au présent Règlement. Il doit également inclure en Annexe, la description détaillée des moyens médicaux, aérien et terrestre, mis en œuvre durant la manifestation (plan de sécurité de l'épreuve). Le tableau des horaires complet et détaillé avec les kilométrages, les temps maximums accordés aux concurrents jour par jour devra parvenir à l'Administration FIM 30 jours avant le départ de la manifestation.

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

L'interprétation du RP est de la compétence du Jury FIM nommé pour l'épreuve.

4. ENGAGEMENTS

Chaque participant et/ou équipe doit s'acquitter des droits d'engagement auprès de l'organisateur et du promoteur et être détenteur de la licence FIM adéquate.

En cas de situations exceptionnelles et imprévues dans le présent Règlement du Championnat du Monde Rallye-Raid, le Comité du Championnat peut décider d'adapter les critères d'admissibilité, d'engagement et d'attribution de points au Championnats, Coupes et Trophées.

Les pilotes

Pour pouvoir participer à l'épreuve, le pilote doit être titulaire d'une licence concurrent FIM valide pour l'épreuve considérée. (Article 70.2.1 du Code Sportif FIM)

Par ailleurs, pour obtenir des points au Championnat du Monde, il devra avoir rempli et signé la « déclaration d'engagement à participer » et s'être acquitté des droits d'engagement au Championnat du Monde auprès du promoteur.

Les concurrents n'ayant pas satisfaits aux conditions ci-dessus ne pourront pas marquer de points au Championnat du Monde.

Les équipes

Pour pouvoir apparaître sur les listes officielles (listes de départ, classements...), les équipes devront être en possession de la licence FIM pour équipe de Rallye. (Article 70.2.4 du Code Sportif FIM) et de s'acquitter des droits d'engagement auprès du promoteur.

Les constructeurs

Les constructeurs ont l'obligation de souscrire à une licence FIM pour constructeur. Les véhicules doivent être accompagnés d'un certificat « carte-grise », le véhicule doit être décoré selon la marque déclarée par le pilote ou l'équipe engagée. Dans le cas où la marque déclarée est différente de celle du constructeur ou société d'homologation stipulée sur la carte grise, un document d'accord signé par les deux parties (sociétés/constructeurs)

doit être présenté aux vérifications techniques et administratives.

NB : Article 70.2.3 du Code Sportif FIM :

Les Licences FIM de constructeurs sont obligatoires pour participer chaque année aux Championnats des Constructeurs, de faire figurer leur marque dans les résultats officiels, d'inscrire des coureurs sous leurs marques lors des manifestations reconnues par la FIM ainsi que de faire de la publicité concernant la participation de leurs marques dans les manifestations motocyclistes. Elles permettent également aux constructeurs d'homologuer leurs motocycles, conformément aux Règlements et/ou aux règles techniques FIM.

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.

5. ASSURANCES

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.

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-Raid 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 le Code Sportif 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.

6. CONCURRENTS ENGAGÉS

Les concurrents engagés sont seuls responsables de la validité des documents administratifs présentés pour participer à la manifestation. De plus, ils sont seuls responsables de leurs comportements et du respect des règles locales.

Les concurrents devront obligatoirement être titulaires :

- a) D'une licence FIM Championnat du Monde Rallye-Raid, 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 échocardiogramme, 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 (les photocopies ne sont pas acceptées). Les concurrents doivent être en possession de leur permis de conduire lorsqu'ils sont sur leur machine.

Il est vivement recommandé aux concurrents d'être en possession d'un certificat attestant d'une formation aux gestes de premiers secours.

Chaque participant s'engage à relever et à garantir la FIM, la FMNR, la CONU, le promoteur contracté 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 entraînera une pénalité qui sera appliquée au concurrent.

Pour tout déplacement d'un motorcycle 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 FIM et aux règlements FIM.

6.1 Numéros de dossard

Le promoteur attribuera les numéros de dossards des concurrents permanents dans chaque catégorie.

Les 3 premiers numéros de la catégorie RallyGP seront attribuées dans l'ordre croissant aux 3 premiers concurrents ayant marqué des points au classement du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid/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 des catégories RallyGP, Rally2 et Rally3 souhaitant un numéro spécifique (numéro supérieur à 3 et inférieur à 170) devra en faire la demande au promoteur avant le 15 décembre de l'année précédente du Championnat.

Le concurrent de la catégorie Quad souhaitant un numéro spécifique (numéro de 171 à 199) devra en faire la demande au promoteur 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 de Rallye-Raid. Cette procédure devra se faire en collaboration avec le promoteur.

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

Elle sera publiée et envoyée aux différents organisateurs par le promoteur.

6.2 Equipes et responsables d'équipes

Les équipes engagées sur les épreuves du Championnat du Monde Rallye-Raid doivent être titulaires d'une licence FIM d'équipe valable pour le Rallye-Raid

Seules ces équipes pourront apparaître sur les listes des engagés, résultats et classements officiels.

Les responsables d'équipes pourront représenter les pilotes engagés en leur nom.

7. MOTOCYCLES, CATÉGORIES ET AUTRES SPÉCIFICATIONS

Le Championnat est ouvert aux motocycles et quads (ci-après désignés collectivement sous la dénomination « Motocycles ») dûment munis d'un certificat d'immatriculation et adaptés à un usage tout terrain. Le certificat d'immatriculation doit toujours refléter les caractéristiques du motocycle, notamment la cylindrée, la marque, le type et la dénomination commerciale. Ces motocycles 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.

7.1 Catégories, Classes et Trophée

Les catégories sont les suivantes :

- Catégorie RallyGP : Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid, Moto Rally (jusqu'à 450cc)
- Catégorie Rally2 : Coupe du Monde FIM de Rallye-Raid, Moto Rally (jusqu'à 450cc)
- Catégorie Rally3 : Coupe du Monde FIM de Rallye-Raid, Moto Enduro
- Catégorie Quad : Coupe du Monde FIM de Rallye-Raid Quad
- Catégorie SSV : Coupe du Monde FIM de Rallye-Raid SSV

Les trophées suivants seront également mis en place :

- Trophée Féminin destiné aux concurrentes de la Catégorie Rally2
- Trophée Junior destiné aux concurrents de la Catégorie Rally2
- Trophée Junior destiné aux concurrents de la Catégorie Rally3
- Trophée Vétéran destiné aux concurrents de la Catégorie Rally2

7.1.1 Catégorie RallyGP - Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid Moto Rally

Cette catégorie est ouverte pour les Motos-Rally.

Ces machines doivent correspondre aux Règlements Techniques FIM pour le Rallye-Raid.

La cylindrée maximum est de 450cc.

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

Participants :

Cette catégorie RallyGP est réservée uniquement aux concurrents expérimentés. Les concurrents devront être acceptés par le Comité du Championnat en accord avec leur expérience sportive.

La liste des pilotes éligibles à cette catégorie sera publiée et régulièrement mise à jour sur le site de la FIM à l'adresse suivante :

<https://www.fim-moto.com/en/documents/view/2026-list-of-eligible-rallygp-riders>

En novembre de l'année précédant le championnat, le Comité du Championnat procédera à la mise à jour de la liste des pilotes RallyGP en tenant compte de l'activité et des performances des pilotes concernés au cours des trois années écoulées.

La vitesse maximum pour les véhicules de la Catégorie RallyGP est de 160 km/h.

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

7.1.2 Catégorie Rally2 : Coupe du Monde FIM de Rallye-Raid, Moto Rally (jusqu'à 450cc)

Cette catégorie est ouverte pour les Motos-Rally.

Ces machines doivent correspondre aux Règlements Techniques FIM pour le Rallye-Raid.

La cylindrée maximum est de 450cc.

Participants :

Cette catégorie est réservée aux pilotes non-inscrits sur la liste Pilotes RallyGP.

Le champion W2RC Rally2 de l'année en cours sera automatiquement promu en RallyGP pour l'année suivante.

Chaque année, le Comité du Championnat pourra promouvoir d'autres pilotes Rally2 en RallyGP au vu de leur situation et performances.

La vitesse maximum pour les véhicules de la Catégorie Rally2 est de 160 km/h.

Les concurrents de la Catégorie Rally2 doivent être en possession d'une licence FIM valable pour la catégorie (voir tableau de validité des licences dans l'annuaire FIM).

Plaques-numéros : fond blanc avec des chiffres noirs (tableau de couleurs

RAL : blanc 9010, noir 9005).

7.1.3 Catégorie Rally3 : Coupe du Monde FIM de Rallye-Raid Moto Enduro adaptée à la pratique du Rally

Les machines doivent correspondre aux Règlements Techniques FIM pour le Rally-Raid.

La cylindrée maximum est de 450cc.

Participants :

La catégorie Rally3 est réservée aux pilotes découvrant le Rallye-Raid. Lors de chaque épreuve, après information du Comité, le Jury FIM validera au cas par cas l'inscription des pilotes dans cette catégorie en s'appuyant sur l'expérience et le palmarès de chacun d'eux.

Le champion W2RC Rally3 de l'année en cours sera automatiquement promu en Rally2 pour l'année suivante.

La vitesse maximum pour les véhicules de la Catégorie Rally3 est de 130 km/h.

Les concurrents de la Catégorie Rally3 doivent être en possession d'une licence FIM valable pour la catégorie (voir tableau de validité des licences dans l'annuaire FIM).

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

7.1.4 Catégorie Quad : Coupe du Monde FIM de Rallye-Raid Quad

Ces machines doivent correspondre aux Règlements Techniques FIM pour le Rallye-Raid– Catégorie Quad.

Participants : Ouvert à tous

La vitesse maximum pour les véhicules de la Catégorie Quad est de 130 km/h.

Les concurrents de la Catégorie Quad doivent être en possession d'une licence FIM Quad.

7.1.5 Trophée Féminin

Un Trophée Féminin sera mis en place dans la catégorie : Rally2.

7.1.6 Trophées Junior

Un Trophée Junior sera mis en place dans chacune des catégories suivantes : Rally2 et Rally3.

Les points obtenus seront strictement réservés à la catégorie correspondant au véhicule utilisé et ne pourront être cumulés d'une catégorie à l'autre.

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.

7.1.7 Trophée Vétéran

Un Trophée Vétéran sera mis en place dans la catégorie Rally2.

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.

7.1.8 Formation des nouveaux pilotes

Une séance obligatoire de formation pourra être conjointement organisée par le promoteur et la FIM lors des épreuves comptant pour le Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid. Les conditions matérielles de cette séance de formation devront être précisées dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

Les pilotes, pour lesquels l'épreuve constitue une première expérience, bénéficieront de cette formation. Leur présence est obligatoire sous peine de pénalité sportive ou financière.

7.2 Changement de moteur et nombre de moteur

Catégories RallyGP, Rally2, Rally3 et Quad :

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'

Cette pénalité sera appliquée sur le classement général provisoire de l'étape suivant le changement de moteur.

Le(s) moteur(s) de rechange doivent avoir des spécifications techniques identiques et doivent être marqués par les Commissaires Techniques avant leur utilisation après demande de l'équipe ou du pilote concerné. Le nombre de moteurs présentés aux vérifications techniques préliminaires est libre.

7.3 Piston

Catégorie RallyGP :

Les moteurs seront scellés. Un premier scellé sera placé entre le cylindre

et la culasse, un deuxième entre le cylindre et le carter et un troisième entre les carters centraux.

Lors d'un Rallye Marathon, le dessus du moteur ne peut être ouvert qu'une seule fois en présence d'un Commissaire Technique. Si le dessus du moteur est ouvert pour la deuxième fois lors d'un Rallye Marathon ou pour la première fois lors d'un Rallye, une pénalité sera appliquée. Le cylindre et la culasse doivent rester les mêmes pendant toute la durée de l'épreuve.

Toute intervention sur le «bas moteur» (à l'intérieur des carters) et le remplacement d'un cylindre ou d'une culasse seront considérés comme un changement de moteur ; dans ce cas, une pénalité sera appliquée.

7.4 Pneumatiques

Catégorie Rally GP :

Les concurrents devront déclarer lors des vérifications techniques la marque et le type 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.

Catégories Rally2, Rally3 et Quad :

Pour les véhicules de ces catégories, la marque et le type de pneu sont libres.

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.

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) Elles ne devront en aucun cas recouvrir, pendant toute la durée du Rallye, même partiellement, l'immatriculation du motorcycle.

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 du Rallye, permettra de reconnaître les concurrents. 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.

7.6 Publicité

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

- a) soit autorisée par les règlements de la FIM, les directives du promoteur et la législation des pays traversés;
- b) corresponde aux standards d'éthique définis par la FIM et respecte les lois de publicité (cigarettes, alcool, etc.) du pays de la FMNR;
- 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 et du Promoteur devra être conforme à la législation des pays traversés ainsi qu'à la réglementation FIM.

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 : 30 minutes
- Deuxième infraction : Disqualification

A la demande du promoteur, une caméra pourra être installée en respectant les consignes ci-dessus.

Un concurrent pourra installer sa propre caméra après accord préalable du promoteur.

