



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

**FIM INTERNATIONAL SIX DAYS'
ENDURO REGULATIONS (ISDE)**

2023

*RÈGLEMENTS DU CONCOURS INTERNATIONAL
FIM DES SIX JOURS D'ENDURO (ISDE)*

FIM INTERNATIONAL
ISDE[®]
6 DAYS OF ENDURO

***Règlements
du Concours International FIM
des Six Jours d'Enduro (ISDE)***



ÉDITION 2023

mis à jour 7 avril 2023

SOMMAIRE

<i>Règlement 061 Le Concours International FIM des Six Jours d'Enduro (ISDE)</i>	1-85
<i>Normes FIM pour les Organismes des ISDE</i>	86-92

Les articles modifiés dès le 1.1.2023 sont en caractères gras

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

Articles mis à jour au 1.1.2023		
061.13.11	061.55.2	061.84
061.28	061.62.1	061.89
061.43.5	061.66	061.93
061.44.1	061.72.5	
061.55.1	061.79	

Articles mis à jour au 11.4.2023		
61.21	61.23	
61.22	61.33	



RÈGLEMENT 061

CONCOURS INTERNATIONAL FIM DES SIX JOURS D'ENDURO

GÉNÉRALITÉS.....		5
061.1	HISTORIQUE	5
061.1.1	Le Concours International FIM des Six Jours d'Enduro (ISDE)	5
061.1.2	Le Trophée Mondial FIM.....	5
061.1.3	Le Trophée Mondial Junior FIM (Vase d'Argent).....	5
061.1.4	Le Trophée Mondial féminin FIM	5
061.1.5	Le Prix des Equipes de Clubs	5
061.1.6	Le Prix des Equipes de Constructeurs	5
061.1.7	Trophée Watling (1962)	5
061.2	CONDITIONS GÉNÉRALES	6
	ORGANISATION DES ISDE	7
061.11	LIEU	7
061.12	PUBLICATION DU RÈGLEMENT PARTICULIER (RP)	8
061.13	JURIDICTION.....	8
061.13.1	Officiels détenteurs d'une licence FIM.....	9
061.13.2	Incompatibilités pour les officiels	9
061.13.3	Commissaire Technique FMNR et le Directeur Technique FIM	9
061.13.4	Le Collège des Commissaires FIM	10
061.13.5	Inspecteur de Parcours FIM	11
061.13.6	Directeur de Course	12
061.13.7	Chronométrateurs	13
061.13.8	Commissaire Environnement et Le Commissaire Sécurité FMNR.....	13
061.13.9	La Direction de Course FIM	14
061.13.9.1	Le Directeur d'Epreuve FIM	15
061.13.9.2	Devoirs du Directeur d'Epreuve FIM	17
061.13.10	Attributions de la Direction de Course FIM	18
061.13.11	Sanctions pouvant être prononcées par la Direction de Course	19



061.13.12	Procédure lors des réunions de la Direction de Course	19
061.13.13	Publication des décisions de la Direction de Course FIM	19
061.13.14	Procès-Verbal des réunions de la Direction de Course FIM	20
061.14	DÉLÉGUÉ FMN - CHEF D'ÉQUIPE	20
061.15	TENUES DES ÉQUIPES ET CAMÉRAS EMBARQUÉES	21
LES ISDE		25
061.21	LE TROPHÉE MONDIAL FIM	25
061.22	LE TROPHÉE MONDIAL JUNIOR FIM	26
061.23	TROPHÉE MONDIAL FÉMININ FIM	27
061.24	LE PRIX DES ÉQUIPES DE CLUBS	28
061.25	LE PRIX DES ÉQUIPES DE CONSTRUCTEURS	28
061.26	CLASSEMENT INDIVIDUEL ET PAR ÉQUIPE	29
061.27	TROPHÉES, MÉDAILLES ET DIPLÔMES	31
061.28	MÉDAILLES COMMÉMORATIVES DE COUREURS INDIVIDUELS	32
061.29	ARRÊT PRÉMATURÉ DE LA MANIFESTATION - CLASSEMENT ET RÉSULTATS	33
ENGAGEMENTS		33
061.31	LICENCE DE COUREURS	33
061.32	INSCRIPTIONS	33
061.33	DATE DE CLÔTURE DES INSCRIPTIONS	35
061.34	DROIT D'INSCRIPTION	37
CLASSES ET SPÉCIFICATIONS DES MOTOCYCLES		37
061.41	CLASSES	37
061.42	ECLAIRAGE, AVERTISSEUR, INDICATEUR DE VITESSE ET BÉQUILLE	37
061.43	ORGANES INTRINSÈQUE DU MOTOCYCLE	38
061.44	CONTRÔLE DES MOTOCYCLES PENDANT LA MANIFESTATION ...	41
	061.44.1 Contrôle des machines.....	41
	061.44.2 Contrôle du carburant	42



ORGANISATION GÉNÉRALE	42
061.53 PARCS FERMES	42
061.54 ZONE DE DÉPART	44
061.55 ORDRE DE DÉPART	46
061.56 PRÉPARATIFS DE DÉPART	48
061.57 DÉPART	48
061.58 RAVITAILLEMENT	50
061.59 INTERDICTION DU RECOURS A UNE FORCE MOTRICE EXTÉRIEURE.	53
061.60 AIDE EXTÉRIEURE	53
061.62 ABANDON	56
061.63 SIGNALISATION	57
061.64 RÈGLEMENT DE LA CIRCULATION.....	58
061.65 ASSURANCES (RC).....	58
061.66 SECTIONS IMPRATICABLES	59
061.67 SIGNALISATION DE L'ITINÉRAIRE	59
FONCTIONNEMENT ET CONTRÔLE	59
061.71 PRINCIPES GÉNÉRAUX	59
061.72 CONTRÔLES HORAIRES	59
061.73 CHRONOMÉTRAGE	61
061.74 FICHE HORAIRE ET FICHE DE ROUTE	62
061.75 INDICATION DES CONTRÔLES HORAIRES.....	63
061.76 DISPOSITIONS AUX CONTRÔLES HORAIRES.....	64
061.78 CALCUL DES PÉNALISTES HORAIRES.....	64
061.79 ARRIVÉE TARDIVE	65
061.80 DEMANDES DE TOLÉRANCES SPÉCIALES	65
061.81 CONTRÔLE PENDANT LE PARCOURS	65
061.83 TESTS.....	66
061.84 TEST FINAL - DISPOSITIONS GÉNÉRALES	71
061.84.1 Signaux officiels	73
061.85 CALCULATION FINALE.....	73
061.87 EXAMEN FINAL	74
061.88 « BURN OUT » DE PNEU	74



061.89	LISTE DES PÉNALITÉS	74
061.89.1	Temps.....	74
061.89.2	Disqualification du coureur et de l'équipe.....	76
061.89.3	Disqualification	76
RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE		78
061.90	OFFICIELS	78
061.91	ACCEPTATION DES DÉCISIONS OFFICIELLES	79
061.93	RÉCLAMATIONS	79
061.94	AMENDES ET CAUTIONS DE RÉCLAMATIONS.....	85
061.95	INTERPRÉTATION DU RÈGLEMENT.....	85
061.96	PUBLICATION DES RÉSULTATS	85

GÉNÉRALITÉS

061.1 HISTORIQUE

- 061.1.1** *Le Concours International FIM des Six Jours d'Enduro (ISDE) débuta en 1913; il a pour but de vérifier la fiabilité des motocycles et l'habileté des coureurs. Ce but est resté toujours le même.*
- 061.1.2** *Le Trophée Mondial FIM a été offert à la FICM par la British Cycle and Motorcycle Manufacturers' and Traders' Union Ltd, en 1913. En 1949, la FIM a remplacé le trophée original par un nouveau trophée, à savoir une coupe en argent ancien avec couvercle, de l'époque Georges III.*
- 061.1.3** *Le Trophée Mondial Junior FIM (Vase d'Argent) - a été offert par une souscription des associations membres de la FICM en 1923, sur proposition de la Fédération Royale Hollandaise Motocycliste (KNMV). En 1949, la FIM l'a remplacé par une coupe en argent avec couvercle de l'époque Georges II.*
- 061.1.4** *Le Trophée Mondial féminin FIM. La Coupe fut créée en 2007 pour la meilleure équipe féminine des ISDE.*
- 061.1.5** *Le Prix des Equipes de Clubs est une compétition pour laquelle une FMN membre de la FIM peut engager une ou plusieurs équipes, pour l'attribution des prix de la FIM.*
- 061.1.6** *Le Prix des Equipes de Constructeurs. Distinction accordée par la FIM.*
- 061.1.7** *Trophée Watling (1962) pour la meilleure performance, à la discrétion de la Direction de Course FIM.*



061.2 CONDITIONS GÉNÉRALES

Les questions non prévues par ce règlement seront étudiées et décidées par le Bureau de la CEN (classement, interprétation technique et sportive, etc.).

061.2.1

Le Concours International FIM des Six Jours d'Enduro de la FIM est une épreuve annuelle de fiabilité des motocycles et d'habileté des coureurs comprenant six parcours d'une durée d'un jour chacun. Chaque jour constitue un test en soi.

Seuls les concurrents ayant accompli les six parcours sont considérés comme ayant terminé l'épreuve (voir exception Art. 061.23). Il est recommandé que la distance totale à parcourir ne soit pas inférieure à 1200 km, ni supérieure à 1600 km, y compris l'épreuve finale de vitesse.

Afin d'être classé, le coureur doit être présent sur la ligne de départ lors du Test Final.

Les ISDE sont principalement une compétition par équipe et la priorité doit être donnée aux équipes plutôt qu'aux individuels en ce qui concerne l'acceptation des engagements. Seules les équipes ayant terminé les ISDE avec un concurrent au moins, seront prises en considération pour le classement final.

061.2.2

Les pilotes évolueront dans un milieu naturel et varié afin de tester la fiabilité, et l'endurance des pilotes et des machines.

Les conditions de course seront variées et pourront être en milieu désertique, forestier, montagne, enneigé, urbain, etc. Les pilotes pourront être amenés à pousser leur motocycle.

Les pilotes seront amenés à évoluer sur un parcours commun et à se rencontrer. Toute gêne non intentionnelle sera considérée comme un fait de course et aucune réclamation à ce sujet ne sera acceptée.

Le parcours doit comprendre des routes accessibles par tous les temps. Le parcours consistera en 3 tours au maximum par jour et empruntera un minimum de grandes routes.

061.2.3

Le concours est ouvert à tous les types de motocycles de la Catégorie 1, Groupe A1 et Catégorie 2, Groupe C à condition qu'ils soient à tous égards conformes aux règlements de la FIM (voir Art. 061.41).

061.2.4

Les ISDE sont organisés conformément aux règles du Code Sportif de la FIM, à la présente Règlement et au Règlement Particulier (RP) tel qu'il est édicté par la FMNR et approuvé par la FIM.

061.2.5

Le temps total pour un jour de compétition ne peut excéder sept heures et trente minutes, les quinze minutes du dernier contrôle horaire non-incluses.

Pour des raisons exceptionnelles, la Direction de Course pourra augmenter la durée totale de 30 minutes.

061.2.6

Les coureurs du Trophée Mondial FIM, Trophée Mondial Junior FIM et Trophée Mondial féminin FIM doivent porter durant toute la manifestation, un maillot aux couleurs de leurs pays. Ce maillot devra être le même pour tous les coureurs de l'équipe (Veuillez-vous référer au Manuel de Travail ISDE et Conditions de Participations).

Les coureurs des équipes CONU doivent porter, durant toute la manifestation, un maillot à la couleur de la CONU. Ce maillot doit être le même pour tous les coureurs de l'équipe.

L'utilisation du logo ISDE, du nom « ISDE » ou le nom « 6 Days » liée aux Motocycles Enduro, pneumatiques ou équipement de motocycles ou accessoires, équipement des pilotes ou plus généralement à tous produit ou service est la propriété exclusive de la FIM.

ORGANISATION DES ISDE

061.11 LIEU

Toute FMN peut demander à la FIM la permission d'organiser les ISDE. La FMN qui désire organiser les ISDE doit postuler, au moins trois ans à l'avance. Après présentation des candidats et éventuellement une visite des sites proposés, le Bureau CEN sélectionnera les deux meilleurs candidats

qui seront ensuite présentés au Conseil de Direction FIM pour désignation du candidat. Ce choix doit être fait au moins deux ans avant la date de la manifestation.

061.12 PUBLICATION DU RÈGLEMENT PARTICULIER (RP)

Le Règlement Particulier doit être publié dans les deux langues officielles de la FIM et approuvé par la FMNR et la FIM, et ensuite ratifié par La Direction de Course FIM.

La FMNR établit le RP des ISDE. Ces règles seront uniquement d'ordre intérieur, traitant des questions d'intérêt local, telles que renseignements concernant l'itinéraire, les vitesses, les droits d'inscription, etc., et seront soumises à l'approbation de la FIM au plus tard lors de la Conférence Annuelle. Le RP sera publié au plus tard un mois avant la date de clôture des pré-engagements.

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

061.13 JURIDICTION

Pendant les ISDE, l'organisation sera sous la surveillance d'une Direction de Course FIM.

La manifestation est dirigée par des officiels détenteurs de la licence FIM valable pour la discipline et la fonction concernées.

Tous ces officiels et leurs adjoints sont soumis à l'autorité du Directeur de Course, à l'exception des autres membres de la Direction de Course FIM (Directeur d'Épreuve FIM et Inspecteur de Parcours FIM).

S'il est énoncé dans un rapport de Direction de Course FIM qu'une manifestation ne s'est pas déroulée conformément aux règlements de la FIM, il sera possible, par décision de la CEN, d'infliger une amende d'un montant allant jusqu'à deux fois la finance d'inscription.

Un représentant, élu par les constructeurs de motocycles et titulaire d'une licence FIM de constructeur, sera admis en tant qu'observateur aux séances ouvertes de la Direction de Course FIM.

061.13.1 Officiels détenteurs d'une licence FIM

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

Les membres de la Direction de Course FIM :

- *Directeur d'Épreuve FIM*
- *Directeur de Course FMNR (ayant suivis le séminaire de Super Licence)*
- *Inspecteur de Parcours FIM*

Les membres du Collèges des Commissaires FIM :

- *Commissaire FIM en Chef,*
- *le second Commissaire FIM*
- *le Commissaire FMNR*

Les officiels techniques :

- *Directeur Technique FIM*
- *Chef Commissaire Technique FMNR*
- *Commissaire Technique FMNR*

Et :

- *Délégué FMN (Commissaire Sportif)*
- *Délégué Médical et Délégué Environnement (si nommés par la FIM)*
- *Commissaire Environnement FMNR*
- *Chef du Service Médical*
- *Chronométrateur*

061.13.2 Incompatibilités pour les officiels

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

061.13.3 Commissaire Technique FMNR et le Directeur Technique FIM

Le Commissaire Technique FMNR :

Le Chef Commissaire Technique et 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.

Directeur Technique FIM (si nommé) :

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



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

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

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

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

061.13.4 Le Collège des Commissaires FIM

Le Collège des Commissaires FIM est composée du :

- a) Chef Commissaire FIM. Il est nommé par la FIM et membre de la CEN qui est titulaire d'une licence FIM valide.*
- b) Second Commissaire FIM. Il est nommé par la FIM et membre de la CEN qui est titulaire d'une licence FIM valide.*
- c) Commissaire FMNR. Il est nommé par la FMNR et doit être titulaire d'une licence FIM valide.*

Le quorum pour une séance du Collège des Commissaires FIM est de trois personnes (sauf cas exceptionnel, maladie, retard, etc.).

Chaque Membre dispose d'un vote. Les décisions sont prises à la majorité simple. En cas d'égalité (cas exceptionnel, maladie, retard, etc.), le Chef Commissaire FIM a une voix prépondérante.



Les réunions du Collège des Commissaires FIM sont présidées par le Chef Commissaire FIM.

Le Collège des Commissaires FIM se réunira chaque fois que cela s'avère nécessaire au cours de la manifestation.

Le Collège des Commissaires FIM entendra tous les appels contre les décisions prises par la Direction Course.

Le Collège des Commissaires FIM peut prononcer les sanctions prévues par le Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM, sans préjudice des dispositions des Art. 2.2 et 2.3 du même Code :

- a) un avertissement*
- b) une amende jusqu'à un maximum de CHF 100'000*
- c) une pénalité de temps et/ou points*
- d) recul de positions*
- e) une disqualification*
- f) une suspension pour une période n'excédant pas 30 jours à partir de la date de l'infraction.*

ou déferer le cas à la Cour Disciplinaire Internationale pour infliger une sanction plus grave qui n'est pas de sa compétence.

Un appel contre la décision de la Direction de Course peut être interjeté auprès du Collège de Commissaires FIM. Cet appel doit être présenté 30 minutes au plus tard après notification de cette décision.

Après épuisement des instances internes de la FIM, un appel auprès du TAS est toujours possible. Cet appel doit être présenté 5 jours au plus tard après notification de la décision finale.

061.13.5 Inspecteur de Parcours FIM

- Il est nommé par la FIM et est membre votant de la direction de Course*
- Contrôlera, conseillera et corrigera éventuellement le parcours préparé par l'organisateur;*
- Contrôlera en particulier les tests et les contrôles horaires;*
- Contrôlera que les temps de parcours soient correctes; Il contrôlera les zones présentant un risque pour les pilotes ou le public et fera faire les modifications nécessaires.*



- Il a autorité auprès de l'organisateur et le directeur de course principalement sur le calcul des temps impartis et les zones à risques.
- Il réfère au Directeur d'Épreuve FIM.

061.13.6 Directeur de Course

Le Directeur du Course est responsable de la conduite et du bon déroulement de la manifestation. Il est membre votant de la Direction de Course FIM. Ses tâches essentielles sont les suivantes :

- *S'assurer que le parcours est en bonne condition, que tous les officiels sont présents et prêts à remplir leurs fonctions, que les services de sécurité, médicaux et de contrôle sont prêts à intervenir;*
- *S'assurer de l'identité des coureurs, de la numérotation correcte des motocycles, que rien n'empêche un coureur de participer à la manifestation, par exemple à la suite d'une suspension, d'une disqualification ou autre interdiction;*
- *Vérifier la conformité des licences FIM, autorisations de départ fournis par les FMNs des pilotes ainsi que tous documents relatifs aux contrôles administratifs*
- *Refuser à un coureur ou à un motocycle de prendre le départ ou leur intimer l'ordre de se retirer de la course s'il juge cette mesure nécessaire pour des raisons de sécurité;*
- *Pour faire respecter les règlements FIM, il peut proposer des sanctions à la Direction de Course FIM;*
- *Donner des ordres pour faire évacuer du parcours, des sections et des alentours toute personne refusant de se conformer aux ordres d'un officiel responsable;*
- *Signaler à la Direction de Course FIM toutes les décisions prises ou à prendre et toute réclamation qui lui a été adressée;*
- *Rassembler les rapports des chronométreurs et autres officiels d'exécution, ainsi que tout autre élément nécessaire pour lui permettre de présenter son rapport à la Direction de Course FIM et de faire approuver les résultats provisoires de la manifestation.*

061.13.7 Chronomètres

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

Les résultats et les documents officiels d'information doivent être imprimés comme mentionné dans le manuel de travail FIM ISDE.