8. CONTRÔLE TECHNIQUE – CONTRÔLE ADMINISTRATIF - CONTRÔLE MÉDICAL – CONTRÔLE D'ALCOOLÉMIE

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

8.1 Contrôle Administratif

Avant le début de la manifestation, un contrôle administratif doit être organisé, afin de contrôler les licences FIM, les permis de conduire, les attestations de formation aux gestes de premiers secours, la marque et le modèle du motorcycle 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.

8.2 Contrôle Technique Préliminaire

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.

Chaque pilote ne pourra engager qu'un seul motorcycle qui sera identifié et marqué au contrôle technique et il/elle ne pourra pas utiliser le véhicule d'un autre compétiteur.

8.3 Contrôle du Niveau Sonore

Tous les motorcycles doivent passer les contrôles du niveau sonore effectués selon l'Art. 01.79 des Règlements Techniques des Rallyes Tout Terrain et Règlement Contrôle Sonore FIM pendant les inspections préliminaires et être marqués par l'organisateur.

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

8.4 Contrôle Médical

La procédure de Contrôle Médical est écrite dans le Code Médical.

8.5 **Contrôle d'Alcoolémie**

Suite à une procédure de contrôle d'alcoolémie, si le résultat du test de confirmation est supérieur au seuil autorisé, pour les détails de la procédure à suivre, veuillez vous référer au Code Médical de l'année en cours, Art. 09.1.1 I. et Annexe N « Procédure de contrôle d'alcoolémie FIM ».

8.6 **Jeux de cartouches de rechange pour équipement Airbag**

Lors de ces vérifications techniques, le concurrent devra obligatoirement présenter et faire marquer ses cartouches de rechange par les officiels techniques :

- 3 jeux de remplacement de cartouches pour un rallye
- 6 jeux de remplacement de cartouches pour un rallye Marathon

8.7 **Vérifications Techniques durant la Manifestation**

Pendant toute la durée de la manifestation, le Commissaire Technique FMNR, sous la supervision 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 motorcycle.

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 règlement technique 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 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 de la FIM).

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

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

8.8 Vérifications Techniques à la fin de la Manifestation

Sans qu'il en soit fait obligation, un contrôle complet et détaillé comportant le démontage du motorcycle 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 motorcycle sera plombé et rapatrié dans le pays de la FMNR. Les démontages et contrôles s'effectueront en présence du Commissaire Technique de la manifestation chez le représentant du constructeur dudit véhicule. Les frais de transport seront à la charge de l'organisateur.

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 Rallye-Raid.

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 Rallye-Raid.

Un contrôle du carburant peut être effectué à n'importe quel moment pendant une manifestation, conformément à l'Art. 63.05 des Règlements

Techniques Rallye-Raid. Un concurrent dont le carburant ne correspond pas aux Règlements Techniques Rallye-Raid 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).

10. PC DU RALLYE

Un PC du Rallye terrestre 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 ou les camion(s) 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.

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 du Rallye doit rapporter les éléments majeurs de la journée au Directeur de Course qui rapportera au Jury International FIM (abandons, balais, accidents, blessés, etc).

11. ROAD BOOK, NAVIGATION ET BRIEFING

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

Dès la publication du Règlement Particulier ou deux mois avant l'épreuve, toute forme de reconnaissance de l'itinéraire, que ce soit par un coureur lui-même ou par toute autre personne en lien avec un concurrent, est

strictement interdite.

Tout pilote ou membre d'une équipe qui souhaite se rendre dans une zone qui peut être utilisée pour un secteur sélectif de l'épreuve doit obtenir la permission écrite de l'organisateur qui en informera le directeur de course.

Si l'organisateur souhaite mettre en place des essais privés, ceux-ci devront avoir lieu avant les vérifications administratives et techniques.

De plus, ils ne seront pas partie intégrante de l'épreuve et se dérouleront sous la seule responsabilité de l'organisateur.

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, WPN, WPE, WPP, 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.

Si un concurrent souhaite revenir en arrière pour valider un waypoint manqué, il ne devra en aucun cas prendre l'itinéraire du rallye en sens inverse.

Si la piste est une voie unique et étroite alors tout retour dans le sens inverse de la course est interdit sous peine de disqualification.

En cas de hors-piste ouvert, pour des raisons de sécurité et afin de ne pas être à contresens, le coureur devra s'écarter des traces pour revenir vers le waypoint précédent, sans encourir de pénalité.

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.

11.2 Waypoints

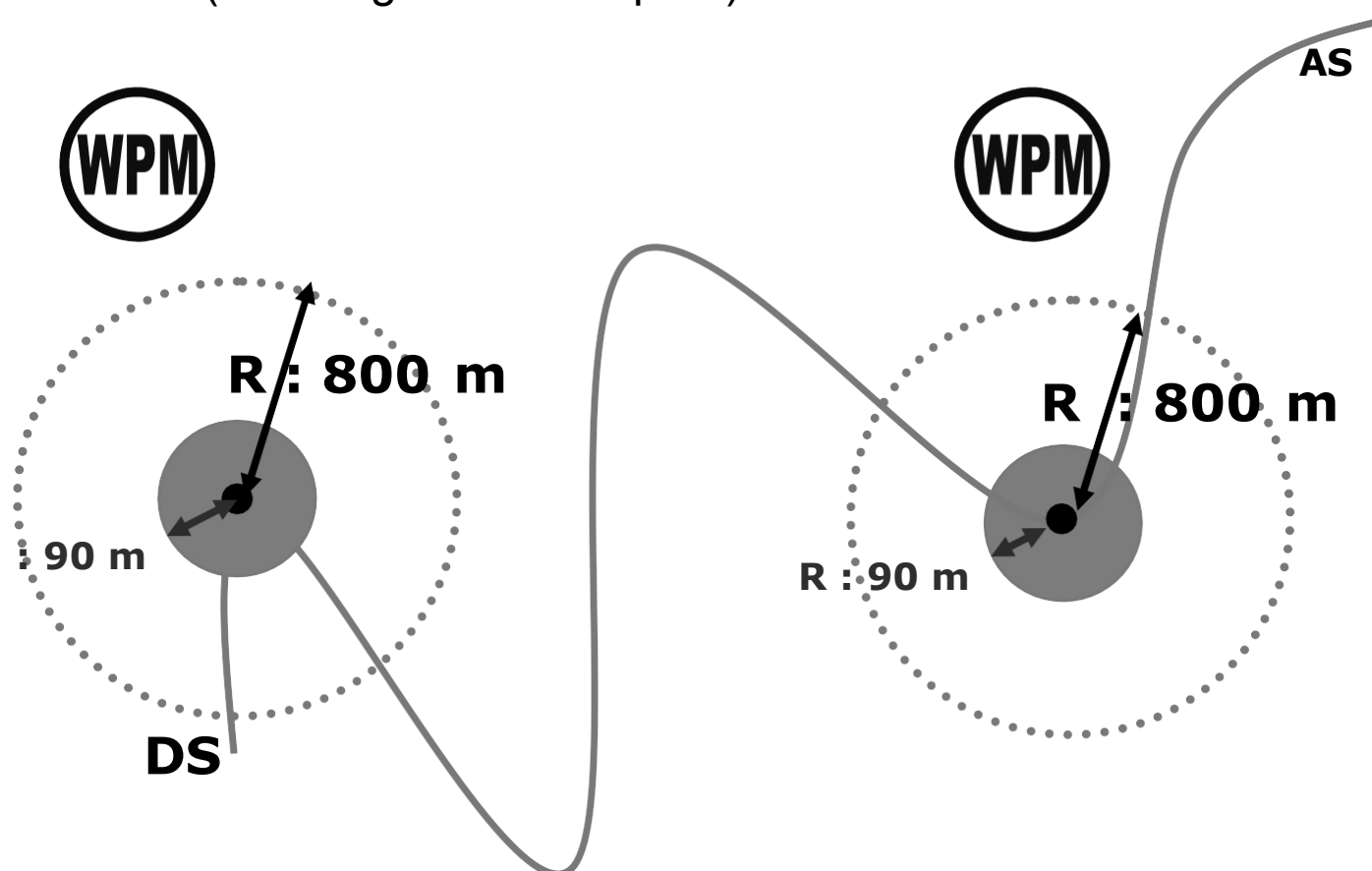
Un waypoint (WP) est un point géographique défini par des coordonnées en longitude et en latitude. Il existe plusieurs types de waypoints :

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 200 mètres de celui-ci.

b) WPE (Waypoint Eclipse) : Un waypoint qui devient complètement visible sur le GPS une fois que le waypoint précédent a été validé ou une fois

parvenu dans un rayon de 1000 mètres si le waypoint précédent a été manqué. 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 800 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 1000 mètres de ce dernier. Pour valider un WPS, le concurrent doit passer à moins de 30 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.
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.
- f) WPP (Waypoint Précis) : Un WPP est un waypoint permettant de vérifier précisément le respect du suivi du Roadbook sur les pistes, sans information de navigation fournie par le NAV-GPS. Son numéro et son ordre de passage par rapport aux autres waypoints ne figurent

que dans la liste des waypoints du road-book.

- g) 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 une fois qu'ils sont entrés dans un rayon de 800 mètres de celui-ci.

En toutes circonstances, le tableau ci-dessous devra être respecté quant aux rayons d'ouverture et de validation des waypoints.

La valeur des waypoints indiquée dans le tableau ci-dessous pourra être redéfinie dans le RP ou chaque jour sur la première page du road book ou dans la note de modification du jour.

	Waypoints	Rayon d'ouverture / Opening Radius	Rayon de validation en mètres / Validation Radius in meters	Pénalité pour WP manqué / Penalty for missed WP
Navigation WP	WPE	Prev (1000 m)	90	15 minutes
	WPN	800 m	200	60 minutes
	WPM	800 m	90	15 minutes
	WPS	1000 m	30	15 minutes
	WPC	None/aucun	300	15 minutes
	WPP	100 m	20 m	2 minutes
	PC	Prev (1000 m)	90	15 minutes
Start Finish Zone WP WP Zone Départ Arrivée	WPV	open	200	15 minutes
	DSS	Prev (1000 m)	200	Pénalités d'étape
	ASS	800 m	90	Pénalités d'étape
	DZ	(1000 m) Prev	90	15 minutes
	FZ	Prev (1000 m)	90	15 minutes
	DN	1000 m) Prev	90	Pénalités d'étape
	FN	Prev (1000 m)	90	Pénalités d'étape

Prev (1000 m) : waypoint précédent ou dans un rayon de 1000 m si le waypoint précédent a été manqué.

1000 m (Prev) : dans un rayon de 1000 m ou waypoint précédent selon la distance la plus courte.

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

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 WP 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 WP par la touche « W+ » ou « W- ».

11.4 Road-Book

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

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

Concernant le Road-Book électronique, le concurrent est tenu responsable du bon fonctionnement de cet équipement.

En cas de défaillance supposée de l'appareil, le concurrent disposera d'une demi-heure après son heure d'arrivée à la fin de l'étape pour en informer le Directeur de Course.

Celui-ci devra alors missionner un technicien spécialisé qui établira un rapport d'analyses.

Ce rapport sera remis au concurrent (ou à son représentant) ainsi qu'au Directeur de Course.

En cas de défaillance avérée d'un appareil électronique tel que le Road-Book, le directeur de Course a la possibilité de prendre des décisions sportives telles que la modification de temps de course pris en compte, re-bonification de temps, reclassement, l'annulation de sanctions, etc. Le Directeur de Course devra notifier les pilotes concernées et en informer le Jury International au plus vite.

Tout danger ! (Danger 3) doit être signalé par un WPS (validation à 30 mètres). L'odomètre sera recalé automatiquement dans les 30 mètres qui précèdent le WPS.

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.

Seules les notes indiquées lors du Briefing Pilote pourront être présentes à bord du véhicule lors de chaque étape. Toute présence d'autres informations sur le Pilote ou la machine en lien avec l'étape sera pénalisée.

- 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.

11.5 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

11.6 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 FIM pouvant aller jusqu'à la disqualification.
Le contrôle est effectué aux arrivées d'Étape.

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 technicien spécialisé et en présence d'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.

11.7 Briefing des pilotes

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 d'en afficher sur le tableau officiel. Il est recommandé d'envoyer à tous les concurrents les résumés de tous les briefings par voie électronique.

11.8 Ouverture du tracé

La tâche principale du responsable du véhicule ouvreur 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 ouvreur. L'ouvreur ne peut être une personne ayant tracé le parcours.

Ce véhicule doit être un véhicule de type « Rallye » 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.

11.9 Bonus Ouvreurs

Le "Bonus Ouvreur" est une compensation en temps attribuée pour le/les pilote(s) ouvrant un Secteur Sélectif.

Seuls les pilotes RallyGP, Rally2 et Quad sont éligibles à cette compensation.

La compensation sera appliquée sur tout le secteur sélectif à l'exception des 10 derniers kilomètres de ce secteur sélectif qui ne seront pas pris en compte pour cette compensation.