Les données chronométrées de la course (les data & live data) sont la propriété exclusive de la FIM.

061.13.8 Commissaire Environnement et Le Commissaire Sécurité FMNR

Le Commissaire Environnement :

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

- *S'assurer que le Code FIM de l'Environnement 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 Directeur d'Epreuve FIM 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 de la Direction de Course.*
- *Rédiger un rapport sur la base de la check-list préparée par la CEN, l'envoyer à l'Administration FIM et en remettre une copie au Directeur d'Epreuve FIM et au Délégué Environnement FIM (si applicable).*

Le Commissaire Sécurité FMNR :

Le Commissaire Sécurité FMNR, nommé par la FMNR, est responsable des aspects liés à la sécurité et il doit en particulier :

- *S'assurer que le Règlement ISDE et le Livre de Travail soient respectés.*



- Avoir accès à toute information relative à la manifestation et être à même de donner avant, pendant et après la manifestation, des recommandations au Directeur d'Épreuve FIM sur tous les aspects de la manifestation pouvant avoir des conséquences néfastes sur la sécurité des pilotes, du public et des officiels. Il s'assurera que des zones de sécurité ou des moyens de protection soient mis en place en collaboration avec l'organisateur et la Direction de Course.
- Être autorisé à assister sans droit de vote à toutes les séances ouvertes de la Direction de Course FIM.

061.13.9 La Direction de Course FIM

Composition de la Direction de Course :

La Direction de Course FIM est composée du Directeur d'Épreuve FIM, le Directeur de Course FMNR et l'Inspecteur de Parcours FIM. La direction de Course peut organiser des réunions à huis clos ou des réunions ouvertes. Ses trois membres ont droit de vote.

Les membres du Collège des Commissaires FIM peut assister aux réunions comme observateurs même celles à huis clos.

Nominations des officiels lors d'une épreuve :

Le Directeur d'Épreuve FIM, l'inspecteur de parcours FIM, le Commissaire FIM et le Directeur Technique FIM seront nommés par la FIM.

Le Directeur de Course, le Commissaire FMNR et les autres officiels seront nommés par la FMNR.

Les Réunions de la Direction de Course :

Les personnes suivantes ont le droit d'assister aux séances de la Direction de Course FIM sans droit de vote :

- Le Commissaire en Chef FIM et son second Steward FIM
- Le Commissaire FMNR
- Le Délégué Sécurité FMNR
- Les Membres du Conseil de Direction, les Directeurs des Commissions, le Directeur Général de la FIM et le personnel administratif de la Commission sportive concernée

- *Le Commissaire Environnement*
- *Le délégué Environnement FIM et le délégué Médical FIM*
- *Le Chef du Service Médical*
- *Le représentant élu par les constructeurs*

Chaque FMN qualifiée selon l'Art. 061.14 a le droit de nommer un Délégué.

Le Directeur d'Epreuve FIM s'assurera qu'aucune autre personne n'assiste aux réunions ouvertes de la direction de course et en particulier les médias et les personnes sans fonctions officielles ou sans licences. Il doit veiller à ce que les réunions se déroulent dans le calme et dans un climat cordial. Si besoin il pourra organiser des séances à huis clos.

Au cas où un membre de la direction de course FIM est empêché d'arriver à la manifestation à temps, le commissaire en chef FIM peut nommer un remplaçant. En cas d'absence du Directeur d'Epreuve FIM, il sera remplacé par un Membre du collège des commissaires nommé par la FIM.

061.13.9.1 Le Directeur d'Epreuve FIM

Le Directeur d'Epreuve FIM est nommé par la FIM.

Le Directeur d'Épreuve doit s'assurer que les intérêts de la FIM et des engagements contractuels avec le promoteur local sont remplies et respectées. Il doit également de coopérer étroitement avec le directeur de la Commission CEN et coordonnateur CEN ainsi qu'avec le Promoteur local.

Il doit s'assurer que le Code Sportif de la FIM, ses Annexes, le Règlement ISDE et Manuel de travail sont respectés.

Il doit mettre à jour le Règlement ISDE ainsi que le Manuel de travail avec la collaboration et l'accord du Bureau de la CEN.

Quelques semaines avant la manifestation, il doit communiquer avec toutes les personnes impliquées afin d'anticiper les questions que les gens peuvent avoir au sujet de l'Epreuve.



Il doit notamment :

- *Assurer une communication au sein de la Direction de Course (tous les membres), les équipes, les coureurs, promoteur, les chronométrateurs, l'équipe technique, les organisateurs et toutes les autres personnes en charge pour qu'ils exercent leurs fonctions de la meilleure manière possible tout au long de la manifestation.*
- *Travailler en étroite collaboration avec l'organisateur, le Directeur de Course et tous les officiels.*
- *Organiser des réunions ou des actions qu'il estime nécessaire pour le bon déroulement de l'épreuve.*
- *Informers la Direction de Course de toutes les décisions à prendre ou déjà prises, et toute réclamation qui lui est adressée.*
- *Informers l'équipe de promotion (Promoteur local et média FIM) de tout changement dans les horaires ou protocole de l'épreuve.*

Le Directeur d'Epreuve est responsable du briefing des délégués FMN (si applicable).

Il doit procéder à des réunions régulières avec les délégués ou pilotes afin d'assurer une bonne coopération.

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

Il fixera les heures des séances de la Direction de Course et convoquera, le cas échéant, des séances extraordinaires.

Le Directeur d'Epreuve FIM a le droit d'inviter des personnes aux séances de la Direction de Course, si cela est adéquat pour la manifestation.

Il est responsable de la communication avec les pilotes, les équipes, le club, l'équipe de promotion (Promoteur local et media FIM), les membres de la direction de Courses, les services liés à la course ainsi qu'avec les Délégués des FMN.

Pour des raisons de sécurité, le Directeur d'épreuve ne doit en aucun cas prendre part aux reconnaissances du parcours ou des tests en moto. Ce rôle étant réservé exclusivement à l'inspecteur du parcours FIM.



Afin d'éviter tout conflit d'intérêt celui-ci doit avoir un devoir de réserve auprès de tous les intervenants (pilotes, organisateurs, équipes, fabricants, etc.). Il ne doit laisser apparaître aucune marque ou situation pouvant être reproché comme une appartenance ou pouvant être interprété comme un conflit d'intérêt avec les personnes mentionnées ci-dessus. Il doit en permanence défendre les intérêts de la FIM et de la CEN et doit stopper toutes rumeurs pouvant être colportée.

Il est responsable de la communication avec les Délégués des FMN.

061.13.9.2 Devoirs du Directeur d'Epreuve FIM

Il convoquera une réunion de la Direction de Course FIM au début de la manifestation et lors de cette réunion, la Direction de Course FIM approuvera et/ou contrôlera les questions suivantes :

- *Le cas échéant, les modifications au RP après l'ouverture des engagements en veillant à ce que celles-ci soient dûment notifiées à tous les coureurs et participants engagés.*
- *Le rapport du Secrétaire de la Direction de Course constatant que tous les coureurs et participants engagés sont en possession de leur licence respective, de même que tous les officiels ayant une responsabilité dans le déroulement de la manifestation.*
- *Il devra vérifier l'application du Manuel des Organismes qui est le reflet du présent règlement.*
- *Le rapport du Directeur de Course stipulant les dispositions prises en vue d'un déroulement régulier de la manifestation.*
- *Les normes de sécurité de la manifestation.*
- *Tout changement concernant des demandes de mesures de sécurité supplémentaires demandées par les coureurs.*
- *L'autorisation officielle des autorités locales pour la réalisation de la manifestation et de la couverture d'assurance responsabilité civile de l'organisateur.*

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

Il enverra 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 détails de toutes les réclamations présentées, avec les cautions retenues,*
- une copie du certificat d'assurance responsabilité civile.*

061.13.10 Attributions de la Direction de Course FIM

La Direction de Course exerce le contrôle suprême de la manifestation, mais uniquement par rapport à l'application des Codes FIM, des règlements FIM et du RP, qu'il doit ratifier. Par conséquent, les Membres de la Direction de Course FIM sont uniquement responsables envers la FIM. Ils sont responsables de l'aspect sportif de l'organisation de la manifestation, dans laquelle ils ont une fonction de supervision et disciplinaire. Toutes les responsabilités civiles et légales incombent aux organisateurs. La Direction de Course FIM peut autoriser une modification au RP ou au programme pour autant que les dispositions prévues à l'art. 061.12 soient respectées. La Direction de Course FIM n'est pas autorisé à faire des modifications ou adjonctions aux règles de la FIM, mais il est compétant pour prendre des décisions dans des cas exceptionnels prévus ci-après :

La Direction de Course FIM est le seul organe disciplinaire compétent pour statuer sur toute réclamation pouvant survenir au cours de la manifestation, sous réserve du 1^{er} appel ultérieur qui sera traité par le Collège des Commissaires FIM.

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

La Direction de Course FIM doit régler les cas de sanctions selon les dispositions du Code Disciplinaire et d'Arbitrage.

061.13.11 Sanctions pouvant être prononcées par la Direction de Course

En accord avec l'article 3.1.3, les sanctions suivantes peuvent être prononcées par la Direction de Course sans préjudice des dispositions des articles 2.2 et 2.3 du Code FIM Disciplinaire et d'Arbitrage :

- *un avertissement ;*
- *une pénalité de temps et/ou de points ;*
- *un recul de place(s) ;*
- *la procédure de passage par la voie des stands ou de stop and go ;*
- *une amende, jusqu'à un maximum de EUR 3000.- ;*
- *une disqualification ;*
- *une suspension pour une période n'excédant pas 30 jours à partir de la date de l'infraction.*
- *la perte des droits à participer au Championnat, qui peut être*
- *appliquée à une ou à plusieurs manifestations.*

De plus, la Direction de Course peut déférer le cas à la Cour Disciplinaire Internationale pour infliger une sanction plus grave qui n'est pas de sa compétence.

061.13.12 Procédure lors des réunions de la Direction de Course

Les décisions de la Direction de Course FIM sont prises à la majorité simple. En cas d'ex aequo (absence d'un autre membre), le Directeur d'Epreuve FIM aura une voix prépondérante.

061.13.13 Publication des décisions de la Direction de Course FIM

Toutes les décisions de la Direction de Course FIM nécessaires au déroulement de la manifestation ainsi que les résultats doivent être rendus publics dans les délais les plus brefs. Les décisions doivent être publiées dans les langues officielles de la FIM.

061.13.14 Procès-Verbal des réunions de la Direction de Course FIM

Les procès-verbaux doivent être rédigés dans les deux langues officielles de la FIM, à moins que la Direction de Course FIM ne les accepte dans une seule langue officielle. Ils sont établis par le Secrétaire à la Direction de Course FIM et porteront sa signature et celle du Directeur d'Epreuve FIM. Une copie des procès-verbaux doit être envoyée à l'Administration FIM, dans les 72 heures qui suivent la fin de la manifestation.

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

061.14 DÉLÉGUÉ FMN - CHEF D'ÉQUIPE

061.14.1

Toute FMN participant aux ISDE a le droit de désigner un délégué FMN pour participer aux réunions de la Direction de Course FIM. Il doit être titulaire d'une licence FIM (Directeur de Course ou Commissaire Sportif Enduro). Son nom et son N° de licence doivent parvenir au secrétariat de la manifestation et de la FIM 15 jours avant le début de la manifestation. Une copie du document sera remise aux membres de la Direction de Course FIM.

Le délégué national représente sa FMN/CONU et les coureurs inscrits par cette FMN/CONU. Il a le droit :

- d'assister aux séances ouvertes de la Direction de Course FIM, en qualité d'observateur,*
- de recevoir les documents, y compris les rapports de la Direction de Course FIM, pendant toute la manifestation,*
- de poser ses questions au Directeur d'Epreuve de la Direction de Course FIM de façon à ce que La Direction de Course FIM soit au courant de tous les événements.*

Si nécessaire, le Directeur d'Epreuve de la Direction de Course FIM organisera une séance pendant la manifestation avec les Délégués des FMN afin d'expliquer le travail de la Direction de Course FIM et de recevoir les remarques des Délégués des FMN.

061.14.2

Chaque FMN/CONU concourant pour le Trophée Mondial FIM, le Trophée Mondial Junior FIM ou le Trophée Mondial Féminin FIM aura le droit de nommer un chef pour ses équipes ou pour chacune de ces équipes, et de plus, chaque constructeur ou club inscrivant une ou plusieurs équipes peut nommer un chef pour son ou ses équipes. Le nom ou les noms des chefs désignés doivent être soumis à l'organisateur avant ou pendant la vérification préalable. Seuls les chefs d'équipes sont autorisés à sauvegarder et à représenter les intérêts de leurs équipes pendant les ISDE. Ils ne sont pas autorisés à assister aux réunions de la Direction de Course FIM.

061.15 **TENUES DES ÉQUIPES ET CAMÉRAS EMBARQUÉES**

Les équipes doivent porter des tenues en suivant la charte graphique décrite dans le manuel des organisateurs ISDE et dans l'Annexe « conditions de participation ».

Caméra

L'usage et l'installation de caméra embarquée (sur le motorcycle) pendant la compétition ou les entraînements n'est permis qu'avec la permission de la FIM et/ou le promoteur des ISDE.

La FIM et/ou le promoteur des ISDE doit obtenir une copie de toutes les images produites par ces caméras.

Les caméras ou tout autre appareil additionnel y compris les supports sont interdits sur les casques.

Casques

Le schéma général du casque doit toujours être approuvé par la FMN/CONU de l'équipe.

La partie supérieure du casque (au-dessus de la sangle des lunettes) portera les couleurs, les marques, les logos et les partenaires de la FMN/CONU qui ne peuvent être en conflit avec les sponsors du coureur et de son équipe.

Dans le cas d'une équipe engagée par une CONU :

- *La couleur de l'emblème de la CONU uniquement, sans aucune référence dans les bandes, rubans ou autres dessins au drapeau national du coureur.*
- *La couleur respective de chaque CONU est la suivante :*
 - a) *FIM Afrique : noir / Pantone 432C*
 - b) *FIM Asie : jaune / Pantone 151C*
 - c) *FIM Europe : bleu / Pantone Process Blue*
 - d) *FIM Amérique latine : violet / Pantone 259C*
 - e) *FIM Amérique du Nord : rouge / Pantone 200C*
 - f) *FIM Océanie : vert / Pantone 349C*

Les sponsors personnels du coureur peuvent être situés sous la courroie des lunettes. Par conséquent, le casque de chacun des coureurs peut être différent, mais le motif du casque de chaque coureur d'une même équipe doit avoir un aspect visuel similaire.

Néanmoins, la FMN, le coureur et le sponsor du coureur peuvent, d'un commun accord, afficher une décoration/un dessin différent.

Lorsqu'une équipe utilise un casque et qu'il y a un cas de « force majeure » (par exemple, changement de coureur, casque cassé, etc.), le casque en question peut être remplacé par tout autre casque, à condition qu'il soit conforme au règlement technique de la FIM pour l'année en cours et qu'il ait été présenté aux commissaires techniques de l'épreuve.

Maillot de course et vêtements de protection*

Il est recommandé que les FMN fournissent un maillot de course officiel aux coureurs.

Le motif général du maillot de course et des vêtements de protection doit toujours être approuvé par la FMN de l'équipe.



La moitié supérieure (au-dessus de la poitrine) sur le devant du maillot portera les couleurs, les marques, les logos et les partenaires de la FMN qui ne peuvent pas être en conflit avec les sponsors du coureur et de son équipe.

Dans le cas d'une équipe engagée par une CONU :

La couleur de l'emblème de la CONU uniquement, sans aucune référence dans les rayures, bandes ou autres dessins au drapeau national du coureur.

La moitié inférieure (sous la poitrine) sur le devant du maillot portera le ou les logos du ou des sponsors commerciaux de l'équipe et celui du coureur.

Les manches du maillot afficheront à égalité le(s) logo(s) de la FMN et du (des) sponsor(s) du coureur selon le même principe; la partie supérieure de la manche pour les partenaires de la FMN, la partie inférieure de la manche pour le(s) sponsor(s) commercial(s) de l'équipe et celui(ceux) du coureur.

Le dos du maillot ne portera que le nom et le numéro du coureur ainsi que le nom du pays représenté (de haut en bas : nom du coureur, numéro, pays).

Néanmoins, la FMN, le(s) sponsor(s) commercial(aux) de l'équipe et celui(ceux) du coureur peuvent, d'un commun accord, afficher une décoration/un design différent.

Logo du Championnat FIM (Logo FIM ISDE)*

Si l'équipe n'affiche pas le logo du championnat FIM (logo FIM ISDE) sur la partie supérieure avant du torse ou des épaules du maillot ou du protège-pierre de ses coureurs, elle se verra infliger une pénalité de 100,00 EUR.



Tenue décontractée des coureurs, des mécaniciens et des équipes*

1. *il est recommandé que les FMN fournissent une tenue officielle décontractée (qui peut être constituée d'un polo, d'un tee-shirt, d'une veste, d'une casquette ou de tout autre vêtement ou accessoire choisi par la FMN) pour les coureurs, les mécaniciens et les membres de l'équipe.*
 2. *Si une FMN a fourni une tenue officielle décontractée, tous les coureurs, mécaniciens et membres de l'équipe doivent la porter pendant toute la durée de l'épreuve, sauf dérogation spécifique accordée par la FMN.*
 3. *Les modèles des vêtements officiels occasionnels sont définis par les FMN.*
 4. *Néanmoins, la FMN, le(s) sponsor(s) commercial(aux) de l'équipe et celui(ceux) du coureur peuvent, d'un commun accord, afficher un décor/design différent.*
 5. *En outre, et sous réserve de l'accord écrit préalable de la FMN concernée, le(s) sponsor(s) commercial(aux) de l'équipe et celui(ceux) du coureur peuvent être affichés sur la tenue officielle occasionnelle et/ou sur les casquettes. Si la FMN donne son accord, l'espace alloué aux logos et marquages de ces sponsors ne doit pas dépasser 30% de l'espace total des vêtements officiels occasionnels et des casquettes.*
 6. *Les vêtements officiels occasionnels des coureurs, des mécaniciens et des membres de l'équipe doivent porter le logo FIM ISDE.*
 7. *Seules les personnes habillées de manière appropriée et portant les lettres de créance appropriées seront autorisées dans les zones restreintes.*
 8. *Les jeans coupés, les chemises sans manches et les chaussures à bout ouvert sont interdits dans la zone de travail et la zone de départ.*
- * Obligatoire pour les Equipes Trophées, recommandé pour les Equipes de Clubs.*

LES ISDE

061.21 LE TROPHÉE MONDIAL FIM

Les ISDE sont un Championnat du Monde pour équipes nationales. Chaque FMN peut engager une équipe nationale composée de quatre coureurs. Chaque coureur doit être détenteur du passeport, ou d'une carte d'identité si celle-ci indique clairement la nationalité du coureur, du pays qu'il représente.

Dans le cas exceptionnel où les résidents d'un pays ne sont pas en mesure d'obtenir le passeport de ce pays, un certificat de résidence délivré par la fédération nationale peut être accepté (sous réserve de l'approbation de la CEN).

Les coureurs d'une équipe inscrite par une CONU :

- Doivent être originaires d'au moins 2 pays membres différents de la CONU respective.*
- Doivent être titulaires d'un passeport d'un pays membre de la CONU qu'ils représentent.*
- A tout moment, ne peuvent être des coureurs ayant la nationalité d'un pays inscrit à la manifestation par une FMN.*

Peuvent être titulaires d'une licence FIM valide délivrée par une FMN.

Les quatre motocycles de chaque équipe doivent être conformes à l'Art. 061.41.

Le classement du Trophée Mondial FIM est établi dans l'ordre suivant :

061.21.1

L'équipe ayant le plus grand nombre de coureurs qui ont terminé le concours.

061.21.2

L'équipe totalisant le meilleur temps.

Les cas d'ex aequo seront tranchés comme suit :

- 1. le temps du coureur ayant obtenu le moins bon temps sera déduit du temps total obtenu par l'équipe. Si, toutefois, un ex aequo subsiste :*
- 2. les temps des deux coureurs ayant obtenu le moins bon temps seront déduits du temps total obtenu par l'équipe.*

061.22 LE TROPHÉE MONDIAL JUNIOR FIM

Il s'agit d'une compétition dans laquelle chaque FMN, membre de la FIM, a le droit de nommer ou d'engager une équipe nationale.

Cette équipe comprendra trois coureurs de moins de 23 ans (au 1^{er} janvier de l'année de la manifestation). Ces coureurs doivent être détenteurs du passeport, ou d'une carte d'identité si celle-ci indique clairement la nationalité du coureur, du pays qu'ils représentent.

Dans le cas exceptionnel où les résidents d'un pays ne sont pas en mesure d'obtenir le passeport de ce pays, un certificat de résidence délivré par la fédération nationale peut être accepté (sous réserve de l'approbation de la CEN).

Un coureur membre d'une équipe du Trophée Mondial FIM ne peut pas aussi être membre d'une équipe du Trophée Mondial Junior FIM.

Les coureurs d'une équipe inscrite par une CONU :

- Doivent être originaires d'au moins 2 pays membres différents de la CONU respective.*
- Doivent être titulaires d'un passeport d'un pays membre de la CONU qu'ils représentent.*
- A tout moment, ne peuvent être des coureurs ayant la nationalité d'un pays inscrit à la manifestation par une FMN.*

Peuvent être titulaires d'une licence FIM valide délivrée par une FMN.

Les trois motocycles de chaque équipe doivent être conformes à l'Art. 061.41.

Le classement du Trophée Mondial Junior FIM est établi dans l'ordre suivant :

061.22.1

L'équipe ayant le plus grand nombre de coureurs qui ont terminés l'épreuve.

061.22.2

L'équipe totalisant le meilleur temps.

Les cas d'ex aequo seront tranchés comme suit :

L'équipe dont un des pilotes aura obtenu le meilleur temps sera l'équipe la mieux placée.

061.23 TROPHÉE MONDIAL FÉMININ FIM

Il s'agit d'une compétition dans laquelle chaque FMN a le droit de nommer ou d'engager une équipe nationale.

Cette équipe comprendra trois coureurs féminins. Ces coureurs doivent être détenteurs du passeport, ou d'une carte d'identité si celle-ci indique clairement la nationalité du coureur, du pays qu'ils représentent.

Dans le cas exceptionnel où les résidents d'un pays ne sont pas en mesure d'obtenir le passeport de ce pays, un certificat de résidence délivré par la fédération nationale peut être accepté (sous réserve de l'approbation de la CEN).

Les coureurs d'une équipe inscrite par une CONU :

- Doivent être originaires d'au moins 2 pays membres différents de la CONU respective.*
- Doivent être titulaires d'un passeport d'un pays membre de la CONU qu'ils représentent.*
- A tout moment, ne peuvent être des coureurs ayant la nationalité d'un pays inscrit à la manifestation par une FMN.*

Peuvent être titulaires d'une licence FIM valide délivrée par une FMN.

Les classes doivent être en accord avec l'Art. 061.41.

061.23.1

Le classement du Trophée Mondial Féminin FIM est établi dans l'ordre suivant :

- L'équipe ayant le plus grand nombre de coureurs qui ont terminé l'épreuve.*
- L'équipe totalisant le meilleur temps.*
- Les cas d'ex aequo seront tranchés comme suit :*

L'équipe dont un des pilotes aura obtenu le meilleur temps sera l'équipe la mieux placée.

061.24 LE PRIX DES ÉQUIPES DE CLUBS

Il s'agit d'une compétition dans laquelle chaque FMN, membre de la FIM, peut engager une ou plusieurs équipes. Une Equipe de Club (EC), qui comprend trois coureurs, peut être nommée par un Club motocycliste local authentique et affilié à la FMN qui s'en portera garante. Dans ce cas-là, les trois coureurs doivent posséder la nationalité du pays auquel le club appartient. L'Équipe de Club peut également être composée de trois coureurs de nationalités différentes mais issus d'une même Union Continentale FIM. Dans ce cas-là, la FMN de chaque coureur devra donner son accord et ils devront être inscrits par la FMN de l'un des trois coureurs de l'équipe.

Aucun coureur ne peut faire partie de plus d'une Equipe de Club. En outre, les coureurs désignés pour le Trophée Mondial FIM, le Trophée Mondial Junior FIM ou les Prix des équipes de constructeurs, ne sont pas admis à cette compétition.

Le calcul des temps pour les Equipes de Club sera établi en additionnant tous les temps des trois coureurs. Au cours des Six Jours, un (1) droit de repartir sera accordé à chacun des membres d'une équipe de Club, selon l'Art. 061.62, une seule fois à un coureur d'une Equipe de Clubs s'étant retiré. Ce(s) coureur, et par conséquent son équipe, sera pénalisé de 3 heures. Tout coureur disqualifié par la Direction de Course FIM ne sera pas autorisé à repartir.

061.24.1

Les trois premières Equipes de Clubs recevront un prix spécial fournis par l'organisateur.

061.25 LE PRIX DES ÉQUIPES DE CONSTRUCTEURS

Il s'agit d'une compétition pour le prix des Equipes de Constructeurs. Tout constructeur ou représentant de constructeur autorisé par celui-ci peut nommer et engager dans cette compétition des équipes comprenant trois coureurs de n'importe quelle nationalité, conduisant un motorcycle à condition que tous les motorcycles soient de la même marque.

Un coureur nommé pour le Trophée Mondial FIM ou le Trophée Mondial Junior FIM ne peut pas faire partie de plus d'une Equipe de Constructeurs. Toutefois, il n'y a aucune restriction en ce qui concerne le nombre d'équipes qui peuvent être engagées.



Tous les pilotes doivent appartenir au Trophée Mondial FIM ou au Trophée Mondial Junior FIM.

Le classement pour les prix des Equipes de Constructeurs sera établi conformément à l'Art. 061.26.

061.25.1

Les trois premières Equipes de Constructeurs recevront un prix spécial fournis par l'organisateur.

061.26 CLASSEMENT INDIVIDUEL ET PAR ÉQUIPE

Les classements sont établis sur la base du temps obtenu (voir Art. 061.88.1).

Pour les classements, il sera établi trois catégories distinctes et indépendantes :

- *Cat 1 : Trophée Mondial FIM, Trophée Mondial Junior*
- *Cat 2 : Trophée Mondial féminin FIM*
- *Cat 3 : Equipes de Clubs & Individuel*

Pour le classement, les temps obtenus chaque jour seront additionnés pour chaque coureur de chaque classe et dans chaque catégorie. Le coureur totalisant le meilleur temps sera classé premier et ainsi de suite.

Pour chaque jour de la manifestation (y compris le 6^{ème} jour), le Directeur de Course devra présenter aux réunions de Direction de Course FIM les résultats provisoires suivants :

Par classe et catégorie :

- *Trophée Mondial FIM & Trophée Mondial Junior FIM : Résultat général*
- *Trophée Mondial féminin FIM*
- *Equipes de Clubs & Individuel : Résultat général*

Par équipe :

- *Equipe Trophée Mondial FIM*
- *Equipe Trophée Mondial Junior FIM*
- *Equipe Trophée Mondial féminin FIM*

Tous les autres résultats doivent être publiés sur internet.

NB : les classements de chaque journée seront, après le 1^{er} jour, complétés par les classements cumulés en additionnant chaque journée (*).

(*) Les classements cumulés à la fin du 6^{ème} jour devront indiquer la médaille obtenue.

Par catégorie/ classe	1 ^{er} jour	2 ^{ème} jour	3 ^{ème} jour	4 ^{ème} jour	5 ^{ème} jour	6 ^{ème} jour
TM & TJ E1	1	2 et 1+2	3 et 1+2+3	4 et 1+2+3+4	5 et 1+2+3+4+5	6 et 1+2+3+4+5+6
TM & TJ E2	1	2 et 1+2	3 et 1+2+3	4 et 1+2+3+4	5 et 1+2+3+4+5	6 et 1+2+3+4+5+6
TM & TJ E3	1	2 et 1+2	3 et 1+2+3	4 et 1+2+3+4	5 et 1+2+3+4+5	6 et 1+2+3+4+5+6
TM & TJ Général	1	2 et 1+2	3 et 1+2+3	4 et 1+2+3+4	5 et 1+2+3+4+5	6 et 1+2+3+4+5+6
TM Général					1+2+3+4+5	
TJ Général					1+2+3+4+5	
Féminine	1	2 et 1+2	3 et 1+2+3	4 et 1+2+3+4	5 et 1+2+3+4+5	6 et 1+2+3+4+5+6
EC & I E1	1	2 et 1+2	3 et 1+2+3	4 et 1+2+3+4	5 et 1+2+3+4+5	6 et 1+2+3+4+5+6
EC & I E2	1	2 et 1+2	3 et 1+2+3	4 et 1+2+3+4	5 et 1+2+3+4+5	6 et 1+2+3+4+5+6
EC & I E3	1	2 et 1+2	3 et 1+2+3	4 et 1+2+3+4	5 et 1+2+3+4+5	6 et 1+2+3+4+5+6

Par équipe	1 ^{er} jour	2 ^{ème} jour	3 ^{ème} jour	4 ^{ème} jour	5 ^{ème} jour	6 ^{ème} jour
TM	1	1+2	1+2+3	1+2+3+4	1+2+3+4+5	1+2+3+4+5+6
TJ	1	1+2	1+2+3	1+2+3+4	1+2+3+4+5	1+2+3+4+5+6
Féminine	1	1+2	1+2+3	1+2+3+4	1+2+3+4+5	1+2+3+4+5+6
EC	1	1+2	1+2+3	1+2+3+4	1+2+3+4+5	1+2+3+4+5+6
Constructeur	1	1+2	1+2+3	1+2+3+4	1+2+3+4+5	1+2+3+4+5+6

Pour le classement par équipe, les temps obtenus par chaque coureur de l'équipe seront additionnés pour former le temps journalier de l'équipe.

061.27 TROPHÉES, MÉDAILLES ET DIPLÔMES

Les récompenses suivantes seront décernées aux équipes et coureurs :

061.27.1 Trophées, Médailles et Diplômes fournis par la FIM

061.27.1.1 Trophée Mondial FIM

1^{ère} équipe : Le Trophée Mondial FIM des ISDE
4 médailles d'or FIM
1 diplôme FIM

2^{ème} équipe : 4 médailles d'argent FIM

3^{ème} équipe : 4 médailles de bronze FIM

061.27.1.2 Trophée Mondial Junior FIM

1^{ère} équipe : Le Trophée Mondial Junior FIM des ISDE
3 médailles d'or FIM
1 diplôme FIM

2^{ème} équipe : 3 médailles d'argent FIM

3^{ème} équipe : 3 médailles de bronze FIM

061.27.1.3 Trophée Mondial féminin FIM

1^{ère} équipe : Le Trophée Mondial féminin FIM des ISDE
3 médailles d'or FIM
1 diplôme FIM

2^{ème} équipe : 3 médailles d'argent FIM

3^{ème} équipe : 3 médailles de bronze FIM

061.27.1.4 Trophée Watling

L'équipe désignée par La Direction de Course FIM pour la meilleure performance recevra le Trophée Watling.

061.27.2 Prix fournis par la FMNR

061.27.2.1 Prix des Equipes de Clubs

1^{ère} équipe de clubs : 1 prix FMNR + 3 médailles FMNR

2^{ème} équipe de clubs : 1 prix FMNR + 3 médailles FMNR

3^{ème} équipe de clubs : 1 prix FMNR + 3 médailles FMNR

061.27.2.2 Prix des Equipes de Constructeurs

1^{ère} équipe de constructeurs : 1 prix FMNR + 3 médailles FMNR

2^{ème} équipe de constructeurs : 1 prix FMNR + 3 médailles FMNR

3^{ème} équipe de constructeurs : 1 prix FMNR + 3 médailles FMNR

061.27.2.3 Vainqueur des classes individuelles + scratch

Le vainqueur « Scratch », toutes classes et catégories confondues, recevra un prix FMNR.

Les vainqueurs des classes individuelles E1, E2, E3 de la Catégorie 1, Féminine, Club 1, Club 2 et Club 3 de la Catégorie 3 recevront un prix FMNR.

061.28 MÉDAILLES COMMÉMORATIVES DE COUREURS INDIVIDUELS

L'obtention des médailles commémoratives se fera par classe dans chaque catégorie (Cat 1, Cat 2 et Cat 3). Pour les pilotes féminines participant en catégorie 3, le point de référence pour le calcul de leur médaille sera la première pilote féminine classée en catégorie 3, quelle que soit la classe.

Une médaille d'or commémorative sera décernée par la FIM à tous les coureurs dont le temps total n'excédera pas 10 % du temps obtenu par le premier coureur de sa classe.

Une médaille d'argent commémorative sera décernée par la FIM à tous les coureurs dont le temps total n'excédera pas 25 % du temps obtenu par le premier coureur de sa classe.



Une médaille de bronze commémorative sera décernée par la FIM à tous les coureurs qui auront terminé les ISDE dans les temps impartis.

Ces médailles commémoratives seront fournies par la FIM.

Pour prétendre à une médaille commémorative, le coureur doit avoir terminé tout le parcours, c'est-à-dire être considéré comme ayant terminé chacun des jours, et prendre le départ du Test Final, à condition que le Test Final ne soit pas annulé.

061.29 ARRÊT PRÉMATURÉ DE LA MANIFESTATION - CLASSEMENT ET RÉSULTATS

Si La Direction de Course FIM arrête prématurément la manifestation, elle ne peut pas être recommencée.

Si une manifestation est arrêtée avant que la majorité des coureurs n'ait achevé au moins la moitié de la distance totale, la manifestation sera déclarée nulle et non avenue.

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

ENGAGEMENTS

061.31 LICENCE DE COUREURS

Chaque coureur engagé doit être détenteur d'une licence de coureur valable, (conformément à l'Art. 70.2.1 du Code Sportif) validée pour des épreuves d'Enduro par sa FMN et chaque coureur doit être en possession d'un permis de conduire valable.

De plus, chaque coureur doit respecter les règles de circulation en vigueur dans le pays dans lequel la manifestation est organisée.

061.32 INSCRIPTIONS

061.32.1

La FMNR est tenue d'accepter un minimum de 250 inscriptions. Le nombre d'inscriptions maximum doit être stipulé dans le RP.

Toutes les FMN qui désirent participer aux ISDE doivent en informer la FMNR par écrit.

061.32.2

L'ordre de priorité ci-après sera suivi pour chaque FMN nommant des coureurs (aucun recours ne sera possible en cas de refus d'inscription) :

- *Equipe du Trophée Mondial FIM*
- *Equipe du Trophée Mondial Junior FIM*
- *Equipe du Trophée Mondial féminin FIM*
- *Equipe de Club*
- *Une 2^e Equipe de Club*
- *Une autre Equipe de Club (affilié à la FMN)*
- *et ainsi de suite.*

Des inscriptions individuelles sont possibles, mais uniquement pour les pays qui n'arrivent pas à former au moins une équipe de Club.

061.32.3

Les numéros seront attribués aux nations, pour les équipes de Trophée Mondial FIM et Trophée Mondial Junior FIM, selon leur classement au Trophée Mondial FIM des ISDE de l'année précédente.

La nation vainqueur du Trophée Mondial FIM aura les numéros de 10 à 16.

La deuxième nation de 20 à 26, etc.

Les numéros pour les nations qui n'ont pas participé aux ISDE de l'année précédente seront attribués par ordre alphabétique.

Les numéros pour les femmes commenceront avec une nouvelle centaine après la dernière nation participante.

Les FMN sont obligées d'attribuer les numéros donnés à leurs coureurs.

En commençant avec les coureurs des classes E1, E2 et ensuite E3 (TM et TMJ ensemble) les Fédérations doivent communiquer les numéros jusqu'à la date de clôture des inscriptions. Si tel n'est pas le cas, les organisateurs attribueront les numéros à ces coureurs.

Les numéros des équipes de Clubs et Clubs Féminines seront attribués par l'organisateur, selon l'exemple suivant :

Equipe N°1 : numéros 501-601-701

Equipe N°2 : numéros 502-602-702 etc.

Les FMN sont tenues d'indiquer l'ordre de priorité des demandes d'inscriptions en envoyant celles-ci.



Les Fédérations doivent communiquer les noms des coureurs par rapport aux numéros attribués jusqu'à la date de clôture des inscriptions. Si tel n'est pas le cas, les organisateurs attribueront les numéros à ces coureurs.

061.32.4

La FMNR a le droit de nommer des suppléants parmi ses propres ressortissants non acceptés (s'il y en a) afin de remplir les places laissées vacantes par des non-partants de n'importe quelle nationalité.

061.32.5

Les ISDE peuvent être annulés si, de l'avis de la FMNR, le nombre des inscriptions reçues est insuffisant. Tout droit d'inscription doit être intégralement remboursé si les ISDE n'ont pas lieu ou si un engagement est refusé ou annulé avant la date limite de clôture des inscriptions.

061.32.6

Seuls les coureurs en course peuvent arborer des numéros sur les plaques numéros de leur motorcycle. Les motocycles des mécaniciens, suiveurs et autres chefs d'équipe ne doivent arborer aucun numéro.

En cas de non-respect, la Direction de Course FIM pourra appliquer une des pénalités autorisées au code Disciplinaire et d'Arbitrage à l'Art. 3.3.1 aux FMN, clubs, teams et/ou pilotes auquel appartient le motorcycle.

061.33 PROCESSUS D'ENREGISTREMENT

Les inscriptions se feront uniquement via le site internet des ISDE (www.fim-isde.com), « Registration ».

La procédure d'inscription sera divisée en 5 étapes :

Les dates des différentes étapes seront clairement indiquées dans le Règlement Particulier.