L'Organisateur doit indiquer dans son règlement particulier les étapes sur lesquelles le "Bonus Ouvreur" ne sera pas appliqué.

Des "WP Bonus" invisibles pour les concurrents sont disposés régulièrement tous les 10 à 30 kilomètres.

Le pilote validant un WP Bonus en premier sera compensé de la manière suivante :

- Pour les Rallyes Marathon : 1 seconde X distance parcourue entre WP Bonus et le précédent;
- Pour les autres épreuves : 0,5 seconde X distance parcourue entre WP Bonus et le précédent. Si la part des dunes du secteur sélectif est supérieure à 60%, la valeur du bonus sera de 1 seconde.

Pour certaines étapes au format particulier (Exemple : 48h Chrono), la valeur du bonus pourra être différente et sera précisée dans le règlement particulier de l'épreuve.

Les pilotes validant ce même WP Bonus dans les 15 secondes suivantes seront considérés comme ouvriers et bénéficieront de la même compensation.

La distance entre deux WP Bonus sera exprimée en kilomètre et arrondie à la centaine de mètres inférieure. (Ex : 43.250Km arrondi à 43,2Km)

Le WP du départ du secteur sélectif servira de premier WP Bonus.

Le système de Tracking sera utilisé pour récupérer les informations de WP Bonus et calculer la compensation. En cas de défaillance du tracking, le système NAV-GPS sera utilisé.

Le temps scratch à l'arrivée du secteur sélectif sera automatiquement crédité du bonus afin de déterminer l'ordre de départ de l'étape du lendemain.

Le bonus est arrondi à la seconde entière inférieure ~~et indiqué sur le carton de temps à l'arrivée du secteur sélectif~~ à chaque évaluation intermédiaire (calcul effectué entre deux Waypoints Bonus successifs).

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.

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 1h ;
- c) 3^e infraction : jusqu'à la disqualification.

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 comprenant 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 être adressées au Comité du Championnat lorsque le projet d'itinéraire est arrêté.

Par ailleurs, sur demande justifiée de l'organisateur, le Comité du Championnat pourra autoriser un format d'étape spécifique.

Cette information devra figurer très clairement dans le règlement particulier.

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 l'Étape suivante sans la justification des six heures de repos, une fois par période de dix jours, après avis du chef du service médical (CSM) de la manifestation. Dans ce cas, le concurrent devra se présenter une heure avant son heure théorique au départ de l'Étape.

13.1 Étape Marathon

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

Lorsque cela est possible, l'organisation d'une Étape Marathon est vivement recommandée. L'Étape Marathon ne peut en aucun cas inclure la dernière étape.

Seules les pénalités de Secteurs sélectifs seront appliquées le soir de la première journée d'une Etape Marathon.

Les autres pénalités encourues pour l'Etape Marathon seront appliquées à la fin de l'Etape Marathon.

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 laissé leurs machines dans un Parc Fermé.

Pour les véhicules des différentes Catégories :

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 (elle devra être validée par le Comité du Championnat).
2. L'Organisation doit prévoir une zone appelée Parc de travail Marathon délimitée dans le Bivouac qui doit être sécurisée.
3. Seuls les officiels de l'événement sont autorisés à entrer dans le Parc de travail Marathon. La presse ne sera pas acceptée.
4. Les roues des véhicules des Catégories Rally2, Rally3, Quad seront marquées par l'équipe technique l'après-midi précédant le premier jour de l'Étape Marathon. Pour les concurrents de la Catégorie RallyGP, 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 durant les deux jours de l'Étape Marathon. En cas de non-respect de cette règle, une pénalité de 6 (six) heures 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 de travail Marathon :
Pour les concurrents de la Catégorie RallyGP, le temps de travail sera défini dans le RP. L'aide entre les pilotes est autorisée uniquement entre pilotes de cette catégorie.
Pour les concurrents des Catégories Rally2, Rally3 et Quad, le temps de travail est fixé à 60 minutes. L'aide entre les concurrents est autorisée uniquement entre les pilotes de ces catégories.
Pour toutes les catégories, les concurrents ne peuvent utiliser que les outils et matériels qu'ils ont emportés ou ceux d'un autre concurrent (Chaîne, filtre, etc.) de la même catégorie. L'échange de pièces (à l'exception des pneumatiques) entre concurrents de la même catégorie 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 de travail Marathon.
8. Il est interdit à un concurrent qui a quitté le Parc de travail Marathon d'y revenir.
9. Les concurrents seront autorisés à entrer au Parc de travail 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.

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.

14. PROLOGUE

L'organisation du Prologue est obligatoire.

Le Prologue est un secteur sélectif permettant d'établir l'ordre de départ de l'épreuve.

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.

Ce Prologue sera organisé la veille de l'Etape 1.

Il se déroulera sous forme d'un Secteur Sélectif d'une longueur minimale de 5 km et de 50 km au maximum. Le Règlement Particulier doit préciser le temps maximum de ce Prologue.

Le strict respect du parcours du Prologue est impératif.

Toute infraction constatée sera pénalisée à l'appréciation du Jury FIM sur proposition du directeur de course.

La reconnaissance du prologue est interdite.

Le parcours du prologue sera défini prioritairement par une succession de waypoints. Dans ce cas, tout waypoint non validé sera pénalisé conformément au tableau de l'Art. 80.11.2.

Si le tracé du prologue est fléché, banderolé, délimité par des talus latéraux ou autre élément matériel, l'organisateur devra disposer suffisamment de commissaires le long du parcours pour que l'intégralité du tracé puisse être contrôlé visuellement. Dans ce cas, toute sortie du parcours rapportée au Directeur de Course ou au Jury FIM International par les commissaires, sera pénalisée à raison d'une minute par infraction. Dans tous les cas, les concurrents recevront un roadbook qui indiquera l'itinéraire du prologue.

Le concurrent qui ne prend pas le départ ou qui quitte le prologue sera pénalisé comme suit : Temps Max + Pénalité forfaitaire + Valeur de tous les waypoints non validés.

Pour le Prologue, le chronométrage sera pris au 1/10e de seconde. Les temps de ce prologue seront ensuite arrondis à la seconde inférieure une fois les positions de départ de l'étape suivante déterminées.

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.

Dans une Étape, la longueur cumulée des Secteurs Sélectifs devra être

comprise entre 200 et 500 kilomètres. Pour les concurrents de la catégorie Rally3, ce kilométrage pourra être réduit.

Au cours d'une étape, un secteur sélectif pourra être divisé en plusieurs parties séparées par une ou plusieurs zones de neutralisation et/ou transfert.

Ces zones seront symbolisées dans le Road-Book via les waypoints DN ou DT (Début de Neutralisation / Début de Transfert) et FN ou FT (Fin de Zone de Neutralisation / Fin de Zone de Transfert). Ces waypoints pourront également définir le début et la fin d'une Zone de Contrôle de Vitesse.

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

Porte fermée :

Pour des raisons de sécurité, lors de certaines étapes, l'horaire maximum d'arrivée à certains CP pourra être fixé par l'organisation.

Cet horaire sera communiqué lors du briefing quotidien et sera affiché sur les panneaux d'affichage officiels. Par ailleurs, il devra être notifié dans le règlement particulier.

Le dépassement de cet horaire maximal de fermeture est appelé : "Porte Fermée".

Tout Coureur arrivant à un CP après cet horaire maximal sera stoppé et devra rejoindre le bivouac en liaison. L'étape sera alors considérée comme non terminée pour le concurrent concerné.

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.

La première 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 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 les Catégories RallyGP, Rally2 et Quad :

Un ravitaillement essence après un maximum de 250 kilomètres sera prévu. Lors de ce ravitaillement la course sera neutralisée d'au moins 20 minutes. Pour la catégorie Rally3, un ravitaillement essence sera prévu après un maximum de 125 kilomètres. Lors de ce ravitaillement la course sera neutralisée d'au moins 5 minutes.

Pour les Catégories RallyGP, Rally2, Rally3 et Quad :

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

15.1 Départ d'un Secteur Sélectif

Au départ d'un Secteur Sélectif lorsque le motorcycle 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 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.

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 d'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 avec le moteur en marche, au départ d'un Secteur Sélectif, il sera pénalisé d'une minute par minute de retard.

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.

15.3 Zone de Neutralisation

Une neutralisation est le temps pendant lequel les concurrents sont stoppés par la direction de course dans les conditions de parc fermé. Ce temps est identique pour tous les concurrents.

Un secteur sélectif pourra être divisé en plusieurs parties, séparées par une ou plusieurs zones de neutralisation / transfert.

Il n'y aura pas de contrôle horaire à la fin de la zone de neutralisation. Arrivé à la fin de la zone de neutralisation (FN) ou de transfert (FT), le concurrent doit s'arrêter et attendre devant le panneau avec le symbole de départ sur fond jaune. A partir de ce point le concurrent peut entrer dans le rayon de validation du waypoint FN ou FT, 60 secondes avant son heure de départ et ensuite s'avancer jusqu'à la ligne de départ. (Symbole START).

Le concurrent doit alors s'arrêter sur la ligne de départ et attendre que le signal de départ soit donné électroniquement par le système NAV-GPS. Des officiels préposés aux contrôles peuvent être présents pour surveiller la procédure de départ.

En cas de retard à la sortie de la zone de neutralisation, le concurrent sera réputé avoir pris le départ à l'horaire prévu.

Le temps de neutralisation sera géré par le GPS sans assistance d'un commissaire.

Dans tous les cas, le concurrent sera alors seul responsable de son heure de départ.

Tout pilote qui ne respecterait pas le temps de neutralisation et anticiperait le départ se verra attribuer le temps de neutralisation prévu ainsi qu'une pénalité supplémentaire pour départ anticipé de la zone de neutralisation :

- 1^{ère} infraction : 1 minute
- 2^{ème} infraction : 2 minutes
- 3^{ème} infraction et suivantes : 5 minutes

Le nombre de pénalités est à considérer sur l'ensemble de l'épreuve.

Cette pénalisation sera également applicable à la sortie de tout transfert.

En outre, tout coureur coupable d'un départ anticipé à une neutralisation ne pourra prétendre à aucun "Bonus" Ouvreur" à partir de la neutralisation considérée.

15.4 Zone de Transfert

Un transfert est un secteur routier avec un temps imparti entre deux portions d'un secteur sélectif. L'heure de départ idéale de la portion suivante du Secteur Sélectif sera obtenue en additionnant l'heure d'arrivée et le temps de transfert.

Les mêmes règles que sur les Secteurs de Liaison s'appliquent, y compris en matière d'assistance lorsque la zone de transfert emprunte le même parcours que les véhicules d'assistance.

Le kilométrage des zones de transfert pour chaque étape devra être indiqué dans le règlement particulier s'il dépasse 10% de la longueur des secteurs sélectifs de l'étape.

Le temps de transfert sera géré par le GPS dans les mêmes conditions que lors d'une neutralisation (voir article 80.15.3).

Le concurrent sera là aussi seul responsable de son heure de départ.

15.5 Interruption d'un Secteur Sélectif

Lorsqu'un Secteur Sélectif est interrompu ou stoppé pour quelque motif que ce soit, chaque concurrent affecté se verra allouer par le Directeur de Course un temps que ce dernier considère comme étant le plus équitable. Ce temps sera calculé à l'aide de tous les moyens à sa disposition (GPS, temps des contrôles de passages, système de suivi, etc.).

Cependant, aucun concurrent responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne pourra tirer profit de cette mesure.

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 ». La vitesse maximale à respecter en secteur de liaison devra être précisée dans le Règlement Particulier.

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 seront effectués par GPS.

Seules les données issues du GPS fourni par l'organisateur seront prises en compte pour appliquer les pénalités d'excès de vitesse.

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

infraction est indépendante et sera pénalisée comme ci-dessous sans coefficient multiplicatif lié à la répétition (IMP = Impulsion).

- De 1 à 5 km/h : IMP x 10 secondes
- De 6 à 15 km/h : IMP x 1 minute
- De 16 à 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 70km/h puis la 3ème à 52 km/h, la 4ème à 43 km/h, les autres sont en deçà de la limite.

Calcul : (2 x 2') + (1 x 1') + (1 x 10 secondes).

Total de la pénalité : 5 minutes et 10 secondes.

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 pénalisation supplémentaire (allant d'un avertissement jusqu'à une pénalité sportive) si la récidive en Infraction Vitesse est jugée à caractère intentionnel.

Pénalisation des excès de vitesse liés à la catégorie

Rappel :

La vitesse maximale est fixée à 160 km/h pour les RallyGP et les Rally2. Elle est fixée à 130 km/h pour les Rally3 et les quads.

Conditions d'application des pénalités consécutives à un dépassement de vitesse lié à la catégorie :

- Les pénalités ne seront appliquées qu'à partir de la deuxième impulsion.
- Chaque impulsion, à partir de la deuxième, sera pénalisée d'une minute.
- Chaque infraction est indépendante et sera pénalisée comme ci-dessus sans coefficient multiplicatif lié à la répétition.