Étape 1 : MOTO CLUBS - Inscriptions CTA

- *Chaque représentant de Moto Club crée un profil sur la plateforme d'inscription en précisant sa fédération nationale (FMN) et le nombre d'équipes de club qu'il souhaite inscrire.*

Étape 2 : COUREURS - Inscriptions CTA

- *Chaque coureur individuel doit se connecter à la plate-forme d'inscription, créer un profil en choisissant la FMN, le Moto Club et le Club Team Awards qu'il souhaite rejoindre.*

Étape 3 : MOTO CLUBS - COMPOSITION DES ÉQUIPES CTA

- **Le Moto Club doit approuver ou refuser toutes les demandes d'affiliation de son (ses) équipe(s) pour finaliser le processus de pré-enregistrement.**

Étape 4 : FÉDÉRATIONS NATIONALES - 1^{er} paiement

- **La composition des équipes du Moto Club est soumise à l'approbation de la FMN. Si un changement est nécessaire, la FMN contacte le Moto Club et ce dernier effectue la mise à jour.**
- **Les FMN pré-inscrivent leurs équipes du Trophée Mondial (WT, JWT, WTT).**
- **Paiement de 50% des droits d'inscription par la FMN à l'organisateur local.**

Étape 5 : FÉDÉRATIONS NATIONALES - 2^{ème} paiement

- **Le représentant de la FMN complète l'inscription et apporte des changements à ses équipes du Trophée mondial et à ses équipes CTA si nécessaire.**
- **Paiement des 50% restants des frais d'inscription par la FMN à l'organisateur local.**

Les organisateurs annonceront, avant l'étape 5, le nombre d'équipes acceptées par pays.

Les pré-inscriptions ne seront prises en compte que si le paiement de 50% des frais d'inscription a été effectué.

En cas d'annulation, seuls les 25% des frais d'inscription seront remboursés par l'organisateur.

Le montant payé lors de la préinscription sera déduit du montant total.

Aucune annulation ne sera acceptée, mais dans certaines circonstances, la FMN peut remplacer un coureur blessé par un autre coureur (au plus tard lors du contrôle administratif), sans frais administratifs supplémentaires.

3 semaines avant la date de début des ISDE :

- **Les organisateurs annoncent la liste provisoire des participants.**
- **Les places vacantes peuvent alors être remplies par l'organisateur jusqu'à concurrence du nombre maximum autorisé.**

061.34 DROIT D'INSCRIPTION

Le droit d'inscription sera mentionné dans le RP et doit être payé selon l'Art. 061.33. Ce montant sera réglé via la FMN du coureur directement à l'organisateur.

CLASSES ET SPÉCIFICATIONS DES MOTOCYCLES

061.41 CLASSES

Les classes des motocycles solos des ISDE sont :

Enduro 1 : Jusqu'à 250cc 2T et 4T

Enduro 2 : De 255cc à 450cc 4T

Enduro 3 : Plus de 255cc 2T et 455cc 4T

Tout motocycle correspondant à une des classes de la Catégorie 1, Groupe A1 et Catégorie 2, Groupe C sera admis à participer.

061.42 ECLAIRAGE, AVERTISSEUR, INDICATEUR DE VITESSE ET BÉQUILLE

Chaque motocycle et son équipement inscrit doit, pendant toute la durée des ISDE, être conforme aux règles de la Convention Internationale de Vienne de 1968, aux exigences légales nationales pour la circulation routière du pays dans lequel le véhicule est immatriculé, à la législation routière du pays dans lequel se déroule la manifestation ainsi qu'aux autres normes spécifiées dans le Règlement Particulier.

061.42.1

Un feu de stop commandé par le frein avant ou arrière, un système d'éclairage à l'avant et à l'arrière ainsi qu'un indicateur de vitesse en état de marche sont obligatoires.

Le numéro d'immatriculation de la machine (si applicable) doit figurer sur une plaque solidement fixée au garde-boue arrière de la machine (pas écrit à la main directement sur le garde-boue). La plaque d'immatriculation ou sa copie doit être en matière souple, non-coupante et ne doit pas dépasser la largeur du garde-boue arrière.

Avec le moteur en marche, tous les équipements électriques/consommateurs d'électricité doivent être alimentés simultanément en électricité produite par un générateur.

061.42.2

En l'absence de la béquille, l'accès au Parc Fermé ne sera pas autorisé.

061.42.3

Chaque motorcycle doit être équipé d'un système d'échappement et d'un silencieux conformément à l'article 31.01 des Règlements Techniques Enduro.

061.43 ORGANES INTRINSÈQUE DU MOTOCYCLE

Les autocollants (Plaques numéro) doivent être fournis par l'organisateur. Le design doit suivre la Charte Graphique ISDE.

061.43.1

Au cours de la vérification préliminaire (dont les détails seront donnés dans le RP), les organes mentionnés ci-dessous seront marqués, selon description ci-dessous, de façon à en assurer l'identification. Les marques de peinture ou autocollants destructibles du moyeu de la roue, du carter moteur et du silencieux doivent être résistants à la chaleur. Les pièces ainsi marquées doivent être utilisées durant toute la durée des ISDE et doivent se trouver en place au moment de l'examen final. Le remplacement d'éléments originaux et la transgression de ces règles sont formellement interdits. La pénalité pour la violation de ces prescriptions est la disqualification du coureur et de son équipe (ou autres sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM). En ce qui concerne les silencieux, voir Art. 061.43.5.

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

Pièce	Mode d'identification	Nombre	Disposition des marques d'identification
Cadre (partie principale)	Peinture + *	1	Tête de fourche, côté droit
Roues (moyeux)	Peinture *	2	Sur chaque moyeu
Carter moteur	Peinture *	1	Côté droit ou gauche
Silencieux	Peinture *	1	Sur le dessus

* ou autocollant inamovible (destructible).

Le marquage est limité à ces cinq parties et doit être effectué avec de la peinture, l'utilisation d'un marqueur est interdit.

Toutefois, le silencieux peut être changé, si endommagés, n'importe où sur le circuit.

Si un coureur se retire et demande à repartir (voir Art. 061.62.1), seul le cadre doit être la pièce originale marquée au cours de la vérification préliminaire.

061.43.2

Après le marquage le coureur signera un accord (carte technique) certifiant que les parties ont été correctement marquées. Cette déclaration doit indiquer le numéro de cadre. Les officiels en charge autoriseront le coureur à mettre le motorcycle dans le parc fermé immédiatement après l'inspection préliminaire. Pour l'inspection préliminaire les coureurs devront apporter un tapis environnement et l'utiliser dans le Parc fermé sous le motorcycle dans le but de protéger le sol des liquides coulant (huile, lubrificateur de chaîne, carburant, etc.). Si les tapis environnement sont fournis par l'organisateur, ceci doit être inscrit au règlement particulier.

061.43.3

Le coureur est autorisé à changer les pièces de son motorcycle qui ne sont pas marquées partout sur le parcours mais peut recevoir des pièces de rechange et des outils uniquement dans les zones d'assistance. Les pièces remplacées peuvent être laissées dans la zone où les travaux ont été effectués.

061.43.4

Seul le coureur est autorisé à effectuer des réparations sur sa machine.

Les outils fonctionnant à l'électricité ou pneumatiques, actionnés à distance ne sont pas autorisés. Toutefois, les outils actionnés par une force motrice interne et autonome sont autorisés.

Toute aide extérieure est interdite, à l'exception des dispositions des Art. 061.60, 061.60.1, 061.60.2, 061.60.3, 061.60.4 et 061.60.5.

061.43.5

Tous les motocycles doivent passer les contrôles du bruit effectués selon l'article 01.79 des Règlements Techniques Enduro pendant les inspections préliminaires et être marqués par l'organisateur.

Pour ce test, les entrées du boîtier du filtre à air de la machine ne doivent pas être obstruées, de même qu'aucune matière (éponge, chiffon, mousse, etc.) ne doit être placée à l'intérieur du boîtier, excepté l'élément de filtration.

Pendant toute la durée de la manifestation (y compris avant l'entrée dans le Parc Fermé à la fin de chaque jour), le Commissaire Technique FMNR, sous la supervision d'un Membre de la Direction de Course FIM ou du Directeur Technique FIM, peut contrôler n'importe quelle machine. Le temps passé pour ce contrôle sera neutralisé.

Si la machine, pendant ce contrôle, excède le niveau sonore maximum autorisé pendant la course, selon l'Art. 79.11 des Règlements Techniques de l'Enduro, le coureur sera pénalisé de 1 minute la première fois et sera disqualifié de la manche la seconde fois. Quand une moto ne passe pas le contrôle de bruit, le coureur doit immédiatement remédier au problème avant le prochain contrôle du bruit.

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

*Le coureur qui souhaite réparer ou remplacer le silencieux et/ou le collecteur d'échappement avant de sa machine est autorisé à le faire à la fin de chacun des cinq premiers jours, après le dernier contrôle horaire et avant de rentrer au Parc Fermé. Le travail devra être effectué sous la supervision d'un officiel. 30 minutes supplémentaires seront allouées aux coureurs pour effectuer ce travail. Cette règle s'applique également aux coureurs qui, pour une raison ou une autre, ont été priés par le **Directeur Technique FIM** de faire contrôler leurs machines.*

Le coureur peut demander autant de contrôles de bruit qu'il le désire pendant les 30 minutes allouées.

Le coureur sera prié, après 30 minutes, de présenter sa machine à l'officiel chargé du contrôle du bruit. Si le niveau de bruit est supérieur aux normes prescrites, le coureur ne sera pas autorisé à prendre le départ le(s) jour(s) suivant(s).

Si le silencieux est changé pendant la journée, le coureur doit le présenter pour être marqué avec un autocollant ou une peinture de couleur différente au prochain contrôle horaire. A la fin de la journée, un contrôle de bruit sera effectué pendant les 30 minutes allouées. Si le test est conforme, le silencieux sera marqué avec la peinture officielle. Dans le cas contraire, le coureur sera disqualifié (ou autres sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM).

061.43.6

Lorsque la machine est entreposée dans le Parc Fermé, elle doit être complètement équipée de toutes les pièces marquées.

061.44 CONTRÔLE DES MOTOCYCLES PENDANT LA MANIFESTATION

061.44.1 Contrôle des machines

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

A la demande du Commissaire Technique, les coureurs doivent se présenter au contrôle technique.

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

*Les officiels peuvent, à chaque contrôle horaire, vérifier une ou plusieurs des parties peintes de chaque machine. Si une marque manque ou si un doute existe, l'officiel responsable à ce contrôle horaire marquera la partie concernée avec une couleur de peinture différente et, lors du contrôle final de la journée, le **Directeur Technique FIM** examinera la machine et soumettra un rapport à la Direction de Course FIM, sur les mesures qui ont été prises. Toute violation à l'art. 061.43 sera considérée comme infraction et le coureur ainsi que l'équipe concernés seront disqualifiés (ou autres sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM) - voir Art. 061.57.5.*

Un coureur ayant changé de motorcycle sera disqualifié ainsi que tous les coureurs appartenant à la même équipe.

Chaque machine, avant d'être autorisée à quitter la zone de travail, devra être en bon état pour être utilisée sur la voie publique avec les deux pneus montés correctement, à la satisfaction du Commissaire Technique. Tout travail pour répondre à cette exigence sera effectué dans la zone de travail sans que soit accordée une tolérance de temps supplémentaire.

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

061.44.2 Contrôle du carburant

Un contrôle du carburant peut être effectué à n'importe quel moment pendant une manifestation, conformément à l'Art. 63.05 des Règlements Techniques Enduro. Toute transgression aux spécifications de carburant entraînera automatiquement la disqualification du coureur de toute la manifestation.

Les réclamations ou appels doivent être déposés conformément au Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM.

Toute demande de contrôle de carburant en relation à une réclamation doit être accompagnée d'une caution de 750 EUR déposée auprès de la Direction de Course FIM ou de la FIM (contrôles supplémentaires).

ORGANISATION GÉNÉRALE

061.53 PARCS FERMES

061.53.1

Les ISDE sont organisés sous le régime des Parcs Fermés, c'est-à-dire qu'en dehors du temps passé sur le parcours et le temps prévu chaque jour avant le départ, selon l'Art. 061.57, les motorcycles sont placés sous la surveillance et sous la responsabilité de l'organisateur.

061.53.2

Les officiels chargés du contrôle des Parcs Fermés doivent porter un insigne distinctif, connu de tous les intéressés et tout particulièrement des coureurs.

La réalisation du Parc Fermé doit être constituée d'une double barrière attachée mécaniquement, c'est-à-dire nécessitant l'aide d'un outil pour ouvrir les barrières. Celles-ci doivent être suffisamment hautes pour ne pas être enjambées. Afin d'en interdire l'entrée à toute personne non autorisée.

Un seul accès permettra l'entrée ou la sortie de celui-ci sur la « zone de départ ».

Il doit être éclairé toute la nuit et un gardien devra être en PERMANENCE à l'intérieur avec un chien de garde.

Un système de vidéo surveillance pourra compléter le dispositif.

Le Directeur d'Epreuve FIM et le Directeur de Course devront vérifier la conformité du Parc Fermé et son gardiennage.

La FMNR est autorisée à demander aux pilotes un système antivol complémentaire. Cette disposition devra être indiquée dans le règlement particulier.

Si la FMNR le spécifie dans le Règlement Particulier qu'un coureur utilise un système antivol complémentaire et que celui-ci ne s'ouvre pas avant le départ, seul le coureur ou le Commissaire Technique de la FMNR et/ou le Directeur Technique FIM sont autorisés à le retirer de la façon la plus appropriée.

L'organisateur doit avoir les outils nécessaires afin de pouvoir retirer un antivol défectueux.

Quel que soit le temps perdu afin de retirer un antivol défectueux par des officiels ne sera pas déterminant pour le coureur.

Dans le cas d'un retard sur la ligne de départ pour les raisons mentionnées ci-dessus, un nouveau temps de départ sera donné par la Direction de Course.

061.53.3

L'accès au Parc Fermé est interdit à toute personne, à l'exception des membres de la Direction de Course FIM, le directeur technique FIM et les délégués techniques FMNR, les membres du Collège des Commissaires FIM, du Directeur de Course et de certains officiels spécialement désignés, et des coureurs pour l'entrée et la sortie de leurs motocycles. Après avoir fait pointer sa fiche au contrôle horaire avant d'entrer au Parc Fermé, le coureur doit sans retard pousser son véhicule, moteur arrêté, dans le Parc Fermé.

Il est interdit de faire le plein d'essence ou d'effectuer des réparations sur le motorcycle pendant le trajet entre le contrôle horaire et le Parc Fermé ainsi que dans le Parc Fermé. Les coureurs qui ne se conforment pas à l'une ou l'autre de ces prescriptions seront disqualifiés (ou autres sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM) - Art. 061.43.5 excepté. La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier.

Il est aussi interdit au coureur :

- *de toucher au motorcycle d'un autre coureur;*
- *de toucher à son propre motorcycle, sauf pour le pousser à l'intérieur ou hors du parc;*
- *de mettre en marche le moteur.*
- *de fumer dans le Parc-Fermé*

061.53.4

Les motorcycles entreposés dans le Parc Fermé doivent rester au grand air sans aucune sorte de couverture. Il est interdit de placer le Parc Fermé dans un endroit couvert (tente ou garage). L'utilisation d'un équipement pour fermer la sortie du silencieux (bouchon, scotch etc.) est interdite dans le parc fermé.

Les motorcycles doivent être équipés d'une béquille (voir Art. 061.42.2).

061.54 ZONE DE DÉPART

Cette zone se compose des :

- *Parc Fermé*
- *Zone de travail*
- *Zone de départ*

061.54.1

La zone de départ est considérée comme « Parc Fermé » en ce qui concerne l'accès et l'assistance.

061.54.2

Une zone de travail immédiatement contigu au Parc Fermé ou reliée à celui-ci par un passage clôturé n'ayant qu'une sortie sur la zone de départ. Toutes les mises au point, nettoyages et ravitaillements, etc., doivent être effectués dans la zone de travail. Tout coureur qui fume dans la zone de travail sera disqualifié.

061.54.3

Une zone de départ est un petit terrain clôturé où les coureurs attendent le signal de départ et au bout duquel se trouve la ligne de départ. Voir croquis de la zone de départ.

Aucun travail sur le motocycle n'est autorisé dans cette zone de départ avant que le signal de départ ne soit donné. La pénalité pour cette infraction est la disqualification (ou autres sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM).

061.54.4

Les motocycles des coureurs resteront dans le Parc Fermé placé sous la surveillance de l'organisateur, à partir du moment fixé dans le RP jusqu'au départ du 1er jour de course (voir Art. 061.55) et à partir de la fin de chaque étape jusqu'au départ du lendemain.

L'accès de ce Parc Fermé est réglementé selon les dispositions de l'Art. 061.53.3.

061.54.5

Seuls les membres de la Direction de Course et du collège des Commissaires FIM, Chefs d'équipes, délégués FMN, mécaniciens, ainsi que les représentants et officiels désignés dans le RP peuvent avoir accès à la zone de travail. L'Organisateur peut également autoriser l'accès de cette zone de travail aux représentants de la presse; il en fixera les conditions en limitant leur nombre afin que le travail dans le parc ne soit pas troublé.

061.54.6

Aucune autre aide ne peut être donnée dans la zone de travail à part celle autorisée à l'Art. 061.60. La pénalité pour violation de cette règle est la disqualification ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

061.54.7

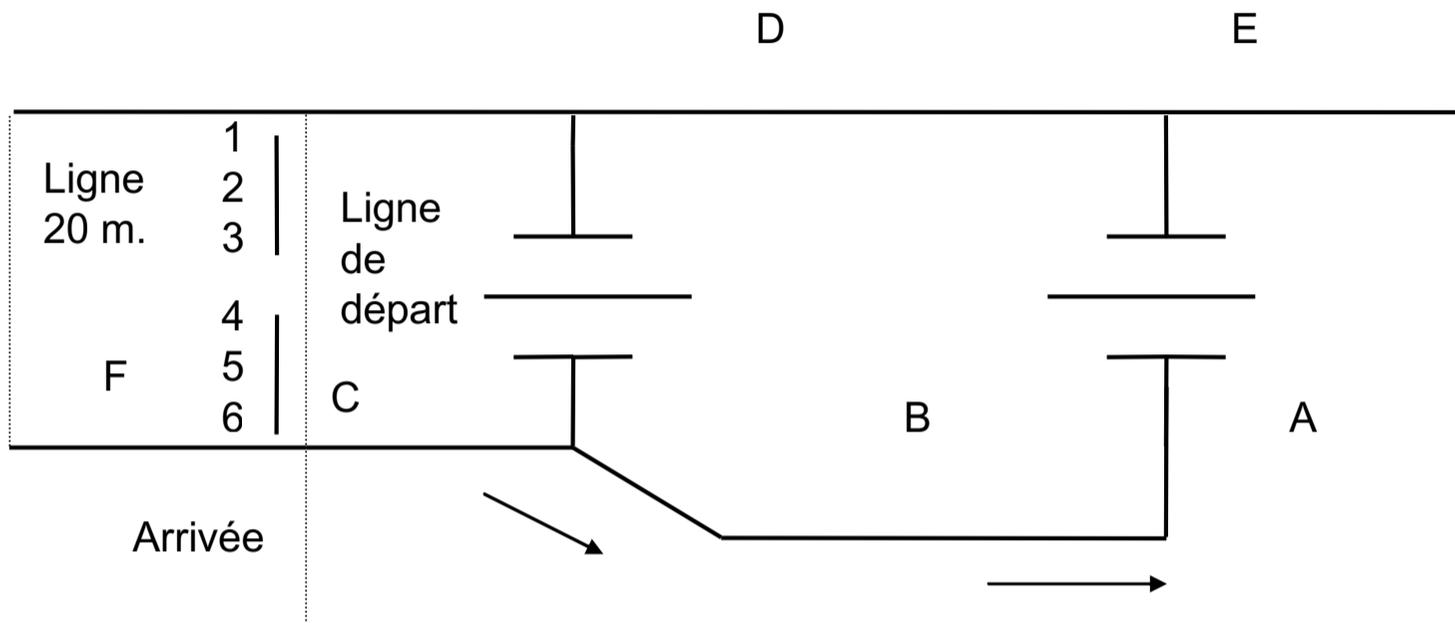
Il est interdit de mettre en marche le moteur d'un motocycle dans la zone de travail. La pénalité pour non-respect de cette règle est de 1 minute (ou autres sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM).

Il est interdit de mettre le moteur en marche sur la ligne de départ avant le signal de départ. La pénalité pour cette infraction est de 10 secondes.

061.54.8

L'accès de la zone de départ n'est autorisé qu'aux personnes mentionnées à l'Art. 061.53.3.

DISPOSITION DU PARC FERME, DE LA ZONE DE TRAVAIL ET DE L'ENCEINTE DE DÉPART



- A= Parc Fermé
- B= Zone de travail
- C= Enceinte de départ
- D= Zone commerciale et de l'industrie
- E= Entrée pour les officiels
- F= 2 lignes doivent être mises en place avec suffisamment de place pour 3 coureurs sur chaque ligne

La distance recommandée entre B et C ne doit pas dépasser 20 mètres et doit être une zone fermée.

061.55 ORDRE DE DÉPART

061.55.1

L'ordre de départ par catégorie est toujours établi comme suit :

- 1) Trophée Mondial FIM, par équipes
- 2) Trophée Mondial Junior FIM, par équipes
- 3) Trophée Mondial féminin FIM par équipes, Equipe de Club féminin puis Femmes individuelles
- 4) Equipes de Club, C1, C2 puis C3 (à l'exception des pilotes féminines)
- 5) Hommes Individuels, C1, C2 puis C3

061.55.2

Ordre de départ du 1^{er} jour :

L'ordre du départ du 1^{er} jour est établi sur la base du classement final des ISDE de l'année précédente, catégorie par catégorie. Si une équipe ou un individuel n'a pas été classé l'année précédente, la FMNR tirera au sort leur ordre de départ. Ils seront placés après les équipes ou individuels classés l'année précédente.

Exemple :

Les coureurs de la FMN ayant fini 1^{ère} du Trophée Mondial FIM (TM) de l'année précédente partiront 1^{er}. Les équipes du Trophée Mondial FIM partiront 2 par minute.

Les coureurs de la FMN ayant fini 1^{ère} du Trophée Mondial Junior FIM (TJ) de l'année précédente partiront 1^{er}.

Idem pour le Trophée Mondial féminin FIM.

Pour les équipes de clubs, celles-ci partiront classe par classe (C1 - C2 - C3) et dans l'ordre des No.

Ordre de départ des jours 2, 3, 4 et 5 :

L'ordre de départ des jours 2, 3, 4 et 5 est établi suivant le classement provisoire (Art. 061.27) de la manifestation, par catégorie suivant le classement scratch du jour précédent, **TM + TJ, Féminine + Equipe de Club Féminin**, ensuite **Equipe de Club / Individuel**.

Ordre de départ du jour 6 :

L'ordre de départ du jour 6 est établi suivant le classement provisoire après le 5^{ème} jour, par catégorie. L'ordre de départ sera établi suivant le classement scratch après le 5^{ème} jour dans l'ordre inverse du classement.

1^{er} : Equipes de Club + Individuel

2^{ème} : Trophée Mondial féminin FIM + **Equipe de Club Féminin** + Individuelle

3^{ème} : Trophée Mondial Junior FIM

4^{ème} : Trophée Mondial FIM

En principe, le nombre maximum de coureurs partants sera de 3 par minute. Les coureurs ne doivent ni commencer, ni finir dans l'obscurité.



Cependant, si le temps est suffisant, le nombre de coureurs partants du Trophée Mondial FIM, du Trophée Mondial Junior FIM et du Trophée Mondial féminin FIM sera de 2 par minute (également possible de ne faire partir que le Trophée Mondial FIM avec cet intervalle). Tous les autres coureurs partiront par nombre de 3 par minute.

061.56 PRÉPARATIFS DE DÉPART

061.56.1

Chaque matin des ISDE, les coureurs pourront pénétrer dans le Parc Fermé 15 minutes avant l'heure prévue pour leur départ, dans le seul but de déplacer leur motorcycle en le poussant vers la sortie du Parc Fermé.

Aucun travail ne peut être effectué sur le motorcycle dans le Parc Fermé, sous peine de disqualification (ou autres sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM).

061.56.2

Dix minutes avant l'heure de départ, le coureur poussera son motorcycle dans la zone de travail pour y effectuer les ajustements nécessaires, faire le plein d'essence, etc.

Une horloge avec l'heure officielle doit être installée à l'entrée/sortie du Parc Fermé.

061.57 DÉPART

061.57.1

Au début de chaque étape journalière, les coureurs recevront le signal de départ à l'heure exacte qui est prévue pour chacun d'entre eux. Dans la minute qui suit le signal de départ, le coureur doit mettre son moteur en marche sur la ligne de départ et traverser, sous l'impulsion du moteur, une autre ligne à 20 m de la ligne de départ.

Le motorcycle doit être obligatoirement en ordre de marche.



061.57.2

Si un coureur n'est pas sur la ligne de départ lorsque le signal de départ est donné, il ne subira aucune pénalité, à condition d'amener son motocycle à la ligne de départ, de le mettre en marche et de traverser la deuxième ligne dans la minute qui suit le signal de départ. Les coureurs qui arrivent après cette minute de tolérance sur la ligne de départ seront pénalisés de 1 minute par minute de retard entamée. La minute dans laquelle les coureurs arrivent sur la ligne de départ sera considérée comme nouveau temps de départ et, avant que cette minute n'expire, ils devront observer la procédure de départ stipulée à l'Art. 061.57.1.

Les coureurs qui arrivent avec plus de 15 minutes de retard seront disqualifiés et ne pourront pas prendre le départ.

061.57.3

Tous les motocycles doivent être mis en marche au moyen du kick ou de tout autre dispositif de démarrage, soit électrique, soit mécanique. Cette manoeuvre ne doit pas exiger la rotation de la roue motrice.

Si le moteur s'arrête avant que le motocycle n'ait franchi la ligne des 20 mètres, le coureur doit le remettre en marche et passer cette ligne des 20 mètres dans la minute qui suit le signal de départ, ceci pour ne pas être pénalisé. Un coureur qui ne traverse pas la ligne des 20 mètres dans la minute qui suit le signal de départ sera pénalisé de 10 secondes.

061.57.4

Un coureur qui aura été pénalisé pour ne pas avoir mis en marche son moteur et traversé la ligne des 20 mètres dans la minute accordée, pourra mettre son moteur en marche conformément à l'Art. 061.59, mais il devra traverser la ligne de départ avant de poursuivre sa route. Un coureur qui ne réussit pas à mettre son moteur en marche, ou si celui-ci s'arrête dans la zone entre la ligne de départ et la ligne des 20 mètres, ne doit pas retourner à la zone de départ. Il est obligé de pousser son motocycle dans la direction du parcours et de traverser la ligne des 20 mètres afin de ne pas gêner les autres coureurs.



061.57.5

Un coureur dont le cas est examiné et qui désire prendre le départ pourra le faire à condition que sa machine ait été mise dans le Parc Fermé selon les Règlements et que des raisons de sécurité ne soient pas invoquées.

Le coureur perd son droit au départ seulement après confirmation de sa disqualification par La Direction de Course FIM.

061.58 RAVITAILLEMENT

061.58.1

Aucun temps supplémentaire n'est accordé pour les ravitaillements qui doivent se faire en cours de route ou pendant la période de dix minutes prévue avant le départ (voir Art. 061.56). Pour les ISDE, les règles concernant le carburant et le ravitaillement sont celles établies dans les Règlements Techniques, Annexe Enduro.

L'utilisation d'un tapis environnement ou autre système efficace est obligatoire à l'endroit où l'organisateur autorise l'assistance et le ravitaillement en carburant. La pénalité pour la violation de cette disposition sera une amende de 150 EUR par infraction.

Les dimensions minima du tapis seront au moins égales à l'empattement du motorcycle et à la largeur du guidon. Ce tapis sera constitué d'une semelle imperméable et d'un textile absorbant.

061.58.2

En plus des postes de ravitaillement placés au départ et à l'arrivée, des postes seront établis sur le parcours et leur emplacement sera indiqué sur la fiche de route.

061.58.3

Le poste de ravitaillement avant le contrôle horaire final doit être situé dans la zone finale de travail.

Le ravitaillement ne peut être effectué qu'aux postes officiels de ravitaillement indiqués par les organisateurs et à tous les postes de contrôle horaire entre les 2 drapeaux blancs et les drapeaux jaunes sauf interdiction de l'organisateur. Le ravitaillement est interdit entre les drapeaux jaunes et la table du poste de contrôle.

La pénalité pour avoir procédé au ravitaillement en dehors des zones désignées est la disqualification ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

Pendant toute la durée de la manifestation, il est interdit à un coureur, sous peine de disqualification ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier), de placer sa machine sous un abri manifestement non visible aux officiels pour le ravitaillement ou toute autre raison, excepté si l'organisateur lui en donne le droit.

061.58.4

Aucun carburant ne peut être transporté autrement que dans un réservoir ou récipient qui se trouve de façon permanente sur la machine, sous peine de disqualification ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

Il est interdit, de la part d'un coureur, de transporter un quelconque liquide inflammable sous peine de disqualification (ou autres sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM). Le Commissaire Technique pourra effectuer le test sur place.

061.58.5

La lubrification de la chaîne est autorisée dans les zones de ravitaillement, mais seul le coureur est autorisé à effectuer ce travail sous peine de disqualification ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

061.58.6

Le moteur doit être arrêté lors du ravitaillement. Le non-respect de cette disposition entraîne la disqualification (ou autres sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM).

Lors des ravitaillements en carburant, chaque équipe devra avoir, près du poste de ravitaillement (à 5 m maximum), un extincteur portable d'un minimum de 5 kg (poudre polyvalente A.B.C.). L'absence d'extincteur entraînera une pénalité de 150 EUR.

061.58.7

Pour chaque étape de 50 km, il doit y avoir une station de ravitaillement. Ceci inclut l'arrivée et le départ.

061.58.8

Tout travail de soudure dans les zones de ravitaillement est interdit sous peine de disqualification ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

061.58.9

Les organisateurs doivent attribuer les places des équipes dans le Paddock et sur le lieu de l'assistance extérieure de la façon suivante : L'équipe gagnante du Trophée Mondial FIM de l'année précédente sera placée en première position avant le contrôle horaire. Les autres équipes seront placées derrière elle, selon leur classement dans le Trophée Mondial FIM de l'année précédente. Les équipes n'ayant pas eu d'équipe dans le Trophée Mondial FIM de l'année précédente seront classées par ordre alphabétique, en langue anglaise, du pays.

Cet emplacement doit être le même tout au long des 6 jours.

061.59 INTERDICTION DU RECOURS A UNE FORCE MOTRICE EXTÉRIEURE

Pendant toute la durée des ISDE, un motorcycle ne doit pas être déplacé autrement que par l'action de son moteur, l'effort musculaire du coureur ou par l'action d'une force naturelle, sous peine de disqualification ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

061.60 AIDE EXTÉRIEURE

Toute aide venant de l'extérieur est interdite en dehors de celle reçue habituellement pour le plein aux dépôts officiels de ravitaillement et pour nettoyer les plaques-numéros et les autocollants des sponsors, placés sur les plastiques du motorcycle, à l'aide d'un chiffon ou d'une éponge.

L'aide extérieure est interdite au contrôle horaire de « pré-finish ».

L'expression « aide extérieure » signifie l'accomplissement par toute personne autre que le coureur ou un officiel dans l'exercice de ses fonctions, de toute action entraînant un contact avec le motorcycle.

Dans des circonstances exceptionnelles, telles que la construction ou l'état de la rampe de départ, la Direction de Course peut prendre la décision d'autoriser une participante à recevoir de l'aide afin de pousser son motorcycle sur la rampe de départ.

Une participante qui a du mal à pousser son motorcycle sur la rampe de départ à cause de sa condition physique (blessure) peut également demander à la Direction de Course de recevoir de l'aide.

Deux coureurs présents au « pré-finish » au même moment peuvent se prêter des outils qu'ils transportent avec eux.

La pénalité pour toute aide extérieure reçue est la disqualification ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

Si La Direction de Course FIM considère qu'une infraction très grave a été commise par rapport à cet article, il pourra présenter un rapport sur les faits, en vue d'une action en accord avec le Code Disciplinaire et d'Arbitrage.

L'aide permise aux termes du présent article est définie de la façon suivante :

061.60.1 et 061.60.2

Les employés chargés de l'assistance utilisant des outils sont autorisés à faire le plein d'essence, la vidange et ravitailler en huile moteur et boîte de vitesses et enlever et remplacer les filtres à huile.

Afin de remplir ces tâches, ils peuvent enlever et remettre le bouchon de réservoir d'essence, ouvrir et fermer le bouchon de remplissage d'huile moteur et de boîte de vitesses, dévisser et visser les bouchons de vidange moteur et de boîte de vitesses, dévisser et visser les boulons/vis du cache du filtre à huile, changer le filtre à huile. Le protège carter du motorcycle doit être enlevé (si nécessaire) par le coureur.

061.60.3

Remplissage avec une composition anti-crevaison, vérification de la pression et gonflage. Cette aide peut être donnée à chaque zone d'assistance. Les pneus ne peuvent être changés qu'au dernier contrôle horaire ainsi que le matin avant le départ, chaque jour entre les drapeaux blancs et jaunes et dans la zone de travail. Il est autorisé à recevoir des chambres à air et bouteilles à air uniquement dans les zones d'assistance.

061.60.4

Les motorcycles peuvent être nettoyés à tous les postes de contrôle horaire et les coureurs peuvent utiliser les équipements à disposition, à l'exception des appareils de nettoyage sous pression. L'assistance est autorisée pour nettoyer les plaques-numéros et les autocollants des sponsors, placés sur les plastiques du motorcycle, à l'aide d'un chiffon ou d'une éponge.

061.60.5

Une aide extérieure est autorisée pour le remplissage du système de refroidissement du moteur ainsi que lors de la vidange, changement d'huile/liquide du circuit de freinage ou de la purge du circuit de freinage.

061.60.6

Toute aide extérieure lors du remplissage des systèmes de suspension avec de l'air et huile est interdite.

061.60.7

Il est interdit d'utiliser des outils à air comprimé ou à l'électricité (excepté ceux fonctionnant sur batteries autonomes et pour le gonflage des pneus).

La pénalité pour toute utilisation d'un outil électrique ou pneumatique est la disqualification ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

061.60.8

Seul le coureur est autorisé à travailler sur sa machine et sur les pièces marquées, même si elles ont été détachées du motorcycle (à l'exception du travail autorisé, précisé dans les Art. 061.60, 061.60.1, 061.60.2, 061.60.3, 061.60.4 et 061.60.5).

Seul le coureur peut travailler sur les roues, par exemple réparer/changer des rayons, changer un disque de frein ou une couronne. Une fois le pneu enlevé de la jante, le mécanicien peut enlever/mettre la mousse dans le pneu.

Seul le coureur peut travailler sur le moteur, même s'il est sorti du cadre du motorcycle.

L'unique exception s'applique au silencieux. Si un silencieux est changé durant la journée, l'assistance peut réparer le silencieux défectueux.

Concernant les pièces non marquées, l'assistance peut travailler sur ces pièces, pour autant que le coureur lui-même les ait enlevées de son motorcycle et que ces pièces ne soient plus reliées par quelque moyen que ce soit à la moto. Il s'agit, par exemple, des suspensions.

Un ordinateur portable ou autre appareil électronique peut être utilisé par un mécanicien, mais c'est le coureur qui doit brancher/débrancher le câble reliant le motorcycle à ces instruments. Ces instruments peuvent fonctionner à l'électricité ou par batterie.

061.62 ABANDON

Tout coureur qui s'est retiré des ISDE doit effacer ou enlever ses plaques-numéros et ne pas suivre l'itinéraire en compagnie ou à proximité d'un autre coureur. Toute infraction à cette règle peut entraîner la suspension de ce coureur, ainsi que la disqualification du ou des coureurs qu'il a accompagné(s) ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

061.62.1 Repartir (*)

() uniquement pour les équipes de Club.*

Si un coureur qui se retire est membre d'une équipe de Club, il/elle peut repartir aux conditions suivantes :

- 1. Il/elle doit présenter sa machine au contrôle horaire final dans les délais suivants : pas avant l'heure d'arrivée prévue du premier coureur de la course et au plus tard 60 minutes après l'heure d'arrivée prévue sur sa fiche horaire. Cependant, selon les circonstances, La Direction de Course FIM pourra décider d'augmenter ce délai. Dans un cas exceptionnel, La Direction de Course FIM pourra autoriser une tierce personne à présenter la machine.*
- 2. Le châssis doit être celui marqué avant la compétition (voir Art. 061.43.1).*
- 3. Le motorcycle doit être soumis à une inspection technique complète, y compris le test de contrôle du niveau sonore (voir Art. 061.41 - 061.42 - 061.43).*
- 4. Le nouveau départ prend effet lorsque le coureur arrive au CH 0 (départ)*
- 5. Le pilote qui repart doit le faire obligatoirement le jour suivant. Sinon il sera disqualifié.*

Les points 1 et 3 ne s'appliquent pas à un coureur qui a été classé comme s'étant retiré ou disqualifié par la Direction de Course FIM à la fin de la journée. Ce coureur doit attendre la confirmation de la Direction de Course FIM pour savoir s'il peut prendre le départ le lendemain ou non (voir Art. 061.57.5).

Les mêmes dispositions peuvent être appliquées pour un coureur individuel avec l'accord de la Direction de Course FIM.

061.63 SIGNALISATION

Celle-ci sera réalisée et conforme au Manuel des Organismes.