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 DZ tel que défini par le tableau du 80.11.2 Waypoints. Pour valider le début de Zone « DZ », le concurrent doit obligatoirement passer à moins de 90 mètres (rayon autour du WP « DZ »).

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

90 m 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.

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.

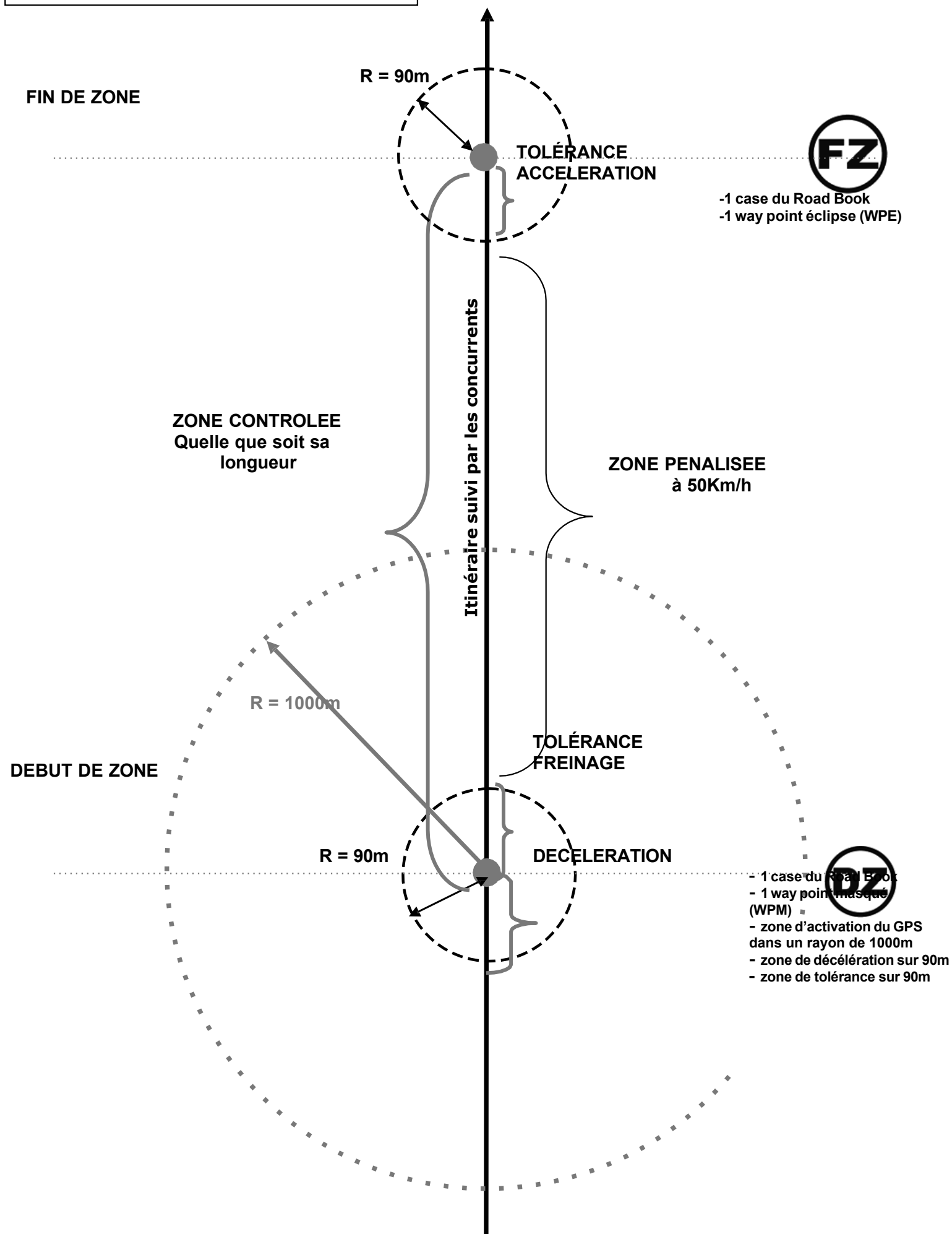
16.3 Fin de la zone de contrôle

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 accélérer à nouveau.

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 »).

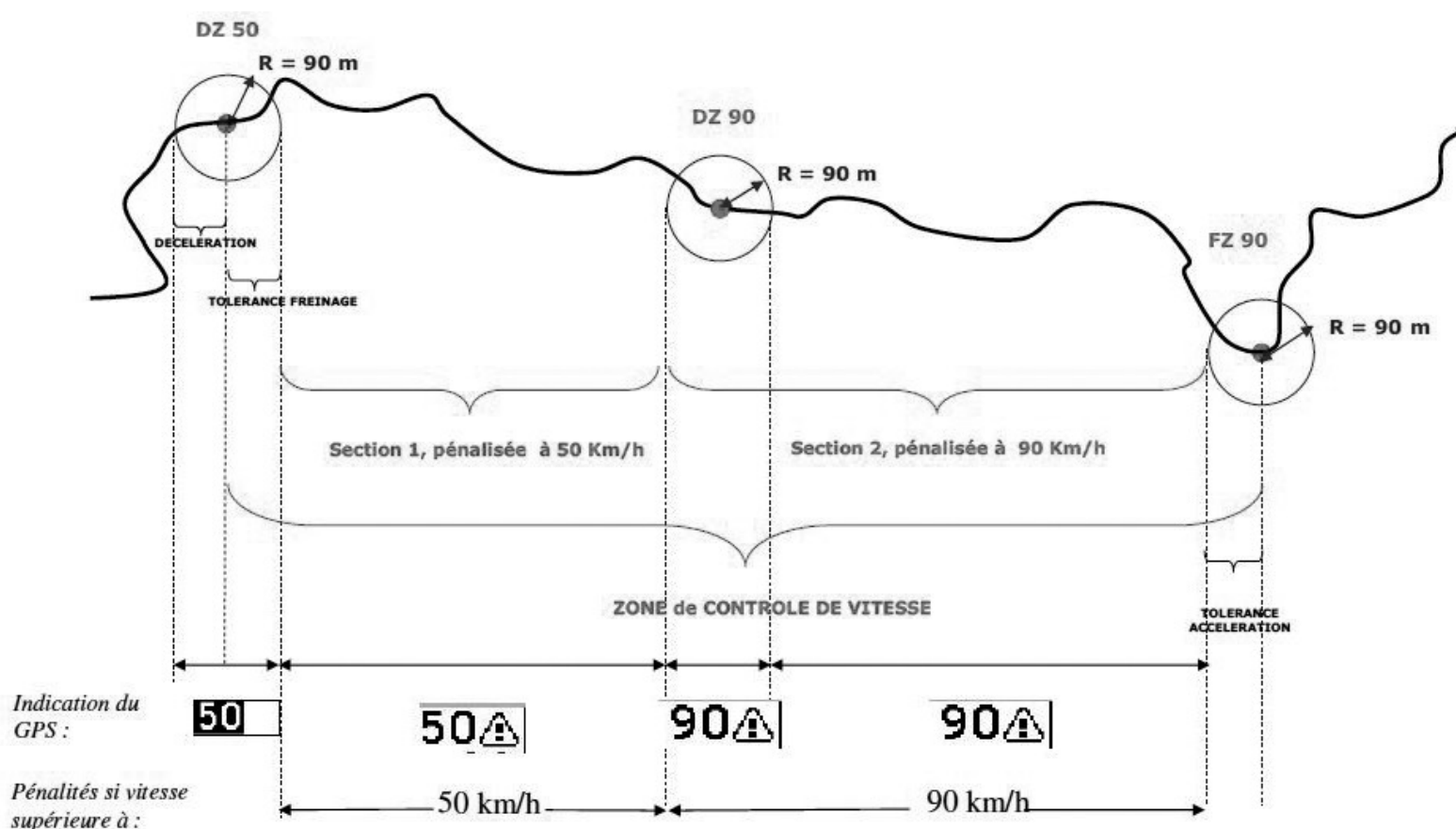
**APPLICATION DU CONTRÔLE DE
VITESSE AVEC UN WPM ET UN WPE**

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.

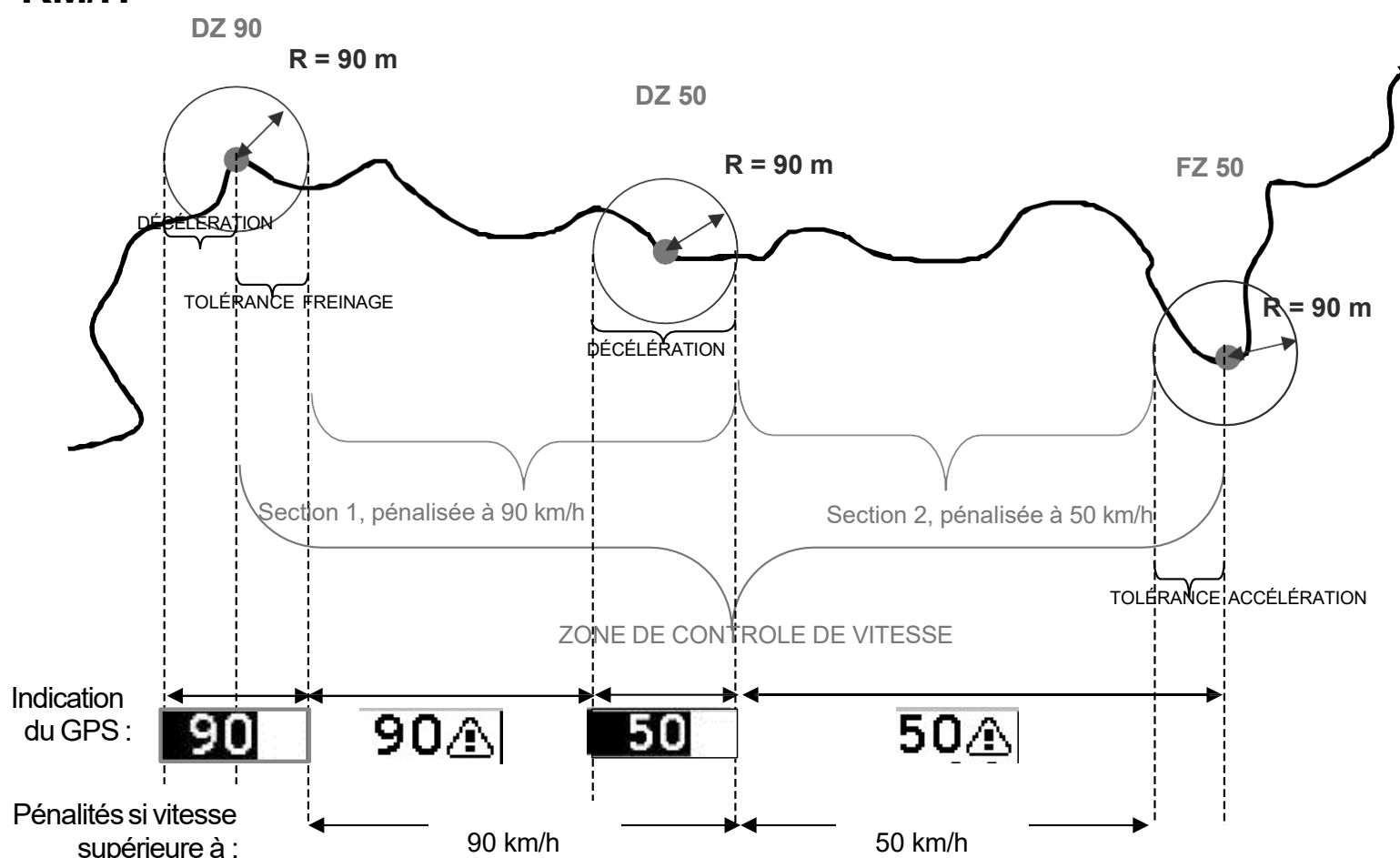
Dans une zone constituée de 2 zones de contrôle de vitesse successives, ayant 2 vitesses maximales de valeur différente, le waypoint assurant la transition avertira du changement de vitesse.

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



17. ORDRE DE DÉPART

17.1 Généralités

Dans les Rallyes auto-moto, un intervalle minimum de 30 minutes ou 1 heure (décidé par l'organisateur) devra être respecté entre l'heure idéale de départ du dernier motocycle et celle de la première voiture. Si l'intervalle est de 1 heure, cela doit être mentionné dans le RP et les règles doivent être 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 dix premiers concurrents de la liste de départ (voir article 80.17.4) partiront un par un toutes les trois minutes.

Les dix suivants partiront un par un toutes les deux minutes.

Les suivants partiront un par un (ou deux par deux), toutes les minutes ou toutes les trente secondes.

Tout retard pour se présenter au départ du Prologue, 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. L'ordre de départ et les intervalles seront définis dans le Règlement Particulier.

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

17.2 Prologue

L'ordre de départ du prologue sera établi de la façon suivante :

- Quads dans l'ordre inverse des numéros de course ;
- Rally3 dans l'ordre inverse des numéros de course ;
- Rally2 non classés dans les quinze premiers à la Coupe du Monde de l'année en cours dans l'ordre inverse des numéros de course ;
- Rally2 classés dans les quinze premiers à la Coupe du Monde de l'année en cours dans l'ordre inverse du classement ;
- RallyGP non classés au Championnat de l'année en cours dans l'ordre inverse des numéros de course ;
- RallyGP classés au Championnat de l'année en cours dans l'ordre inverse du classement.

Pour la première épreuve de l'année, le classement du championnat de l'année précédente sera pris en considération.

17.3 Première Étape (Etape 1)

A l'issue du prologue, une liste de N pilotes sera établie comprenant tous les pilotes RallyGP ainsi que les pilotes Rally2 figurant dans les dix premiers du classement général de ce prologue.

Ces N pilotes partiront aux N premières places.

Les dix premiers concurrents de cette liste choisiront leur ordre de départ de l'Étape 1 parmi les N premières places.

Les autres pilotes de cette liste seront classés dans l'ordre inverse du prologue à partir de la première place de la liste de départ de l'étape.

Procédure du choix de la position de départ :

- Les dix premiers concurrents de la liste établie précédemment devront être présents pour effectuer leur choix ;
- Ils pourront choisir leur position de départ dans les N premières places de la liste de départ ;
- Le concurrent de la liste établie classé dixième choisira une position dans les N premières places de la liste de départ. S'il choisit une place

occupée par un autre concurrent, ce dernier verra sa position décalée (prioritairement vers les premières places de la liste) ;

- Le concurrent classé neuvième de la liste établie choisira ensuite une position dans les N premières places de la liste de départ selon la même procédure ;
- Le concurrent classé huitième en de la liste établie choisira à son tour sa position et ainsi de suite jusqu'au concurrent ayant réalisé le meilleur temps du prologue.
- Le premier concurrent n'appartenant pas à cette liste sera classé à la position N+1 de la liste de départ de l'étape 1. Les autres pilotes, suivront dans l'ordre du classement du prologue.
- Si plusieurs concurrents sont absents pour effectuer ce choix, ils seront placés aux places restant libres dans l'ordre inverse du classement du prologue.

Si le prologue n'a pu être disputé (cas de force majeure) :

L'ordre de départ de la première étape se fera suivant le classement provisoire du Championnat du Monde FIM Rally-Raid en cours, ou du classement final du Championnat de l'année précédente pour la première manifestation de la saison.

Les 10 premiers de ce classement devront choisir leur ordre de départ de l'étape selon la procédure décrite au paragraphe précédent.

17.4 Deuxième étape et étapes subséquentes

L'ordre de départ de l'étape 2 et des étapes suivantes sera établi dans l'ordre du Classement du Secteur Sélectif, ou du cumul des Secteurs Sélectifs de la veille.

Ce Classement sera défini sur la base du temps réalisé dans le (ou les) secteur(s) sélectif(s) de la veille, majoré des pénalités de secteur sélectif (excès de vitesse, waypoints manqués...) obtenues dans le (ou les) secteur(s) sélectif(s).

Il sera établi une seule liste de départ qui mixera les différentes catégories telles que définies dans l'Art. 80.7.1.

Sur proposition du directeur de course et pour des raisons de sécurité ou sportives, le Jury International FIM pourra autoriser un ordre de départ particulier après information du Comité du Championnat.

17.5 Dernière Etape

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

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.

17.7 Changement de l'ordre de départ

Pour des raisons de sécurité, à l'issue de chaque Étape, Directeur de Course peut repositionner un concurrent, après en avoir informé le Jury International FIM.

Seuls les 10 premiers Coureurs du Classement Général Provisoire de la catégorie concernée ou du Classement Général Provisoire de l'Étape de la veille de la catégorie pourront présenter cette demande.

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

Un concurrent de la catégorie RallyGP ne pourra en aucun cas être repositionné devant un autre concurrent de la même catégorie.

Les demandes de repositionnement ne seront pas admises le soir de la première journée d'une Étape Marathon.

17.8 Départ pas pris ou abandon dans une 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 + Pénalité d'étape + 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 + Pénalité d'étape + Temps maximum du Secteur Sélectif + la valeur de tous les waypoints non validés.

Un pilote qui ne valide pas au minimum 70% des waypoints du Secteur Sélectif (ou du cumul des Secteurs Sélectifs) de l'étape sera considéré comme ayant abandonné l'étape et recevra donc une pénalité d'étape.

Catégorie RallyGP : Un concurrent de cette catégorie qui ne prend pas le départ d'une étape (DNS) ou qui abandonne au cours d'une étape (DNF) sera mis hors course et retiré des classements FIM et ne recevra aucun

point pour le Championnat du Monde FIM. Il ne sera pas autorisé à poursuivre l'épreuve hors classement.

Catégorie Rally2, Rally3 et Quad : Pour tout départ d'étape (ou de secteur sélectif) non pris (DNS) ou pour tout abandon en cours d'étape (DNF), les concurrents de ces catégories se verront attribuer une pénalité d'étape.

Lors d'un Rallye FIM (maximum 6 étapes), pour obtenir des points FIM, les concurrents ne pourront avoir plus d'une pénalité d'étape.

Lors d'un Rallye Marathon, pour obtenir des points FIM, les concurrents ne pourront avoir plus de trois (3) pénalités d'étape.

L'organisateur pourra permettre à ces concurrents des catégories Rally2, Rally3 et Quad de terminer le Rallye mais ils figureront 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 du secteur sélectif et de l'étape et mettre son motorcycle dans le Parc Fermé avant l'heure limite de sa fermeture.

17.9 Motorcycle 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 motorcycle est manifestement dans un état incompatible avec une utilisation normale, ils devront en informer immédiatement le Directeur de Course qui pourra demander sa remise en état.

Dans ce cas, les minutes employées pour effectuer l'intervention seront considérées comme autant de minutes de retard enregistrées sur un Secteur de Liaison. Afin d'empêcher le 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.

18. ASSISTANCE, REMORQUAGE ET RAVITAILLEMENTS

18.1 Généralités

Les véhicules et le personnel prévus pour faire l'assistance technique des concurrents doivent passer par le contrôle administratif et être identifiés. Ils sont ci-après nommés par catégorie assistance.

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.

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 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 ayant bénéficié de cette assistance se verra pénaliser de trois heures pour remorquage et/ou assistance + Pénalité d'étape + Temps maximum du Secteur Sélectif + Temps impartis des Secteurs de Liaison non effectuées + la valeur de tous les waypoints non validés.

2. Sur les Secteurs de Liaison :

L'assistance sur les secteurs de liaison n'est autorisée que lorsque le parcours des concurrents et le parcours d'assistance sont communs, (le changement de pneu y est interdit pour tous les concurrents quelle que soit leur catégorie). Les véhicules de la catégorie Assistance devront impérativement suivre le parcours détaillé dans le Road-Book Assistance.

3. Au bivouac :

L'assistance est autorisée :

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

Après avoir pointé au CH d'arrivée d'Étape, les concurrents (ou personnes inscrites en assistance dans la même équipe) pourront ressortir le motorcycle 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.

4. Au Bivouac, après le Départ d'un Secteur Sélectif :

Une fois qu'une machine a pris le départ d'un Secteur Sélectif, l'assistance au bivouac est autorisée si le retour du coureur avec sa machine au bivouac ne s'effectue pas par la prise en sens inverse de l'Itinéraire du Rallye.

Si la piste est une voie unique et étroite alors tout retour dans le sens inverse de la course est interdit sous peine de disqualification.

En cas de hors-piste ouvert, pour des raisons de sécurité et afin de ne pas être à contresens, le coureur devra s'écarter des traces pour retourner au bivouac, sans encourir de pénalité.

5. Situation de danger et mise en sécurité

Si un concurrent se retrouve dans une situation de danger ou si lui-même ou son véhicule représente un danger pour les autres, le Directeur de Course pourra autoriser l'organisateur à intervenir pour mettre fin à cette situation à risque.

Le but de cette assistance ne pourra être que la mise en sécurité des concurrents et des véhicules.

Cette action ne pourra pas être considérée comme une aide extérieure et le pilote pourra continuer sa course après cette intervention sans encourir de pénalité.

18.3 Assistance interdite

Sont interdits, sous peine d'une pénalisation de six heures pour la première infraction pouvant aller jusqu'à la disqualification en cas de récidive:

1. Le transport de pièces et/ou d'effets personnels ou l'assistance, le transport ou le remorquage par un véhicule et/ou une personne autre qu'un équipage d'une voiture, d'une moto ou d'un camion régulièrement engagé et encore en course, par les véhicules et leurs équipages de la catégorie Assistance.
2. Le dépôt, le largage, le parachutage de pièces, outillage, huile et carburant, sur l'ensemble du territoire des pays traversés par le Rallye.
3. Toute assistance dans un lieu clos, fermé ou gardienné, même si ce lieu se trouve dans la zone du bivouac. Une tente n'est pas considérée comme un lieu clos.
4. La présence d'un véhicule de la catégorie Assistance sur l'itinéraire d'un Secteur Sélectif.
5. Lors d'un ravitaillement essence (refuelling) dans une Spéciale l'assistance est interdite avant, pendant et après le ravitaillement essence.
6. 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.

18.4 Carburant / Autonomie

18.4.1 Autonomie

Chaque concurrent sera responsable du calcul de l'autonomie en carburant de son motorcycle. 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.

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.

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

Le concurrent devra avancer sa machine jusqu'au véhicule de ravitaillement. Le carburant sera distribué dans l'ordre d'arrivée à la zone de ravitaillement.

Dans la zone de ravitaillement, seules seront autorisées les interventions suivantes :

- Installation du Road-Book;
- Remplacement de la ou des cartouches et vérification du bon fonctionnement du gilet Airbag;
- Ravitaillement en essence et en eau et en nourriture.

18.4.3 Ravitaillement en essence en Secteurs de Liaison et au bivouac

Sur les Secteurs de Liaison où des stations-service 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 (les conditions de mise à disposition seront indiquées dans le RP).

19. FICHE DE POINTAGE

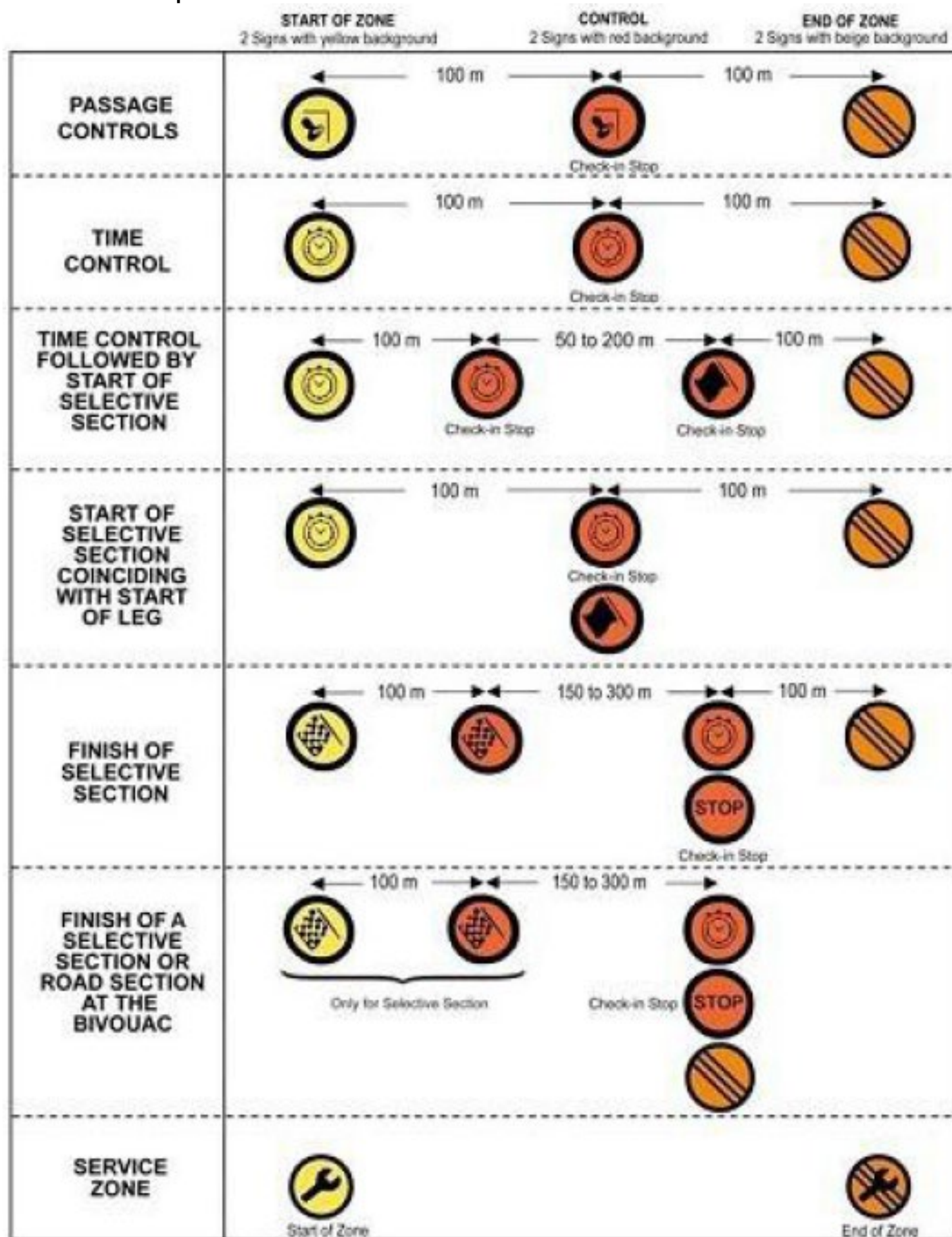
1. Au départ de chaque Étape, les concurrents recevront une fiche de pointage sur laquelle figureront les temps impartis pour parcourir chaque Secteur de Liaison et un temps maximum autorisé pour chaque Secteur Sélectif. Toute fiche de pointage sera rendue au contrôle horaire d'arrivée de chaque Étape 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.
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 (tampon ou poinçon), 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.