061.63.1

L'itinéraire officiel, qu'il est interdit de quitter sous aucune raison, sera indiqué sur l'itinéraire (voir Art. 061.72.3) et délimité.

L'itinéraire sera indiqué par des flèches et/ou des piquets/banderoles, et l'itinéraire évident à suivre doit être respecté.

Lorsque l'organisateur des ISDE requiert que les coureurs passent par ou le long d'une zone spécifique, éventuellement pour des raisons de sécurité ou pour empêcher des un impact négatif sur l'environnement, etc., cet itinéraire doit être marqué avec des banderoles de chaque côté et avec des flèches de chaque côté de l'itinéraire. Les flèches doivent être placées vers l'intérieur dans le sens que les coureurs doivent emprunter. Lorsqu'une telle zone est marquée spécifiquement, les coureurs doivent passer par des portails indiqués avec des rubans et des flèches dans une ligne directe. Tout écart de l'itinéraire indiqué considéré comme une tentative d'obtenir un avantage est passible d'une pénalité.

Les distances officielles doivent être considérées comme exactes. Chaque jour, une couleur différente sera employée pour délimiter le parcours, excepté lorsque le parcours est le même et dans la même direction les jours consécutifs. Dans une telle situation, la signalisation peut être de la même couleur et doit avoir des numéros indiquant les jours lorsque le même parcours est programmé. Par exemple : 1/2, 2/3, etc.

Si le coureur se détourne de l'itinéraire officiel qui est indiqué sur l'itinéraire (voir Art. 061.72.3) et délimité, ou s'il roule à contresens, il peut être disqualifié ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

061.63.2

Dans le cas où les coureurs doivent suivre un parcours bien défini (par exemple : prairie, terrain accidenté, sentiers, etc...), les organisateurs doivent signaler clairement et avec précision ces passages par deux rangées de piquets reliés par une banderole.

061.64 RÈGLEMENT DE LA CIRCULATION

Les coureurs doivent se conformer au code de la route en vigueur dans les localités traversées lors de la compétition. Tout coureur qui, après enquête, est reconnu coupable d'une infraction à ces règlements, peut être disqualifié ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

061.65 ASSURANCES (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, coureurs, 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.

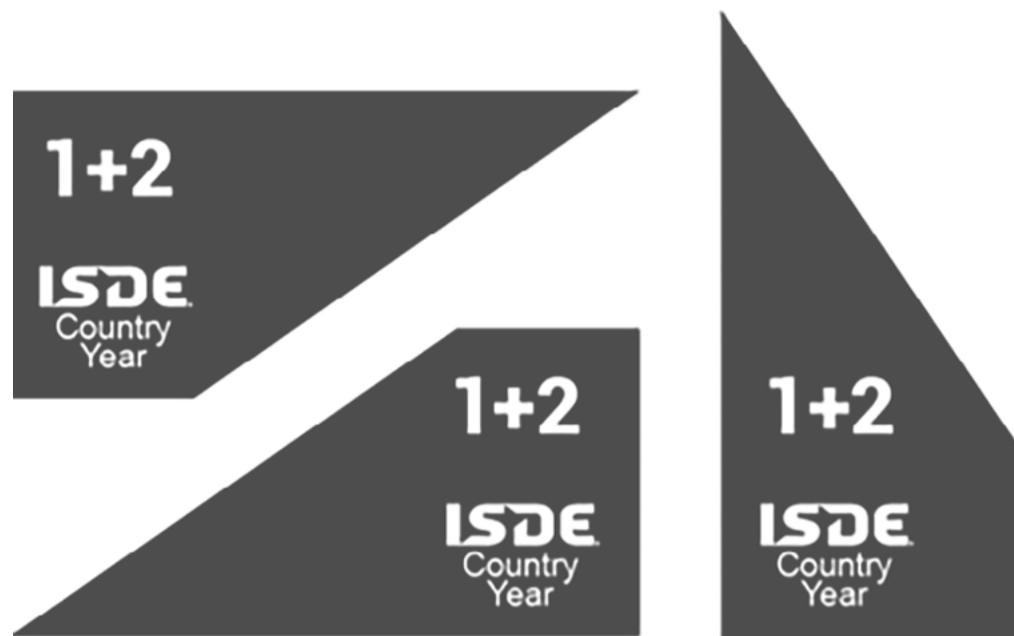
L'assurance responsabilité civile entrera en vigueur deux jours avant le début des essais officiels et prendra fin deux jours après le dernier jour de course.

061.66 SECTIONS IMPRATICABLES

Si, durant les ISDE, la Direction de Course FIM constate qu'une section est devenue impraticable ou que ses conditions sont telles qu'elle ne peut être franchie sans aide aux coureurs (voir Art. 061.60), il pourra éliminer des ISDE toute la section concernée jusqu'au prochain contrôle horaire, et effectuer un réajustement des points en conséquence.

061.67 SIGNALISATION DE L'ITINÉRAIRE

Les panneaux indicateurs spéciaux suivants, utilisés sur le parcours, doivent être exposés dans la zone de départ (les signaux ou indications utilisés sur le parcours doivent être en matériel imperméable à l'eau) :



FONCTIONNEMENT ET CONTRÔLE

061.71 PRINCIPES GÉNÉRAUX

Les ISDE sont une épreuve de fiabilité des motocycles et de l'habileté des coureurs à réaliser certaines performances précisées dans les règlements.

061.72 CONTRÔLES HORAIRES

Le contrôle de la manifestation est effectué aux contrôles horaires qui sont définis par les drapeaux jaunes et une ligne située 2 m après la fin de la table de contrôle. Cette zone sera considérée comme « Parc Fermé » en ce qui concerne l'accès et l'assistance.

Les contrôles horaires seront placés :

061.72.1

Au début de chaque étape journalière.

061.72.2

A l'entrée du Parc Fermé à la fin de chaque étape journalière.

061.72.3

A des points intermédiaires choisis par l'organisateur. Leur emplacement ainsi que le temps prévu pour parcourir la distance entre ces points seront indiqués sur la fiche de route. Les distances seront calculées et mesurées avec exactitude en kilomètres. Il est recommandé que la distance entre contrôles horaires soit entre 5 km et 35 km.

061.72.4

La vitesse moyenne maximum entre un contrôle horaire et le suivant ne doit pas dépasser 50 km/h. Si la Direction de Course FIM considère que le temps imparti entre 2 contrôles horaires ne peut pas être effectué dans des conditions de sécurités suffisantes ou ne permettant pas de respecter le code de la route, ils pourront rallonger le temps imparti ou annuler les pénalités horaires, si la majorité de coureurs a été pénalisée.

061.72.5

En cas de force majeure (telle que conditions météorologiques s'aggravant), la Direction de Course FIM peut changer l'horaire prévu en un horaire plus lent, immédiatement avant le départ ou avant chaque tour.

Communication aux coureurs :

A chaque contrôle horaire, un panneau d'affichage sera placé près du drapeau jaune, afin que la Direction de Course puisse communiquer les informations importantes aux coureurs (modification du temps, pénalités, etc.).

061.72.6

Si l'organisateur décide de mettre un temps imparti « serré » sur un contrôle horaire, tout en respectant la moyenne de 50 km/h, il devra s'assurer que le parcours se déroule hors route, qu'il ne traverse pas de zones d'habitations, qu'il n'y ait pas d'intersections avec des routes, que le parcours soit bien effectué par tous les coureurs et que la signalisation du parcours soit précise et renforcée afin d'éviter toute erreur. Ce contrôle horaire sera d'une distance relativement courte et ne contiendra pas de tests.

061.73 CHRONOMÉTRAGE

Instrument de chronométrage

Les instruments de chronométrage seront sous la surveillance d'un chronométreur officiel possédant une licence FIM de chronométreur.

Pour effectuer son travail, lors des ISDE, un chronométreur doit utiliser :

Lors des tests :

Un transpondeur/décodeur comme équipement principal et un appareil de secours de prise de temps à fonctionnement automatique (type TAG), avec imprimante, synchronisé avec le temps réel et enregistrant le temps au 1/100 de seconde. Des cellules photoélectriques reliées au chronomètre déclencheront le départ et l'arrêt de la prise de temps. Pour ce genre d'appareils, le certificat doit garantir non seulement l'exactitude, mais également le bon fonctionnement de l'ensemble dans les conditions prévues à son utilisation.

Un panneau d'affichage digital, relié directement au système de chronométrage, indiquera le temps enregistré du coureur franchissant la ligne d'arrivée du test.

Un écran devra compléter l'affichage avec les classements du test.

Lors des contrôles horaires :

Un appareil de prise de temps à fonctionnement automatique (type TAG), avec imprimante, synchronisé avec le temps réel et enregistrant le temps à la seconde. Une cellule photoélectrique reliée au chronomètre et placée sur la ligne entre les 2 drapeaux jaunes prendra le temps exact du passage des coureurs aux drapeaux jaunes. Pour ce genre d'appareils, le certificat doit garantir non seulement l'exactitude, mais également le bon fonctionnement de l'ensemble dans les conditions prévues à son utilisation. Un système de transpondeur/décodeur peut également être utilisé aux contrôles horaires.

Une horloge synchronisée à l'appareil de prise de temps et visible aux drapeaux jaunes indiquera l'heure aux coureurs.

061.73.1

Tout chronométreur exerçant sa fonction aux ISDE doit aussi disposer d'un chronomètre de réserve pour pallier à toute défaillance éventuelle des instruments utilisés normalement pour le service.

061.73.2

Les coureurs doivent accepter tout genre de système de chronométrage approuvé par La Direction de Course FIM, y compris les transpondeurs.

Lors des vérifications administratives, le transpondeur pour les relevés chronométriques sera remis au coureur, contre dépôt de sa licence en garantie.

Le prix pour l'achat du support pour le transpondeur sera mentionné dans le RP.

Le Chef des Commissaires Techniques refusera toute machine qui n'a pas un transpondeur correctement monté et positionné. Le transpondeur doit être fixé sur le motorcycle dans la position et l'orientation mentionnées dans les informations données aux coureurs par le service de chronométrage. Un montage correct du support du transpondeur consiste au minimum à le fixer avec des colliers de serrage en plastique mais des vis ou des rivets seront utilisés de préférence. Du scotch ou du velcro seul ne seront pas acceptés. La clavette retenant le transpondeur doit également être sécurisée par un collier de serrage en plastique. Le coureur est le seul responsable de la procédure précitée.

La perte du transpondeur pendant la manifestation entraînera une amende de 200 EUR à payer sur place. Le coureur est le seul responsable de son transpondeur.

061.74 FICHE HORAIRE ET FICHE DE ROUTE

061.74.1

La fiche horaire et la fiche de route, pour la première étape journalière, seront délivrées au cours de la vérification préliminaire ou à l'entrée du Parc Fermé le matin du 1^{er} jour. Pour toutes les autres étapes journalières, les fiches seront remises aux coureurs lorsqu'ils quitteront le Parc Fermé à la fin de l'étape précédente ou à l'entrée du Parc Fermé chaque matin. Il incombe aux coureurs de faire pointer leurs fiches horaires à tous les contrôles horaires et contrôles de route.

Les fiches horaires doivent être rendues à la fin de chaque étape journalière ou à la fin de chaque tour. Toute violation délibérée de cette prescription entraîne la disqualification ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

061.74.2

Les fiches horaires indiqueront le temps alloué pour chaque section.

061.74.3

Tout coureur qui omet de faire pointer sa fiche horaire à un contrôle horaire ou qui, dans le but de tromper les organisateurs, modifie ou efface un pointage sur sa fiche horaire, ou utilise la fiche d'un autre coureur, est disqualifié ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

061.74.4

Tout coureur qui perd par mégarde sa fiche horaire doit s'en procurer une autre auprès du préposé au prochain contrôle horaire. Cette nouvelle fiche doit être utilisée à ce point de contrôle et lors de tous les contrôles suivants.

L'organisateur ou l'officiel en charge du contrôle a l'obligation de fournir une autre fiche horaire au coureur l'ayant perdue.

061.74.5

Tout coureur qui manque un contrôle horaire est classé comme retiré ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

061.75 INDICATION DES CONTRÔLES HORAIRES

Les contrôles horaires seront signalés au moyen de 2 drapeaux blancs placés des deux côtés de la piste 200 m avant la table de contrôle et de 2 drapeaux jaunes placés des deux côtés 20 m avant la table de contrôle. Ces drapeaux seront disposés de façon à ce qu'ils puissent toujours être visibles des coureurs.

Les contrôles horaires sans assistance et sans aide extérieure seront indiqués par 2 drapeaux blancs avec une croix noire placés des deux côtés de la piste 70 m avant la table de contrôle et par 2 drapeaux jaunes avec une croix noire placés 20 m avant la table de contrôle. Ces drapeaux seront disposés de façon à ce qu'ils puissent toujours être visibles des coureurs.

061.76 DISPOSITIONS AUX CONTRÔLES HORAIRES

Le chronométrage doit être effectué conformément à l'Art. 061.73. Une horloge synchronisée avec l'horloge du contrôle horaire sera placée près du drapeau jaune situé 20 m avant la table de contrôle. Le coureur doit, après avoir passé le drapeau jaune avec sa machine, immédiatement présenter sa fiche horaire à la table de contrôle ou sur demande d'un officiel. L'heure d'arrivée au contrôle horaire est celle à laquelle la roue avant du motorcycle a franchi la ligne délimitée par les 2 drapeaux jaunes.

Un coureur peut passer le contrôle horaire final à l'entrée du Parc Fermé avant l'heure prévue, sans pénalisation. A chaque contrôle horaire, l'organisateur doit tenir une liste de contrôle sur laquelle sont inscrits par ordre chronologique les numéros des coureurs qui passent ainsi que leurs temps en heures et minutes. Les listes de passage pré-imprimées ne sont pas autorisées.

En cas de contestation, la liste de contrôle et la bande papier du chronomètre feront foi.

061.76.1

Avant la dernière zone d'assistance, il y aura un contrôle horaire de « pré-arrivée » qui sera signalé de la même manière que les contrôles horaires sans assistance où l'assistance ne sera pas autorisée. Les coureurs auront 15 minutes pour se rendre de ce contrôle horaire au contrôle horaire final.

061.78 CALCUL DES PÉNALISTES HORAIRES

061.78.1

Chaque section entre deux contrôles horaires constitue une épreuve en elle-même. Les coureurs qui ne respectent pas le temps alloué entre deux contrôles horaires seront pénalisés de 1 minute par minute d'avance ou de retard entamée sur le temps prévu, ceci en fonction de l'heure enregistrée.

HEURE ENREGISTRÉE = HEURE DE DÉPART POUR LA PROCHAINE SECTION.



061.79 ARRIVÉE TARDIVE

Un coureur qui arrive au contrôle horaire plus de 30 minutes après son heure initiale d'arrivée prévue à chaque contrôle horaire est classé comme retiré. Toutefois, le coureur peut, sous sa propre responsabilité, continuer l'épreuve jusqu'à ce que la Direction de Course FIM prenne la décision finale. Cependant, selon les circonstances, La Direction de Course FIM pourra décider d'augmenter ce délai.

061.80 DEMANDES DE TOLÉRANCES SPÉCIALES

Si un coureur peut convaincre La Direction de Course FIM qu'il a été retardé à la suite de circonstances exceptionnelles indépendantes de sa volonté, comme par exemple un retard causé pour apporter des premiers secours à un blessé en cas d'accident grave, une tolérance de temps supplémentaire lui sera accordée. Le prétexte d'avoir été entravé par un autre concurrent ne peut être accepté comme une excuse valable.

Si, après enquête, la direction de course est convaincue qu'un coureur s'est arrêté pour assister un coureur grièvement blessé lors d'un Spécial Test, elle peut accorder un temps au coureur qui s'est arrêté. La Direction de Course, à sa seule discrétion, peut accorder au coureur un temps de Spécial Test lui permettant de conserver la même position à la fin de la journée sans ce Spécial Test.

De plus, après investigation, la Direction de Course pourrait prendre la même mesure si elle estime qu'un incident inattendu s'est produit sans que le coureur n'ait pu prévoir ou contrôler. Il peut s'agir d'une défaillance de la piste, d'un blocage sur la piste en raison de défauts de construction imprévus ou d'un autre cas de force majeure. Cependant, cela ne s'applique que si un tel incident inattendu a également été signalé par un Officiel de l'événement.

061.81 CONTRÔLE PENDANT LE PARCOURS

En plus de l'obligation de faire pointer sa fiche horaire à tous les contrôles horaires, le coureur doit la présenter et la faire pointer à tous les contrôles officiels du parcours. Ces derniers, qui seront ou ne seront pas indiqués sur la feuille de route, seront signalés par des drapeaux bleus placés de chaque côté de la route, 200 mètres avant le poste de contrôle. Si le coureur ne s'arrête pas, il sera disqualifié.

Le coureur n'ayant pas de fiche de pointage a l'obligation d'en obtenir une auprès du préposé au contrôle de passage.

L'organisateur ou l'officiel en charge du contrôle a l'obligation de fournir une autre fiche de route au coureur l'ayant perdue.

A chaque contrôle de passage, l'organisateur doit tenir une liste de contrôle indiquant les passages de tous les coureurs par numéro et par ordre d'arrivée et noter si possible l'heure de passage.

Tous les coureurs qui ne remettent pas une fiche horaire complète ou ceux dont le passage n'est pas enregistré dans chaque liste de contrôle seront disqualifiés ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

061.83 TESTS

Définitions générales :

Cross test : *Le parcours doit être créé sur un terrain naturel et utilisé uniquement pour cet événement.*

- *Les parcours de Motocross sont interdits. Utilisation maximale doit être faite du dénivelé naturel du terrain, créant des passages inclinés et des sauts. Pas d'installations artificielles peuvent être faites (bosses, obstacles d'arbres, etc.).*
- *Terrain plat ne doit pas être utilisé.*
- *La piste doit être suffisamment large (entre 4 et 8 mètres) pour permettre les dépassements. Les sorties et les virages seront tracés de telle manière à permettre des échappatoires.*
- *Le départ et l'arrivée doivent être au même point. La vitesse moyenne ne doit pas dépasser 50 km/h. La durée doit être au moins de 5 minutes.*

Enduro test : Le parcours doit utiliser une piste (étroite) avec des passages techniques (traversant un ruisseau, section de montée raide, passage rocheux, etc.)

- Il doit être tracé de manière à éviter une vitesse excessive. Des chicanes peuvent être créées dans les sections les plus rapides pour diminuer la vitesse. Des passages à risque doivent être protégés (ballots de paille, des signaux spéciaux, etc.).
- Les parcours très larges qui peuvent être utilisés par un véhicule 4x4 en descente par exemple, ou qui permettent d'atteindre la vitesse maximale sont totalement interdites.
- Tous les obstacles ou difficultés doivent être naturels. Le départ et l'arrivée seront au même endroit si possible. La vitesse moyenne ne doit pas dépasser 50 km/h. La durée sera comprise entre 8 et 12 minutes.

Test Final : Le dernier jour des ISDE, un test final chronométré doit être organisée. Ce test final pourrait être un test de Motocross (recommandé), une course sur l'asphalte, une piste de course ou une course de Supermoto.