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 :



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. L'entrée de la zone de contrôle est indiquée 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 ce couloir 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.

21. **CONTRÔLES HORAIRES (CH)**

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.

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

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 motorcycle à proximité immédiate de la table de contrôle.

La procédure de pointage commence au moment où le motorcycle 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 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. Les concurrents n'observant pas les règles et procédures de pointage recevront une pénalité.

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.

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 maximum autorisé. Tout retard sur ce temps imparti sera pénalisé de 1 minute par minute de retard, jusqu'au temps maximum autorisé.

2. Secteur Sélectif

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

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 autorisé du jour pourra être révisée par le Jury International FIM sur proposition du Directeur de Course.

22. CONTRÔLES DE PASSAGE (CP)

Pour chaque Étape, des points de passage obligatoires, 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.

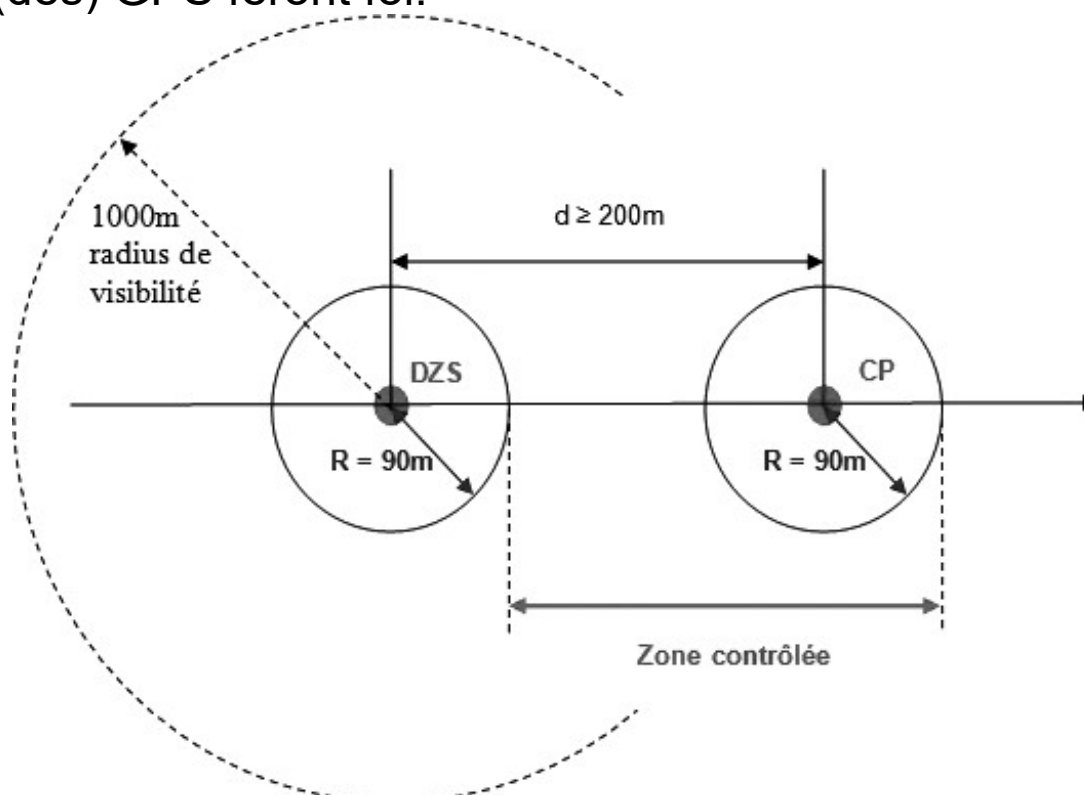
Voir art. 80.20 pour la signalisation des contrôles.

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.



Dans le cas d'un contrôle de passage virtuel (CPV), après validation du waypoint, le véhicule doit effectuer un arrêt complet (détecté par le NAV-GPS) au panneau de contrôle rouge avant de continuer, sans aucune inscription sur la fiche de pointage. Le fait de ne pas s'arrêter sera pénalisé pour un CP manquant.

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 le Road-Book ou dans un additif.

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.

22.3 Pénalités pour CP manquant

Les pénalités sont les suivantes :

CP manquant i.e. WPS manquant : 120'

Perforation ou tampon manquant à un CP : 5'

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 motocycle 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. Dans ce cas, les concurrents devront avoir parcouru 25% au moins de la longueur initialement prévue du secteur sélectif pour que celui-ci soit validé.

24. PÉNALITÉS FORFAITAIRES (PF) / PÉNALITÉS D'ÉTAPE

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

Une Pénalité d'étape est attribuée afin d'empêcher la disqualification d'un concurrent (en particulier aux articles 80.17.9 et 80.18.2).

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.

25.1 Principe

Les motocycles sont en régime de Parc Fermé :

a) dès leur entrée dans un parc de départ, de regroupement ou de fin d'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 FIM concernant la réclamation;
 - d) pendant tout transport, le régime du Parc Fermé sera appliqué.
- Toute infraction au régime du Parc Fermé entraînera la disqualification.

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 par le Directeur de Course, et des concurrents pour l'entrée et la sortie de leurs motocycles.

Les concurrents pourront entrer et sortir leurs motocycles du Parc Fermé moteur en marche.

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

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

25.3 Règles

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

- de faire le plein d'essence
- d'effectuer des réparations
- de toucher au motocycle 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 arrière endommagés.

Les concurrents doivent utiliser un tapis environnemental dans la Parc Fermé afin de protéger le sol contre les fuites (huile, graisse de chaîne, essence, etc.). Si les tapis environnementaux ne sont pas fournis par l'organisateur, cela doit être indiqué dans le Règlement Particulier.

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

26. BIVOUAC

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

Le PC du Rallye 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 FIM ou du Directeur de Course.

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 FIM ou du Directeur de Course.

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

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

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)

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 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

Le bon fonctionnement de l'équipement 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.

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.

29.1 Equipement de sécurité obligatoire pour les Rallyes

Sur le 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 Système d'Alarme de Véhicule à Véhicule (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.

La responsabilité du coureur est de s'assurer que tous les appareils électroniques fonctionnent correctement avant le départ. Un concurrent qui a un problème technique sur son appareil / instrument (GPS, Tracking system, le Système d'Alarme de Véhicule à Véhicule (Sentinel), Tripmeter (odomètre) peut le réparer en présence ou avec l'aide 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.

Appareil GPS

Appareil permettant le contrôle du respect de l'itinéraire officiel et des Zones de contrôle de vitesse.

Ce GPS est fourni par l'organisateur et son utilisation 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 silentbloks 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 GPS. 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.

Un pilote qui aurait "perdu" sa tablette de sa propre responsabilité se verra attribuer, pour la partie de l'étape concernée par cette perte, un temps considéré comme équitable par le Directeur de Course. (voir article 80.15.5)

De plus, la perte de la tablette électronique ne permettant plus d'effectuer les contrôles nécessaires en fin d'étape, il recevra une pénalité fixe de 30 (trente) minutes.

Système de Tracking

Ce Système de Tracking (suivi de localisation) est fourni par l'organisateur et son utilisation est obligatoire.

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 (Sentinel)

Ce Système d'Alarme est fourni par l'organisateur et son utilisation est obligatoire.

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

dépassé) est obligatoire.

Ce système doit être en fonction pendant le déroulement de chaque 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.

Un concurrent qui ne permet pas le dépassement d'un autre concurrent, recevra une pénalité comme suit :

1^{ère} infraction : 3 minutes

2^{ème} infraction : 7 minutes

3^{ème} infraction : 10 minutes

Plus de trois infractions : rapport au Jury International FIM.

29.2 Équipement de sécurité optionnel

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

ODOMETRE GPS

Sauf indication contraire dans le Règlement Particulier, les concurrents peuvent utiliser un odomètre GPS. Aucune fonction autre que la mesure (kilomètres, heures, vitesses, cap) ne peut être intégrée dans cet odomètre GPS.

29.3 Equipements interdits

Seuls les écrans numériques fournis par l'organisation (GPS, TRIP, Road- Book etc.) pourront être installés sur les motocycles. 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.

L'utilisation du téléphone portable ou de tout autre moyen de communication est strictement interdite sur l'intégralité du secteur sélectif y compris dans les zones de ravitaillement.

Toute infraction constatée entraînera une pénalité :

1^{ère} infraction : 5 minutes

2^{ème} infraction et suivantes : 30 minutes

Le nombre de pénalités est à considérer sur l'ensemble de l'épreuve.

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 Tracking fourni par l'organisation, 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 de Tracking et d'alarme de véhicule à véhicule fournis par l'organisation.

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.

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 FIM de chronométrateur.

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

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

Les concurrents doivent accepter le système de chronométrage proposé par l'organisateur.

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.

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.

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 concurrents 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, le promoteur et la FIM déclinent toute responsabilité.

34. CLASSEMENTS

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 pénalités de temps.

Quotidiennement, le directeur de course, avec l'aide du responsable du chronométrage, devra publier la liste des pénalités du jour.

Celui qui a obtenu le plus petit total est proclamé vainqueur du classement

général, le suivant étant second, et ainsi de suite. Tous les classements sont établis de la même façon.

Dans le cas d'un accident, le Directeur de Course a la possibilité de bonifier un concurrent, quand ce celui-ci s'est arrêté pour aider un autre concurrent blessé. Le Directeur de Course doit avoir la possibilité technique de calculer la perte de temps. Seuls les deux premiers pilotes arrêtés sur l'accident pourront bénéficier de cette bonification.

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 de dossard. Cette règle pour départager les ex-æquo peut être appliquée à tout moment du rallye.

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.

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
- Temps total réalisé et écart

Classement Général :

Un pour chaque catégorie suivante : RallyGP, Rally2, Rally3, Quad.

34.4 Attribution des points à la fin de la manifestation

Lors de chaque manifestation du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid, 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 et équipes de chacune des Coupes du Monde FIM Rallye-Raid et Trophée (si applicable).

Catégorie RallyGP : Championnat du Monde FIM RallyGP

Catégorie Rally2 : Coupe du Monde FIM Rally2

Trophée Féminin FIM Rally2

Trophée Junior FIM Rally2

Trophée Vétérain FIM Rally2

Catégorie Rally3 : Coupe du Monde FIM Rally3

Trophée Junior FIM Rally3

Catégorie Quad : Coupe du Monde FIM Quads

Il n'y a pas d'attribution de points pour le Classement Général.

Position	Rallye	Rallye Marathon Coefficient 1,5
1	25	38
2	20	30
3	16	24
4	13	20
5	11	17
6	10	15
7	9	14
8	8	12
9	7	11
10	6	9
11	5	8
12	4	6
13	3	5
14	2	3
15 et suivants	1	2

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.

Attribution de points réduits

Dans le cas où l'une des épreuves comptant pour le Championnat du Monde ne pourrait se dérouler complètement, les points seront attribués sur la base du classement final :

- La totalité des points si 50 % ou plus de la longueur des Secteurs Sélectifs prévue au Règlement Particulier de l'épreuve ont été parcourus ;
- La moitié des points si moins de 50 % de la longueur minimale des Secteurs Sélectifs prévue au Règlement Particulier de l'épreuve ont été parcourus.

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

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 approuver le classement final.

A la fin de la dernière manifestation du Championnat, le Jury International FIM doit approuver les classements finaux du Championnat, Coupes et Trophées et fournir ces classements à l'organisateur pour l'organisation de la remise des prix du Championnat.

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 :

Un pour chaque catégorie suivante : RallyGP, Rally2, Rally3 et Quad

De même pour les Trophées FIM suivants :

- Trophée Féminin destiné aux concurrentes de la Catégorie Rally2
- Trophée Junior destiné aux concurrents de la Catégorie Rally2
- Trophée Junior destiné aux concurrents de la Catégorie Rally3
- Trophée Vétéran destiné aux concurrents de la Catégorie Rally2

34.8 Résultats du Championnat

Classement :

Catégorie RallyGP : Le classement final du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid sera établi sur l'ensemble des épreuves du calendrier du Championnat du Monde.

Pour la catégorie Rally3, le classement final de la Coupe du Monde FIM de Rallye-Raid - Moto Enduro sera établi sur l'ensemble des épreuves éligibles à cette catégorie.

Autres Catégories : Pour les autres Prix FIM, le classement final sera établi sur la base des quatre meilleurs résultats obtenus dans les épreuves inscrites au calendrier.

Conformément à ce qui précède, à la fin du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid, 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 Rallye-Raid.

Pour le Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid « 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 Rallye-Raid.

Pour la Coupe du Monde FIM de Rally2 « équipes », l'équipe devra présenter au moins deux pilotes Rally2 sur la liste des concurrents autorisés à prendre le départ. Les pilotes Rally2 concernés devront être inscrits avec la même licence FIM pour Equipe. Dans chaque

manifestation les points des deux meilleurs concurrents des équipes Rally2 seront additionnés. L'équipe qui aura obtenu le plus de points se verra décerner le titre de vainqueur de la Coupe du Monde FIM Rally2 pour Equipes.

Pour la Coupe du Monde FIM de Rallye-Raid – Quads, le classement est composé

d'une seule catégorie Quads, groupes G & H confondus.

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 de Rallye-Raid, 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.

35. RÉCLAMATIONS - APPELS

1. Toute réclamation ou appel devra être interjetée conformément à la procédure du Code Disciplinaire 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, le réclamant devra verser une caution supplémentaire.
2. Tous frais occasionnés par les travaux et par le transport du motorcycle 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 final de l'épreuve**.

36. CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX

Une Cérémonie de Remise des Prix, sous la responsabilité de l'organisateur et du promoteur, 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 fourni par l'organisateur.

Le Chef d'Équipe du concurrent vainqueur de la catégorie RallyGP 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) devra être joué.

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

Le promoteur et l'organisateur de la manifestation finale du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid mettront sur pied une cérémonie pour récompenser les trois premiers concurrents au classement général du Championnat, pour chaque catégorie en suivant le protocole de la FIM.

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.-.

37. CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX FIM ANNUELLE

Le concurrent ayant remporté le Titre de vainqueur du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid, 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	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 : - 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 Les concurrents doivent en accuser réception par émargement, sauf en cas d'impossibilité matérielle pendant le déroulement de la manifestation.
Bivouac	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.
Briefing	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.
Fiche de pointage	Fiche destinée à recueillir les visas des différents CH/CP prévus sur l'itinéraire.
CH/CHA	Contrôle Horaire/Contrôle Horaire d'Arrivée.
Classement Général	Classement toutes catégories confondues.
CP (Contrôle de passage)	Point de contrôle. Un lieu où les fiches de pointage doivent être tamponnées ou perforées par les commissaires et qui est un WPS
COG (Cap Over Ground)	Indication donnée par un GPS, indiquant le cap que suit un véhicule en mouvement.
CTW (Cap to Waypoint)	Indication donnée par un GPS, indiquant le cap à suivre jusqu'au prochain Waypoint.
Disqualification	Sanction décidée par le Jury International FIM suite à une infraction grave aux règlements FIM.
DTW (Distance to Waypoint)	Indication donnée par un GPS, indiquant la distance restante jusqu'au prochain Waypoint.

Durée d'une Manifestation	La Manifestation commence avec les contrôles administratifs ou vérifications techniques et se termine à l'expiration de l'un des délais suivants celui qui est plus tardif : - délai de réclamation ou d'appel; - fin des contrôles administratifs et des vérifications techniques à la fin de la manifestation entreprises en conformité avec le Code Sportif FIM; - fin de la remise des prix.
DZ	Entrée de la zone de contrôle de vitesse matérialisée, dans la mesure du possible, par un repère précis et un waypoint (WPS). En cas de divergence entre les deux, c'est le waypoint qui fait foi.
Étape	Chacune des parties du Rallye séparées par un arrêt bivouac.
Étape Marathon	Étape avec assistance limitée à la fin de la journée dans le bivouac.
FMN	Fédération Motocycliste Nationale.
FMNR	Fédération Motocycliste Nationale Organisatrice.
FZ	Fin de zone de contrôle de vitesse matérialisée par un « WPE ».
GPS	« Global Positioning System » Géo Positionnement par Satellite est un système de localisation satellitaire permettant de déterminer une position sur la terre en longitude, latitude et altitude.
IV (Infraction Vitesse)	Tout dépassement de la vitesse maximale autorisée dans une zone de contrôle de vitesse.
Itinéraire officiel	Il est représenté par le passage dans l'ordre chronologique de chaque waypoint figurant au Road Book (WPV, WPM, WPE, DZ, FZ, CP) doit être suivi impérativement, sous peine de pénalisation.
Impulsion Vitesse (IMP)	Conformément au mode de fonctionnement permanent du GPS, une impulsion est enregistrée tous les 150 m environ (ou toutes les 10 secondes). Les dépassements de vitesse dans une zone de contrôle de vitesse sont affichés dans la page speed du GPS « SPD ».
JI	Jury International FIM.
Main Courante	Cahier d'informations aux pages numérotées et inamovibles, manuscrit et horodaté.

Secteur de Liaison	Tronçon d'itinéraire, à effectuer dans un temps imparti, compris entre deux contrôles horaires successifs.
Neutralisation	Temps pendant lequel les concurrents sont stoppés par la Direction de Course (conditions de Parc Fermé). Ce temps est identique pour tous les concurrents.
Parc Fermé	Zone dans laquelle aucune préparation, ni intervention n'est possible, sauf dans les cas expressément prévus par le Règlement Particulier de la manifestation.
Parcours	Il est défini par le Road Book officiel de la Manifestation, confirmé par l'équipe d'ouverture.
PC du Rallye	<u>P</u> oste de <u>C</u> ommandement du Rallye. Centre névralgique du Rallye qui coordonne et gère la course.
Pénalisation forfaitaire (PF)	Pénalisation en temps qui s'ajoute aux pénalisations déjà encourues par le concurrent dans des cas précis et répertoriées dans le Règlement Particulier.
Pénalisation liaison (PL)	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
Pénalité d'étape	Une pénalité en temps qui s'ajoute aux pénalisations déjà encourues par le concurrent dans des cas précis et spécifiés à l'article 80.17.9. la valeur de la Pénalité d'étape est spécifiée dans le Règlement Particulier.
Prologue	L'organisation d'un Prologue est obligatoire. Un seul Prologue peut être organisée. Il déterminera les ordres de départ pour l'étape suivante. Il 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.
Regroupement	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.
Road-Book	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, parmi lesquels des notes caractéristiques et les waypoints obligatoires qui devront être suivis sous peine d'une pénalisation.

SOG (Speed Over Ground)	Indication donnée par un GPS, indiquant la vitesse d'un véhicule en mouvement.
Secteur Sélectif	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.
Temps estimé	Temps estimé par l'Organisateur pour effectuer un Secteur Sélectif.
Temps imparti	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.
Temps maximum autorisé	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.
Temps réel	Temps réellement mis pour effectuer le parcours d'un Secteur Sélectif.
WPE (Waypoint Eclipse)	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.
WPM (Waypoint Masqué)	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 800 m de ce dernier.
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.
WPS (Waypoint Sécurité)	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 30 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).
WP	« 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, WPN. Tous les points GPS mentionnés au Road-Book sont des points de passages obligatoires.
WPV (Waypoint Visible)	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.
WPP (Waypoint Précis)	Un WPP est un waypoint permettant de vérifier précisément le respect du suivi du Road-Book sur les pistes, sans information de navigation fournie par le NAV-GPS. Son numéro et son ordre de passage par rapport aux autres waypoints ne figurent que dans la liste des waypoints du Road-Book.
WPC (Waypoint Control)	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.

ZONE DE TRANSFERT	Secteur routier avec un temps imparti entre deux portions d'un Secteur Sélectif. L'heure de départ idéale de la portion suivante du Secteur Sélectif sera obtenue en additionnant l'heure d'arrivée et le temps de transfert. Les mêmes règles que sur les Secteurs de Liaison s'appliquent, y compris en matière de Zone d'Assistance Éloignée lorsque la Zone de Transfert emprunte le même parcours que les véhicules d'assistance.
-------------------	--

SANCTIONS ET PÉNALITÉS DONNÉES PAR LE DIRECTEUR DE COURSE

On trouvera ci-après les principales sanctions et pénalités, non limitatives, qui peuvent être infligées par le Directeur de Course.

Tableau Récapitulatif des pénalités	Art. N°	Sanctions / Pénalités
Licence non valable	6	Départ refusé
Manœuvre antisportive, déloyale, incorrecte ou frauduleuse	6	Décisions du Jury International FIM
Moto non immatriculée	7	Départ refusé
Changement de moteur	7.2	1 ^{er} changement : 15 minutes 2 ^{ème} changement : 45 minutes 3 ^{ème} changement et suivants : 120 minutes
Changement de pneumatique en cours d'étape pour raison de sécurité	7.4	1 heure
Absence ou mauvaise apposition d'une plaque-numéro	7.5	Pénalité de temps définie dans le RP
Absence ou mauvaise apposition d'au moins deux plaques ou du dossard	7.5	Départ refusé
Installation d'une caméra embarquée non conforme	7.7	1 ^{ère} infraction : 30 minutes 2 ^{ème} infraction : disqualification
Absence ou falsification d'une marque d'identification	8.2.1	Jusqu'à la disqualification
Non-respect de la limite du niveau sonore durant la manifestation	8.3	1 ^{ère} infraction : 15 minutes 2 ^{ème} infraction : 1 heure 3 ^{ème} infraction : disqualification
Refus de présenter sa machine à un contrôle technique	8.4	Jusqu'à la disqualification
Non validation d'un WP donné par l'organisateur	11.2	Pénalité de temps (voir tableau des WP)
Ajout de notes interdites sur le road-book	11.4	1 ^{ère} infraction : 3 heures 2 ^{ème} infraction : disqualification
Utilisation du code « 5555 Emergency » de déblocage	11.5	6 heures
Utilisation du code "WPM"	11.5	De la première à la troisième utilisation : 3 heures par utilisation Dès la quatrième utilisation : 6 heures

Refus de signature de la notification d'infraction	11.6	10 minutes
Non-respect des règles de circulation des pays traversés	12	1 ^{ère} infraction : 30 minutes 2 ^{ème} infraction : 1 heure 3 ^{ème} infraction : jusqu'à la disqualification
Insuffisance du temps de repos entre deux étapes et avis défavorable du médecin	13	Départ refusé
Non-respect de l'itinéraire dans les zones sensibles des Secteurs Sélectifs et dans le Prologue	15	1 ^{ère} infraction : 15 minutes Infractions suivantes : Jusqu'à la disqualification
Empêcher intentionnellement le dépassement d'une moto	15	Jusqu'à la disqualification
Circulation en sens inverse dans un Secteur Sélectif	15	Jusqu'à la disqualification
Stationnement de plus de 30 secondes après le signal de départ	15.1	2 minutes
Départ anticipé	15.1	1 minute
Non présentation de la moto moteur en marche	15.1	1 minute par minute de retard
Refus de partir à l'heure et au rang attribué	15.1	Jusqu'à la disqualification
Arrêt volontaire dans la zone d'arrivée d'un Secteur Sélectif	15.2	Disqualification
Non respect du temps de neutralisation	15.3	1 ^{ère} infraction : 1 minute 2 ^{ème} infraction : 2 minutes 3 ^{ème} infraction et suivantes : 5 minutes
Dépassement de la vitesse autorisée	16	Conformément à l'article 80.16
Récidive en infraction de vitesse à caractère intentionnel	16	D'un avertissement à une pénalité sportive
Dépassement de vitesse liée à la catégorie	16	Idem ci-dessus mais seulement à partir de la deuxième impulsion
Retard sur l'heure théorique au départ d'une Étape	17.1	Jusqu'à 30 minute (ou 60 minutes) : 1 minute par minute de retard Plus de 30 minutes (ou 60 minutes) : départ refusé
Changement de pneumatique au cours de l'étape Marathon	17.7	6 heures
Dépassement du temps de travail alloué dans le parc de travail Marathon	17.7	1 heure