- Le départ de la course sera avec moteurs en marche et d'un portillon de départ de motocross (une barrière solide arrière doit être installé à 3 mètres de la grille de départ).
- Pour une course avec un départ sur la piste, le départ de la course doit être sur une ligne.
- La piste pour le test final doit être assez large comme une piste de motocross pour contenir tous les finalistes.

Plan d'urgence / Plan B / Alternatives : Le Directeur de Course doit présenter un plan B pour l'organisation d'un événement et le présenter pour chaque spéciale en cas de fortes pluies, conditions poussiéreuses, tempête, ces plans sera présenté d'abord à l'Inspecteur du Parcours FIM.

Il devrait y avoir au moins une alternative obligatoire proposé par le club et présenté lors de l'Inspection de Parcours FIM. De cette façon, l'Inspecteur de Parcours FIM peut évaluer immédiatement l'alternative. Il doit être obligatoire que les clubs respectent les remarques et instructions exprimées par l'Inspecteur de Parcours lors de sa visite du site.

Recommandations générales : Pour tous les tests, l'organisateur doit avoir identifié et tracé toutes les alternatives possibles au cas où les conditions météorologiques ne permettent pas d'utiliser le parcours initial à utiliser.

Il devra veiller à ce que le terrain ne devient pas trop dégradé avec le passage des coureurs et que tous les coureurs d'une même classe évoluent dans les mêmes conditions.

Pour le test Enduro en particulier, des commissaires placés le long du parcours, en nombre suffisant et reliés par voie hertzienne permettront de surveiller l'ensemble du parcours.

Le lieu et la longueur de ces tests doivent être publiés 48 heures avant le déroulement de ces tests. Le tracé doit être prêt à être utilisé pour les tests.

Les tests doivent être vierges de toute trace de motos. Si tel n'était pas le cas, La Direction de Course FIM pourrait exiger de l'organisateur qu'il modifie le tracé.

Les coureurs auront la possibilité de reconnaître le parcours à l'avance en le parcourant à pied et/ou lors du premier tour, à moto, sans chronométrage. Il n'est pas permis de marcher ou de rouler les tests avant les 8 jours qui précèdent le début des ISDE. Toute infraction à cette règle, avant le test chronométré, si elle est signalée à la direction de course, acceptée et confirmée par celle-ci, qu'un coureur a été observé en train de marcher ou de rouler lors d'une épreuve spéciale avant le temps imparti pour le faire, ce coureur peut être passible d'une sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

Tous les Tests seront chronométrés dès le premier tour. Dans le cas où l'Inspecteur de Parcours FIM le juge plus sûr, il proposera à la Direction de Course FIM de ne pas le chronométrer lors du premier tour. La Direction de Course FIM décidera, lors de sa première réunion, s'il accepte cette proposition ou non.

Un minimum de cinq tests par jour doit être maintenu (à l'exception de cas de force majeure le jour de la manifestation).

Tous les tests seront préparés afin que les précautions de sécurité décrites dans le règlement soient rigoureusement appliquées.

Toutes les parties sans une bordure naturelle seront marquées avec un ruban.

Les tests seront clairement indiqués pour les spectateurs et des zones spectaculaires seront particulièrement aménagées.

Les zones de départ et d'arrivée doivent être accessibles à tous les véhicules.

Le départ et l'arrivée devront de préférence être au même endroit. Sinon, il doit y avoir une communication radio entre les deux.

Les tests doivent être facilement accessibles pour les interventions d'urgence. Si le test n'est pas visible (par exemple, s'il a lieu dans une forêt), des marques doivent être posées section par section et numérotées de façon consécutive. Les routes d'accès à la zone du test doivent être fléchées et décrites sur une carte.

Tous les tests doivent être approuvés par La Direction de Course FIM.

Le parcours des tests doit être choisi de sorte que la vitesse moyenne ne dépasse pas 50 km/h.

Si un coureur dépasse cette vitesse moyenne, le test sera annulé pour les tours suivants.

Aucune aide extérieure, excepté celle apportée par les officiels de l'organisation identifiés par un dossard, n'est autorisée. La sanction pour le non-respect de cette règle est une pénalité de temps ou entraînera une disqualification ou sera pénalisé par une autre sanction prévue par le code disciplinaire et d'arbitrage de la FIM. La sanction doit être proportionnelle à l'infraction et aux circonstances (atténuantes ou aggravantes le cas échéant) et tenir compte de tout avantage éventuel dont le coureur pourrait bénéficier.

Un membre de la Direction de Course FIM veillera particulièrement au respect des règles et au bon déroulement pendant toute la durée des tests.

Il est interdit aux coureurs, assistants, mécaniciens, managers, délégués FMN, etc. (excepté la Direction de Course pour des raisons de sécurité) de modifier le tracé d'un test chronométré.

Le coureur à qui bénéficiera la modification se verra attribuer une pénalité de 1 minute minimum (ou autre sanction à la discrétion de la Direction de Course FIM) ajoutée à son temps réalisé dans le test.

Le départ d'un test doit être signalé par un panneau « départ » et la fin du test par un panneau « arrivée ». D'autre part, le parcours doit être signalé conformément à l'Art. 061.63.2. La ligne de départ doit être matérialisée (ligne blanche tracée sur le sol, portique de départ etc.) La ligne de chronométrage (boucle du transpondeur) sera située approximativement 5 mètres après la ligne de départ. Le signal de départ sera donné par le chronométreur ou un autre officiel nommé à cet effet ou par un instrument de signalisation (par exemple : un sémaphore).

Le départ se fera avec la machine en position de stationnement, devant la ligne de départ, moteur en marche. Un départ coulé sera pénalisé d'1 minute.

Au début de tous les tests, le départ sera donné chaque 20 secondes au maximum dans le cas de trois coureurs pour chaque minute, 30 secondes au maximum dans le cas de deux coureurs pour chaque minute au moyen d'une horloge avec compte à rebours. La procédure de départ sera comme suit : après que le compte à rebours ait commencé, le coureur peut partir quand il le désire, mais en tout cas avant que le zéro soit affiché et qu'un sémaphore (zéro clignotant, sirène etc.) ne notifie le coureur qu'il est pénalisé. Sinon, le signal de départ pourra aussi être donné par la lumière verte ou le drapeau vert, dans ce cas, les coureurs auront 5 secondes pour partir. Dans tous les cas, le coureur qui n'est pas parti peut être pénalisé comme suit : 1^{ère} infraction un avertissement, 2^{ème} infraction une pénalité de temps de 20 secondes, 3^{ème} infraction une pénalité de temps de 1 minute, 4^{ème} infraction disqualification.

Le temps réalisé par le coureur pour effectuer le test est enregistré au moment où il franchit la ligne d'arrivée.

Le coureur doit passer l'arrivée et ne pourra pas s'arrêter dans les 30 mètres suivants. La ligne des 30 mètres doit être marquée clairement sur le sol.

Le classement des coureurs pour les tests et les différentes classes sera établi sur la base des temps réalisés.

Le coureur sortant involontairement du parcours du test et qui ne rentre pas à l'endroit d'où il est sorti pourra être pénalisé d'un maximum de 5 minutes qui s'ajouteront à son temps réalisé.

Le coureur sortant volontairement du parcours du test ou coupant le tracé pourra être disqualifié ou une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

061.84 TEST FINAL - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Le dernier jour des ISDE, un Test Final chronométré doit être organisé. Ce Test Final pourra être une épreuve de Motocross (recommandé), une course sur asphalte, une course sur piste, ou une course de SuperMoto. Ce Test Final peut être remplacé par un sixième jour d'Enduro. Si c'est le cas, l'ordre de départ se fera selon l'Art. 061.55.2, jour 2-5.

*Les coureurs seront groupés pour les courses selon le classement au scratch après le 5^{ème} jour. L'ordre de départ pour le Test Final, au matin du 6^e jour, sera effectué suivant le classement provisoire scratch après le 5^e jour, par catégorie : **Equipes de Club, Trophée Mondial féminin FIM + Equipe de Club Féminin, Trophée Mondial Junior FIM et pour finir Trophée Mondial FIM.** Le programme des groupes indiquant tous les coureurs doit être disponible pour La Direction de Course FIM le soir du cinquième jour.*

Il y aura un contrôle « pré-arrivée » et 15 minutes pour arriver au dernier contrôle horaire avec assistance. Il n'y aura pas de période de travail avant le test final de vitesse.

Si un coureur arrive en retard au dernier contrôle horaire du 6^e jour, il pourra être transféré dans un autre groupe.

Les coureurs de chaque groupe auront accès à leurs motocycles 5 minutes avant le départ pour accomplir un tour préliminaire du parcours.

A l'expiration de ces 5 minutes, le départ sera donné immédiatement pour le tour préliminaire et les coureurs seront autorisés à entrer l'un après l'autre.

Le tour préliminaire est facultatif et un coureur peut continuer à réparer sa machine ou attendre le départ de la course.

Le départ de la course sera donné avec le moteur en marche et depuis une grille de départ de Motocross (un obstacle arrière solide doit être installé à 3 mètres de la grille de départ). Pour une course avec départ sur asphalté, le départ doit se faire en ligne. En cas de force majeur, le départ de la course peut être effectué au drapeau.

Les coureurs seront autorisés à choisir leur propre position sur la grille de départ conformément à leur classement après le cinquième jour.

Aucune tolérance ne sera accordée aux coureurs qui arriveront en retard sur la ligne de départ.

Le lieu pour le Test Final doit être un circuit fermé avec un nombre de 5 tours au minimum, un nombre de 10 tours au maximum et comprenant une distance totale de 10 km à 18 km.

Le nombre de tours doit figurer dans le Règlement Particulier.

Le chronométrage se fera au 1/100 de seconde.

A la fin du nombre des tours prescrits par le coureur de tête, le drapeau à damiers sera montré. A partir du moment où le vainqueur de la course passe le drapeau à damiers, les autres coureurs auront 5 minutes pour finir le tour qu'ils sont en train de parcourir, après quoi la course sera finie.

Le classement de chaque manche sera établi en tenant compte du nombre de tours et du temps de chaque coureur.

Pour le vainqueur et les coureurs ayant le même nombre de tours que lui, leurs temps seront pris en compte.

Pour les coureurs qui n'ont pas réalisé le même nombre de tours que le vainqueur, la formule suivante sera appliquée afin de calculer leurs temps :

Le temps du coureur divisé par le nombre de tours du coureur et multiplié par le nombre de tours du vainqueur de sa classe dans cette manche.

Si un coureur ne franchit pas la ligne d'arrivée dans les 5 minutes après le vainqueur, son temps sera celui du coureur le plus lent de sa classe dans cette manche, additionné de 5%.

La conduite en sens inverse sur le circuit entraînera la disqualification (ou autres sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM).

Prendre position sur la grille de départ sera le début du Test Final.

A l'arrivée du Test Final, les coureurs amèneront directement leurs motos au Parc Fermé. Les coureurs pourront retirer leur moto du parc fermé 30 minutes après que la dernière machine de leur classe ait rejoint le Parc Fermé.

Le Parc Fermé devant être situé à proximité (< à 100 m) de l'arrivée du Test Final.

061.84.1 *Signaux officiels*

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

<u><i>Drapeau</i></u>	<u><i>Signification du signal</i></u>
<i>Rouge</i>	<i>Arrêt obligatoire pour tout le monde</i>
<i>Noir + panneau avec numéro du coureur</i>	<i>Arrêt pour le coureur en question</i>
<i>Jaune, fixe</i>	<i>Danger, conduisez lentement</i>
<i>Jaune, agité</i>	<i>Danger immédiat, préparez-vous à vous arrêter, défense de dépasser</i>
<i>Vert</i>	<i>Voie libre</i>
<i>A damiers noir et blanc</i>	<i>Fin de la course</i>

061.85 *CALCULATION FINALE*

A la fin du Test Final, les temps attribués doivent être ajoutés à tous les autres temps afin de calculer les positions finales.

061.87 EXAMEN FINAL

Lors de l'examen final ou dans la 1/2 heure qui suit cet examen, un ou plusieurs moteurs des motocycles ayant terminé les ISDE peuvent être examinés.

L'organisateur devra prévoir un endroit avec un sol dur et un nettoyeur haute pression. En cas de mauvais temps, l'endroit devra être abrité.

Pour toutes les classes et catégories de motocycles, seul le coureur doit désigner la personne qui démontera son motocycle à la fin de la course. Le démontage doit commencer dans les 30 minutes suivant la notification, sous peine de disqualification.

Si l'on constate que la cylindrée d'un moteur dépasse la limite minimum ou maximum autorisée pour la classe dans laquelle il a été inscrit, le coureur de la machine en question ainsi que son équipe seront disqualifiés de la manifestation.

061.88 « BURN OUT » DE PNEU

La pratique consistant à célébrer une performance à la fin d'une épreuve par un coureur participant à un « Burn Out » de pneu est interdite. Un coureur jugé coupable de cette pratique sera passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 500.- EUR. En outre, les dommages au sol pourront être facturés par l'Organisateur.

061.89 LISTE DES PÉNALITÉS

La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier.

Liste des pénalités qui peuvent être prononcées par la Direction de Course FIM :

061.89.1 Temps

Trophée Mondial FIM : Etape journalière pas terminée par un membre de l'équipe ou sa disqualification 061.26 3 heures

Trophée Mondial Junior FIM : Etape journalière pas terminée pour un membre de l'équipe ou sa disqualification 061.26 3 heures



<i>Trophée Mondial Féminin FIM : Etape journalière pas terminée pour un membre de l'équipe ou sa disqualification</i>	061.26	3 heures
<i>Equipe de Club : pour un coureur qui a abandonné (conformément à l'Art. 061.62.1 ou coureur disqualifié)</i>	061.26	3 heures
<i>Equipe de Constructeurs : Etape journalière pas terminée pour un membre de l'équipe ou sa disqualification</i>	061.26	3 heures
<i>Mise en marche du moteur dans la zone d'attente</i>	061.54.7	1 minute
<i>Mise en marche du moteur dans la zone d'attente ou sur la ligne de départ avant le signal de départ</i>	061.54.7	10 secondes
<i>Pour chaque minute de retard entamée à la ligne de départ</i>	061.57.2	1 minute
<i>Ne pas traverser la ligne des 20 mètres sous l'impulsion du moteur dans la minute qui suit le signal de départ</i>	061.57.3	10 secondes
<i>Arrivée en avance ou en retard à un contrôle horaire; pour chaque minute entamée</i>	061.78.1	1 minute par minute
<i>Tests</i>	061.83	Chronométré à 1/100sec
<i>Bénéfice suite à une modification du tracé d'un test chronométré</i>	061.83	1 minute (minimum)
<i>Départ coulé</i>	061.83	1 minute
<i>Coureur n'a pas pris le départ d'un test avant que la valeur « zéro » soit atteinte</i>	061.83	
<i>1^{ère} offense</i>		<i>avertissement</i>
<i>2^{ème} offense</i>		<i>20 secondes</i>
<i>3^{ème} offense</i>		<i>1 minute</i>

<i>4^{ème} offense</i>		<i>disqualification</i>
<i>Test Final</i>	<i>061.84</i>	<i>Chronométré à 1/100sec</i>
<i>Sortir involontairement du parcours du test et ne pas rentrer à l'endroit d'où l'on est sorti</i>	<i>061.83</i>	<i>Maximum de 5 minutes ajoutées au temps effectué par le coureur</i>

061.89.2 Disqualification du coureur et de l'équipe

Les disqualifications ou toute autre sanction sont prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. Les sanctions doivent être proportionnelles à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier.

Absence de marque ou absence de marque officielle de substitution 061.43.1 - 061.44.1

Changement de motorcycle 061.44.1

Cylindrée dépassant la limite minimum ou maximum autorisée pour la classe indiquée sur le formulaire d'engagement 061.87

061.89.3 Disqualification (ou autres sanctions prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM)

Les disqualifications ou toute autre sanction sont prévues dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. Les sanctions doivent être proportionnelles à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier.

Excès du niveau du bruit après réparation du silencieux 061.43.5

Recevoir des pièces de rechange dans le Parc Fermé 061.44.3

<i>Excès du niveau du bruit</i>	<i>061.43.5</i>
<i>1^{ère} infraction : pénalisé 1 minute</i>	
<i>2^{ème} infraction : disqualification</i>	
<i>Carburant non-conforme aux Règlements Techniques Enduro</i>	<i>061.44.2</i>
<i>Comportement contraire au Code Sportif dans le Parc Fermé</i>	<i>061.53</i>
<i>Fumer dans le Parc Fermé, la zone de travail ou la zone de départ</i>	<i>061.53.3 & 061.54.2</i>
<i>Entré dans le Parc Fermé avec le moteur en marche</i>	<i>061.53.3</i>
<i>Démarrer le moteur dans le Parc Fermé</i>	<i>061.53.3</i>
<i>Réparations effectuées à l'intérieur de la zone de départ avant le signal de départ</i>	<i>061.54.3</i>
<i>Assistance dans la zone de travail, sauf exceptions permises à l'Art. 061.60</i>	<i>061.54.6</i>
<i>Arriver plus de 15 minutes en retard à la ligne de départ</i>	<i>061.57.2</i>
<i>Ravitaillement en dehors des zones officielles ou transport de carburant dans d'autres récipients que le réservoir à essence</i>	<i>061.58.3-061.58.4</i>
<i>Lubrification de la chaîne par quelqu'un d'autre que le coureur</i>	<i>061.58.5</i>
<i>Ne pas arrêter le moteur lors du ravitaillement</i>	<i>061.58.6</i>
<i>Effectuer tout travail de soudure dans les zones de ravitaillement</i>	<i>061.58.8</i>
<i>Utilisation d'une impulsion motrice étrangère</i>	<i>061.59</i>
<i>Acceptation d'une aide extérieure en dehors des zones prévues par l'organisateur</i>	<i>061.60</i>
<i>Etre accompagné par un autre coureur</i>	<i>061.62</i>



<i>Quitter le parcours, le parcourir en sens contraire, ne pas observer le parcours indiqué</i>	061.63.1
<i>Violation des règles de circulation</i>	061.64
<i>Modification d'une fiche horaire ou feuille de route, ou utilisation d'une fiche d'un autre coureur</i>	061.74.3
<i>Manquer un contrôle horaire</i>	061.74.5
<i>Manquer ou non-arrêt à un contrôle de parcours</i>	061.81
<i>Essais sur le parcours des tests</i>	061.83
<i>Sortir volontairement du test ou couper le tracé</i>	061.83
<i>Conduite en sens contraire lors du Test Final</i>	061.84
<i>Coureur qui prend part à un « Burn Out » de pneu</i>	061.88

RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE

061.90 OFFICIELS

Les officiels chargés de constater les irrégularités devront, dans la mesure du possible, signaler la faute immédiatement et directement au coureur concerné, afin d'éviter toute ambiguïté.

L'organisateur devra donner la liste des officiels, y compris les commissaires techniques (nom + N° et type de licence FIM ou FMN), autorisés à constater les irrégularités au plus tard la veille du premier jour de la manifestation, à la Direction de Course FIM et aux délégués des FMNs présents aux réunions ouvertes de la Direction de Course FIM.