Réparation de la machine au cours de l'étape Marathon	17.7	6 heures
Départ pas pris ou abandon dans un Secteur Sélectif/ Étape	17.9	Conformément à l'article 80.17.9
Assistance par un véhicule d'assistance en Secteur sélectif	18.2	Conformément à l'article 80.18.2 - paragraphe 1
Retour au bivouac en sens inverse de la course sur une voie unique et étroite	18.2	Disqualification
Assistance interdite	18.3	Jusqu'à la disqualification
Départ lancé	18.4.2	1 minute
Rectification/ modification de la fiche de pointage	19	Disqualification
Perte de la fiche de pointage	19	5 minutes
Passage à un contrôle sans la moto	19	Disqualification
Non-respect des instructions du Chef de Poste	20	Jusqu'à la disqualification
Non-respect de l'entrée, la sortie et le sens de circulation dans la zone	20	1 ^{ère} infraction : 10 minutes 2 ^{ème} infraction : 1 heure 2 ^{ème} infraction : 1 heure
Retard ou avance à un CH après un Secteur de Liaison (sauf arrivée d'Étape pas de pénalité pour avance)	21	1 minute par minute
Dépassement du Temps Maximum Autorisé en secteur sélectif	21.1	Temps Maximum Autorisé plus Pénalité Forfaitaire du jour
Absence de visa à un CP	22.3	5 minutes
Infraction au régime du Parc Fermé	25.1	Disqualification
Absence d'une partie ou de tout l'équipement de survie	28	Au-delà de 30 minutes (ou 1 heure) pour se mettre en conformité, le départ sera refusé
Non fonctionnement, du fait du concurrent, du système d'alarme de véhicule à véhicule	29.1	1 heure
Un concurrent qui ne permet pas le dépassement d'un autre concurrent	29.1	1 ^{ère} infraction : 3 minutes 2 ^{ème} infraction : 7 minutes 3 ^{ème} infraction : 10 minutes Plus de trois infractions : rapport au Jury International FIM.
Utilisation du téléphone portable pendant l'Étape	29.3	1 ^{ère} infraction : 5 minutes 2 ^{ème} infraction et suivantes : 30 minutes

Non déclaration d'abandon	32	Amende de 500 € à 3 000 €
Refus de barrer les numéros de course après abandon/ disqualification	32	Amende de 500 € plus sanction éventuelle prononcée par le Jury International FIM

Symboles Road-Book

TRACKS		CONTROL		SYMBOLS		SYMBOLS		CAPS	
	TARMAC ROAD		START SELECTIVE SECTION		FENCE		PETROL STATION & TYPE OF FUEL	180	EXIT CAP
	TRACK PISTE		ARRIVAL SELECTIVE SECTION		BARBED WIRE		MONUMENT	180_A	AVERAGE CAP
	OFF TRACK (HP)		CHECK POINT		RAIL ROAD		ANIMALS INDIVIDUAL	180_C	CAP CALCULATED (Only HP)
	LOW VISIBLE TRACK/TRACES		START / FINISH NEUTRALISATION		HOLE		ANIMALS	OBLIC	CAP THAT TURNS
P	TRACK PISTE		START NEUTRALISATION WITH SPEED LIMIT		COLLAPSE, DITCH, RAVINE ETC...		CAIRN	ABBREVIATIONS	
PP	PRINCIPAL TRACK/PISTE		START / FINISH NEUTRALISATION TRANSFER		RUTS		ROCKS	VG	VEGETATION
RO	ROAD		START TRANSFER WITH SPEED LIMIT		TWISTY /SINUOUS		MOUNTAIN	L/R	LEFT AND RIGHT
P//	PARALLEL TRACK/PISTE	T:25	NEUTRALISATION / TRANSFER TIME MAX. ALLOWED		BUMPY BROKEN		TREE	R/L	RIGHT AND LEFT
HP	OFF TRACK SIGHT DRIVING!		WAITING FOR RESTART		BUMPY		PALM TREE	onL	ON LEFT
	OFF TRACK FORBIDDEN		STOP FOR RESTART		LATERAL INCLINATION		CAMEL GRASS	onR	ON RIGHT
FPP	FOLLOW PRINCIPAL TRACK/PISTE		FUEL ZONE CATEG. AUTHORIZED TO REFUEL		POST		VEGETATION	kpL	KEEP TO THE LEFT
FRO	FOLLOW ROAD		TIME CONTROL		ELECTRIC POLE		SLOPE	kpR	KEEP TO THE RIGHT
SA	SANDY		ASSISTANCE SERVICE		ELECTRIC LINE		SMALL WADI	kpS	KEEP STRAIGHT
GV	GRAVEL		TYRE MARKING ZONE		HIGH VOLTAGE TOWER		LARGE WADI	-√	LESS VISIBLE
SAFETY			END ZONE		ANTENNA		SANDY WADI	±√	MORE/LESS VISIBLE
	DANGER LEVEL 1	ON TRACK			WELL		RIVER (WATER)	EMP	STONY
	DANGER LEVEL 2		BUMP		TANKS		LAKE /PUDDLE	/	DURING
	DANGER LEVEL 3		DIP HOLE		BARRELS		PLAIN /CHOTT	IN	IN /INTO
	GLOBAL DANGER IN THE NOTE		COMPRESSION		CONCRETE ELEMENTS		TOWARDS /DIRECTION	ET	AND / NEXT
	START SPEED LIMIT		DITCH		TIRES		ROAD WORKS	A	AT
	FINISH SPEED LIMIT		SUMMIT		SIGN POSTS		RESET /RECAL TRIP	CX	STONE
	STOP		ABOVE BRIDGE		RESTRICTED /PROTECTED AREA		DISTANCE	E3	NARROW
	CAUTION		UNDER BRIDGE		BUILDINGS HOUSES	350m		Q^T	QUIT / LEAVE
25.25	RED LINE UNDER KM= DANGER 2 IN THE NOTE		STEP UP		CHURCH /MOSQUE	DUNES / SAND		TJS	ALWAYS
WAYPOINTS			STEP DOWN		RUINE /ABANDONED		SANDY PLAIN	NBX	MANY
	HIDEN WP		UP HILL DOWN HILL		FORT /CASTLE		BIG BOWL "CUVETTE"	IMP	IMPERATIVE
	CONTROL WP		CUT DANGER		CEMETERY		SAND SPIT	EFF	COLLAPSED
	SECURITY WP		RIGHT or LEFT OVER CREST		VILLAGE		DUNE	ORN	RUTS
	NAVIGATION WP		FENCE GATE		BIVOUAC		DUNE BROKEN	BAD	BAD
	PRECISE WP		FENCE WITH CATTLE GATE		TUNNEL		DUNES	RP	REJOIN
	VISIBLE WP		WALL GATE		PIPELINE	DN	DUNE	BTW	BETWEEN
	ECLIPSED WP		WADING /WATER CROSS		WALL	DNX	MANY DUNES		MODIFICATION FROM OPENING CAR
	WAYPOINT NUMBER		CONCRETE PASS		NATIVE/LOCAL CAMP	DNT	SMALL DUNE "DUNETTE"		NEW NOTE FROM OPENING CAR
						L1 L2 L3	DUNES DIFFICULTY LEVEL		WRITTEN AS TEXT (ENGLISH)

Annexe 1 : Carton de pointage (Exemple)

Rallye du Maroc	Etape n° 1		125
	Du CH - Départ d'étape		
	Au CH - Bivouac		

	Heure théorique	Heure réelle	
CH 0 - Départ d'étape	08 h 22		
Liaison 1 : 120 km Temps imparti :	1 h 45		
CH 1 - Fin de Liaison 1			
	+ 5 minutes		

SS 1	DEPART SS 1		
235,4 km			
Temps max 06 h 15			
Pénalité Forfaitaire 02 h 00	ARRIVEE SS 1		

Liaison 2 : 45 km Temps imparti :	0 h 50		
CH 2 - Bivouac			

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 2 : Règlement Particulier (RP)

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

CHAMPIONNAT DU MONDE FIM DE RALLYE-RAID 2026

RÈGLEMENT PARTICULIER MOTOS, QUADS ET VÉHICULES D'ASSISTANCE

1. PUBLICATION

Nom de l'épreuve :

Dates de l'épreuve :

_____organise la _____manche du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid 2026 au nom de la Fédération _____.

1.1 Juridiction

La manifestation se déroulera conformément au :

- Règlement Sportif du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid et ses Annexes
- Règlements Techniques Rallye-Raid FIM
- Code Sportif FIM
- Code Disciplinaire FIM
- Code Médicaux FIM
- Code Antidopage FIM
- Code d'Environnement FIM
- Code d'Ethique FIM
- Règlement FIM pour le son

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 sportifs 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.

Toute autre question non prévue dans le Règlement du Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid ou dans 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 et ville les plus proches : _____

3. COMITÉ D'ORGANISATION

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

4. ADRESSE DU SECRÉTARIAT PERMANENT

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

5. 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
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 Durabilité		FIM
Délégué Durabilité 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 du Jury FIM		
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.

6. PROGRAMME DE L'ÉPREUVE

- 6.1 Date d'ouverture des engagements :
- 6.2 Date de clôture des engagements :
- 6.3 Date de publication des listes de départ :
- 6.4 Ouverture de la salle de presse et centre d'accréditation :
Place :
Heure :
- 6.5 Contrôle administratif et réception du matériel et documents :
Place :
Heure :
- 6.6 Vérification technique préliminaire :
Place :
Heure :
- 6.7 Conférence de Presse avant le départ :
Place :
Heure :
- 6.8 1^{ère} réunion du Jury International FIM :
Place :
Heure :
- 6.9 Publication de la liste de départ du Prologue :
Place :
Heure :
- 6.10 Briefing des concurrents :
Place :
Heure :
- 6.11 Briefing obligatoire des systèmes de sécurité
Place :
Heure :

- 6.12 Prologue :
- Place :
- Heure :
- Vitesse Max autorisée :
- Temps Max :

6.13 Horaires des diverses Étapes et briefing des concurrents

Jour	Date	Action	Heure	Lieu

6.14 Arrivée du Rallye

Place :

Heure :

6.15 Parc Fermé final

Place :

Heure d'ouverture:

6.16 Vérification Technique Finale

Place :

Heure :

6.17 Dernière réunion du jury

Place :

Heure :

6.18 Publication du Classement Final Provisoire

Place :

Heure :

6.19 Publication du Classement Final Officiel

Place :

Heure :

6.20 Remise des

Prix Place :

Heure :

6.21 Panneau d'affichage Officiel

Du _____ à _____ PC

Rallye Du _____ à _____ Bivouac

Du _____ à _____ PC

Rallye

7. CONCURRENTS

7.1 ENGAGEMENTS & DROITS

Engagements (article 80.4) :

- Le nombre maximum de motocycles 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).

7.2 DEMANDE D'ENGAGEMENT

7.3 DROITS D'ENGAGEMENT

7.4 DROITS D'ENGAGEMENT ASSISTANCE

7.5 TRANSPORT

7.6 VERSEMENTS

7.7 REFUS D'ENGAGEMENT – DÉSISTEMENT - FORFAIT

7.8 ANNULATION OU RENVOI DE L'ÉPREUVE

8. 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 : _____

9. CATÉGORIES

9.1 Les Catégories FIM sont les suivantes :

Championnat du Monde FIM :

- Championnat du Monde FIM de Rallye-Raid - Catégorie RallyGP destinée aux concurrents et aux constructeurs.

Coupes du Monde FIM Rallye-Raid :

- Catégorie Rally2 - Moto-Rally destinée aux concurrents et aux équipes
- Catégorie Rally3 – Moto-Enduro
- Catégorie Quad

Trophée FIM :

- Trophée Féminin destiné aux concurrentes de la Catégorie Rally2
- Trophée Junior destiné aux concurrents de la Catégorie Rally2
- Trophée Junior destiné aux concurrents de la Catégorie Rally3
- Trophée Vétéran destiné aux concurrents de la Catégorie Rally2

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

10. IDENTIFICATION

11. PUBLICITÉ

12. ORDRE DE DÉPART

12.1 Intervalle minimum entre la dernière moto et la 1^{ère} voiture :

12.2 Ordre de départ du Prologue :

13. ROAD-BOOK ET NAVIGATION

13.1 Zones d'assistance spécifique dans les SS

14. CARBURANT / AUTONOMIE

14.1 Autonomie

Catégorie Rally3 : Dans les SS, l'organisateur organisera un ravitaillement au maximum tous les _____kilomètres.

Autres catégories : Dans les SS, l'organisateur organisera un ravitaillement au maximum tous les _____kilomètres.

14.2 Carburant

15. CIRCULATION

16. ETAPE MARATHON

Durée et condition de travail dans le Parc de Travail Marathon.
Art. 80.13.1 paragraphe 7.

17. ASSURANCE

17.1 Responsabilité civile

17.2 Rapatriement sanitaire

17.3 Assurance individuelle accident

18. OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES

18.1 CHAQUE CONCURRENT

18.2 CHAQUE MOTOCYCLE

19. CLASSEMENTS

19.1 LISTE DES PRIX – COUPES

19.2 CÉRÉMONIE:

20. LOCATION OBLIGATOIRE

20.1 GPS

20.2 Système d'alarme véhicule a véhicule (de type « system sentinel »)

20.3 Système de tracking

21. BONIFICATION OUVREUR

Numéro(s) d'étape(s) où la Bonification est applicable _____

22. PÉNALITÉS

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

Pénalité d'étape : Chaque Pénalité d'étape représentera une pénalité de _____heures.

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)