Seules les personnes figurant sur cette liste seront reconnues comme officiels en plus des membres de la Direction de Course FIM et les membres du Collège des Commissaire FIM.

Chaque irrégularité constatée fera l'objet d'un rapport écrit mentionnant le jour, l'heure, le lieu et une description de l'irrégularité constatée.

061.91 ACCEPTATION DES DÉCISIONS OFFICIELLES

Tout coureur est tenu d'accepter tous les résultats, mesures, distances et décisions officielles, et il autorise les organisateurs à les publier de la manière qu'ils jugent la plus appropriée. Il consent également à ce que toute publicité qu'il fera ayant trait au concours, ou qui sera faite en son nom, soit conforme à la vérité, précise, et ne prête pas à équivoque. Il s'engage également à ne faire paraître aucune publicité concernant les résultats avant la publication officielle du classement par l'organisateur, et en cas de modifications apportées au classement par suite de réclamations ou pour toute autre raison, il ne fera paraître que le classement ou les résultats ainsi modifiés.

061.93 RÉCLAMATIONS

- 1. Toute personne ou groupe de personnes (coureur, team, constructeur, officiel, etc.), reconnu par la FIM et se considérant lésé à la suite d'une décision prise sous l'autorité de la FIM, a le droit de demander réparation pour les conséquences qu'ont entraînées cette décision.*
- 2. Toutes les réclamations doivent être présentées à la Direction de Course.*
- 3. En règle générale, toute réclamation contre l'éligibilité d'un coureur, d'une équipe ou un motorcycle inscrit doit être présentée avant le premier départ de l'événement.*
- 4. Aucune réclamation ne peut être formulée contre un constat prononcé par la Direction de Course FIM. Les constats dépendent exclusivement d'une observation factuelle sans ajustement possible de la sanction qui est statutairement et précisément indiquée dans les annexes et règlements pertinents (pénalités automatiques données par le chronométrage).*
- 5. Toutes les autres réclamations doivent être présentées dès que la raison de la réclamation est connue.*
- 6. Toute réclamation doit être présentée conformément au Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM et au Règlement Particulier de la manifestation et être accompagnée d'une caution de € 660.- ou d'un montant équivalent en monnaie locale, qui sera remboursée si la réclamation est fondée.*



7. *Si la réclamation implique le démontage d'un motorcycle, la caution doit être accompagnée par un frais supplémentaire de € 150.-. Cette somme ira au mécanicien du pilote/de l'équipe ayant ouverte le moteur si le moteur est jugé aux normes, sinon elle sera retournée à la personne qui a posé réclamation.*
8. *Des réclamations impliquant un contrôle du carburant doivent être accompagnées par un frais supplémentaire de € 750.-.*
9. *Un appel contre la décision de la Direction de Course peut être interjeté auprès du Collège de Commissaires FIM. Cet appel doit être présenté (660 Euros & appel écrit) 30 minutes au plus tard après notification de cette décision.*
10. *Un appel contre la décision du Collège des Commissaires FIM peut être interjeté auprès de la CDI. Cet appel doit être présenté 5 jours au plus tard après notification de la décision du Collège des Commissaires FIM (Caution pour appel : € 1'320.-).*
11. *Après épuisement des instances internes de la FIM, un appel auprès du TAS est toujours possible. Cet appel doit être présenté 5 jours au plus tard après notification de la décision finale.*

De plus, les réclamations doivent être présentées dans les délais suivants :

061.93.1

30 minutes après l'arrivée au Parc Fermé du dernier coureur, ou 30 minutes après la fin de test de vitesse, si la réclamation concerne un coureur, ou un motorcycle.

061.93.2

24 heures après la publication des résultats provisoires, si la réclamation vise ces résultats ou l'organisation relative à ceux-ci, à condition que toute réclamation qui concerne la cinquième ou la sixième étape journalière, ou l'épreuve finale de vitesse, soit faite dans la demi-heure qui suit la proclamation des résultats provisoires.

Une réclamation peut être faite contre une décision de la Direction de Course FIM, dans certains cas, un appel peut être introduit, ainsi qu'il est prévu dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM.

061.93.2.1 Règles et procédures à suivre en cas d'application de pénalité par la Direction de Course, de Réclamation devant la Direction de Course, et d'Appel devant les Commissaires FIM.

A Règles et procédures en cas d'application de pénalité par la Direction de Course.

La Direction de Course prendra la décision de manière collégiale et majoritaire. La décision sera notifiée au nom de la Direction de Course.

La Direction de Course devra prendre toutes les mesures nécessaires afin d'appliquer la pénalité appropriée si nécessaire, à savoir :

- *Convoquer et entendre le (ou les) pilote(s) individuellement.*
- *Convoquer et entendre le ou les officiels et ou commissaires ayant constaté la ou les faute(s) alléguée(s).*
- *Visionner les éventuels photos ou films des circonstances de la faute ou des fautes constatée(s) ou alléguée(s) si approprié et, si besoin, se déplacer sur l'endroit des faits, afin d'établir les faits avec exactitude dans la mesure du possible.*
- *Prendre connaissance de tous les documents écrits de l'officiel ayant constaté la ou les faute(s) alléguée(s) et en garder une copie pour le dossier.*
- *Tenir compte des éventuelles circonstances atténuantes (p. ex. faute d'un officiel, faute de l'organisation, absence d'information, etc.) ou aggravantes (p. ex. intention, comportement du coureur).*
- *Tenir compte du principe de proportionnalité dans le choix de sanction à appliquer.*
- *Indiquer par écrit avec précisions les motifs de la décision, qui devra être motivée, signée et datée et consignée dans le procès-verbal de la séance de la Direction de Course.*
- *S'assurer que la décision prise n'est pas en contradiction avec le Code Sportif et le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM.*

B Règles et procédures en cas de réclamation devant la Direction de Course

La Direction de Course prendra la décision de manière collégiale et majoritaire. Elle sera notifiée au nom de la Direction de Course.

Elle veillera à encaisser la caution prévue à l'Article 4.2 du Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM.

Pour être admissible, la Réclamation doit être écrite, signée, datée et présentée dans les délais prévus à l'Article 4.2 du Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM.

La Direction de Course devra prendre toutes les mesures nécessaires afin de trancher la réclamation à savoir :

- *Convoquer et entendre le (ou les) pilote(s) qui font l'objet de la réclamation individuellement et éventuellement ensemble.*
- *Convoquer et entendre les (ou la) personnes qui ont présenté la/ les réclamation(s) individuellement et éventuellement ensemble.*
- *Convoquer et entendre si nécessaire toute autre personne directement concernée (p. ex. le délégué FMN-chef d'équipe) et les éventuels témoins (p. ex. officiels, commissaires, autres pilotes, les délégués FMN-Chefs d'équipe, etc.).*
- *Visionner les éventuels photos ou films des circonstances ayant donné lieu à la réclamation et, si besoin, se déplacer sur l'endroit des faits, afin d'établir les faits avec exactitude dans la mesure du possible.*
- *Prendre connaissance de tous les documents écrits pertinents et en garder une copie pour le dossier.*
- *Organiser un débat contradictoire si le(s) pilote(s) incriminés le demande(nt).*
- *Tenir compte du principe de la proportionnalité.*
- *Indiquer par écrit avec précisions les motifs de la décision, qui devra être motivée, signée et datée et consignée dans le procès-verbal de la séance de la Direction de Course.*
- *S'assurer que la décision prise n'est pas en contradiction avec le Code Sportif et le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM.*

C Règles et procédures en cas d'appel devant les Commissaires FIM.

Le Collège des Commissaires FIM prendra la décision de manière collégiale et majoritaire. Elle sera notifiée au nom du Collège des Commissaires FIM.

Il veillera à encaisser la caution prévue à l'Article 062.73

Pour être admissible, l'Appel doit être écrite, signée, datée et présentée dans les délais prévus soit au plus tard dans les 30 minutes après la notification de la Décision.

Le Collège des Commissaires FIM devra prendre toutes les mesures nécessaires afin de trancher l'appel, à savoir :

- *Convoquer et entendre le (ou les) personnes qui ont interjeté l'appel individuellement et éventuellement ensemble.*
- *Convoquer et entendre si nécessaire le ou les pilote(s) directement concerné(s) par la décision de la Direction de Course.*
- *Convoquer et entendre si nécessaire toute autre personne directement concernées (p. ex. le délégué FMN-chef d'équipe) et les éventuels témoins (p. ex. officiels, commissaires, autres pilotes, le délégué FMN-chef d'équipe, etc.)*
- *Entendre les officiels (Direction de Course) qui ont pris la décision de première instance.*
- *Visionner les éventuels photos ou films des circonstances ayant donné lieu à la réclamation et, si besoin, se déplacer sur l'endroit des faits, afin d'établir les faits avec exactitude dans la mesure du possible.*
- *Prendre connaissance de tous les documents écrits pertinents et en garder une copie pour le dossier.*
- *Organiser un débat contradictoire si l'appelant le demande.*
- *Tenir compte du principe de la proportionnalité.*
- *Indiquer par écrit avec précisions les motifs de la décision, qui devra être motivée, signée, datée et consignée dans le procès-verbal de la séance du Collège de Commissaires FIM.*
- *S'assurer que la décision prise n'est pas en contradiction avec le Code sportif et le Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM.*



Nota bene :

Dans les cas décrits sous A, B et C ci-dessus :

- *Le pilote pourra se faire représenter par son délégué ou toute autre personne désignée par lui-même et par écrit. La personne qui représente le pilote devra être en possession d'une licence FIM (Délégué FMN ou son assistant-chef d'équipe Chef d'Equipe Enduro).*
- *Tous les documents devront comporter la date, l'heure, le nom en lettres majuscules et la signature de la personne l'ayant rédigé, et le N° de sa licence FIM.*
- *Les réunions devront se faire à huit clos et seules les personnes ayant un rapport direct avec le cas pourront y assister. En cas de désaccord, la Direction de Course ou le Collège des Commissaires le cas échéant tranchera.*
- *La décision écrite et motivée devra être affichée au panneau officiel.*
- *Le(s) pilote(s) devra(ont) être notifié(s) de la décision et les éventuelles voies de recours par écrit dans les meilleurs délais.*
- *Un dossier regroupant toute les pièces de la procédure devra être envoyé à la FIM dans les 5 jours ouvrables.*

061.93.3

Tout appel contre une décision du collège des commissaires FIM lors des jours 1 à 5 aura un effet suspensif sur la décision en question, sauf pour des cas liés à la sécurité, aux raisons médicales ou à la non-conformité technique du motorcycle, la non-conformité aux contrôles administratifs. L'effet suspensif restera en place jusqu'au jugement de l'instance d'appel supérieur. On entend par « effet suspensif » le reclassement temporaire et immédiat du pilote le cas échéant et l'autorisation à poursuivre la manifestation. Un appel interjeté le jour 6 n'aura pas d'effet suspensif.



061.94 AMENDES ET CAUTIONS DE RÉCLAMATIONS

La FMNR tiendra un compte de toutes les amendes et cautions de réclamation qu'elle recevra et elle en adressera le compte et les montants encaissés à la FIM, une fois les ISDE terminé.

061.95 INTERPRÉTATION DU RÈGLEMENT

L'interprétation du présent règlement et du RP est de la compétence de la CEN (voir art. 4 du Code Sportif). Toute autre question non prévue dans ce règlement sera sujette à l'interprétation de la Direction de Course FIM.

061.96 PUBLICATION DES RÉSULTATS

Les résultats journaliers complets doivent être publiés le plus rapidement possible. Cependant, si cela présente certaines difficultés, les temps attribués chaque jour doivent être publiés avant la réunion du soir de la Direction de Course FIM. Les résultats du jour précédent doivent être communiqués aux coureurs avant qu'ils ne prennent le départ chaque matin.

NORMES FIM POUR LES ORGANISATEURS DES ISDE

Les normes FIM et la charte graphiques pour l'organisation des ISDE sont décrites en détails dans le manuel des organisateurs pour les ISDE.

Les organisateurs doivent prévoir uniquement les quatre jours immédiatement avant le départ des ISDE pour les inspections préliminaires.

1. CONTRÔLES HORAIRES

Les contrôles horaires doivent être indiqués clairement depuis le Parc Fermé, 72 heures avant le début de la manifestation, afin que les coureurs, la presse et les spectateurs puissent les trouver facilement.

2. TESTS

La Direction de Course FIM devra inspecter tous les tests avant la manifestation. L'organisateur doit prévoir à temps un coureur avec un véhicule adéquat et connaissant les lieux des tests, afin que La Direction de Course FIM puisse inspecter ces tests.

Les tests doivent être indiqués clairement, depuis le Parc Fermé, 72 heures avant le début de la manifestation, afin que les coureurs, la presse et les spectateurs puissent les trouver facilement.

Le chronométrage sera fait au moyen d'un transpondeur/décodeur comme équipement principal et un appareil de secours de prise de temps à fonctionnement automatique (type TAG), avec imprimante, synchronisé avec le temps réel et enregistrant le temps au 1/100 de seconde. Des cellules photoélectriques reliées au chronomètre déclencheront le départ et l'arrêt de la prise de temps.

Un panneau d'affichage digital, relié directement au système de chronométrage, indiquera le temps enregistré du coureur franchissant la ligne d'arrivée du test.

Un écran devra compléter l'affichage avec les classements du test.

Le parcours des tests en circuit fermé doit être délimité par des rubans de couleurs différentes pour chaque côté.

L'accès au début et à la fin du test d'Enduro doit être indiqué clairement par des panneaux afin que les coureurs et les managers puissent le trouver facilement.

Pour les tests, l'organisateur doit installer des moniteurs TV affichant les temps. S'il n'y a pas de moniteur pendant les tests, l'organisateur doit transmettre aux managers les détails tels que l'heure de départ et d'arrivée d'un coureur dans ce test afin de permettre le calcul des temps.

3. PANNEAUX ROUTIERS

Des panneaux routiers sont obligatoires afin de localiser les emplacements des tests et des contrôles horaires. Ils doivent être installés au moins 72 heures avant le début de la manifestation.

4. POINT DE DÉPART

Un haut-parleur doit être installé afin de faire l'appel des coureurs en anglais, français et dans la langue nationale.

Une horloge avec l'heure officielle doit être installée à l'entrée/sortie.

5. ZONE DE TRAVAIL FINALE

La zone de travail finale doit avoir des dimensions répondant aux exigences les plus élevées en fonction du lieu et du type de manifestation. La nature de la surface doit permettre le trafic des véhicules des concurrents par n'importe quel temps. Les organisateurs doivent assurer une distribution rationnelle des places de parc pour les véhicules. Les voies de circulation doivent toujours être ouvertes afin de permettre aux véhicules de sortir à tout moment de la zone de travail finale. Des installations sanitaires (au minimum des toilettes) sont obligatoires. Des containers à déchets, des récipients de récupération pour huile, liquide de refroidissement, carburants, etc. doivent être prévus en nombre suffisant.

De plus, l'organisateur doit préparer et mettre gratuitement à disposition des zones pour l'Industrie (pour les détenteurs d'une licence de Constructeur ou d'Accessoires FIM).

6. PARC DES COUREURS

Un parc des coureurs doit être prévu afin de recevoir les mobile homes, caravanes, tentes, etc. Le parc des coureurs peut se situer dans un camping et être éloigné de la zone de travail finale. Il doit obligatoirement posséder de l'électricité, de l'eau, des blocs sanitaires (douches avec eau chaude, toilettes) en nombre suffisant.

Les installations du parc des coureurs doivent être disponibles gratuitement pour tous les coureurs.

7. ZONE D'ENTRAÎNEMENTS

Une zone d'entraînements sera installée et indiquée par des panneaux depuis le parc coureurs.

8. PARKINGS POUR LA PRESSE, LA DIRECTION DE COURSE FIM ET LES OFFICIELS

Des places de stationnement séparées pour la Presse, les Membres de la Direction de Course FIM et les Officiels doivent être installées et signalées spécialement.

9. SALLES DE LA DIRECTION DE COURSE ET SALLE DES COMMISSAIRES FIM

Salle de Direction de Course :

Pour les séances de la Direction de Course FIM, une salle doit être préparée afin d'assurer à la Direction de Course FIM des conditions de travail tranquilles, pour environ 50 personnes.

Des tables et chaises seront disposées à l'intérieur de façon à ce que tout le monde puisse voir les membres de la Direction de Course FIM. Des boissons seront prévues.

Un traducteur, au minimum dans les 2 langues officielles de la FIM, devra être présent afin de faciliter le déroulement des séances de la Direction de Course FIM.

Tous les documents doivent être disponibles en nombre suffisant pour toutes les personnes autorisées à assister aux réunions de la Direction de Course FIM.

Salle des Commissaires FIM :

Pour les réunions du Collège des Commissaires FIM, une salle doit être préparée afin d'assurer aux Commissaires FIM des conditions de travail tranquilles, pour environ 10 personnes.

Des tables et chaises seront disposées à l'intérieur. Des boissons seront prévues.

10. SALLE DE PRESSE

Veillez-vous référer au Manuel des organisateurs ISDE.

11. LISTE D'HÔTELS

Pour la réservation de chambres, une liste d'hôtels, incluant les lieux et les prix, sera indiquée dans le Règlement Particulier.

La distance entre la zone de départ et l'hôtel ne doit pas être trop importante.

12. RÉSULTATS

Les résultats doivent être publiés au moins dans une des deux langues officielles de la FIM.

L'organisateur devra envoyer par e-mail à l'Administration FIM les résultats au plus tard le lendemain matin suivant la fin de la manifestation et remettre au Directeur d'Epreuve FIM un dossier comprenant les résultats, les PV des réunions de la Direction de Course FIM et tout document jugé utile par la Direction de Course (moyens de sécurité, circulaires, feuilles de route, etc.).

13. RÉCOMPENSES

Durant la vérification, l'organisateur doit informer les coureurs au sujet des récompenses et du nombre qui a été préparé. Le lieu et l'heure de la Cérémonie de Remise des Prix doivent également être publiés.

14. CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX

La première cérémonie de Remise des Prix doit être organisée immédiatement après le test Final.

La cérémonie de Remise des Prix aura lieu sur la scène du podium installée à l'endroit de la course finale.

La cérémonie de Remise des Prix sera scindée en 2 parties :

- *En fin de matinée (vers midi) : Cérémonie pour les Equipes de Club, en accord avec les art. 061.27.2.1 et 061.27.2.3.*
- *En fin d'après-midi (pas après 17:00) : Cérémonie pour les catégories de Trophées et autres prix, en accord avec les art. 061.27.1 et 061.27.2.2.*

Cette cérémonie doit être d'un niveau Championnat du Monde FIM (podium, haut-parleur, etc.).

15. RÈGLEMENT PARTICULIER

Le Règlement Particulier devra être envoyé à l'Administration FIM, ainsi qu'une copie pour le Directeur d'Epreuve FIM, 2 mois au moins avant la date de fin des pré-inscriptions.

16. INSTRUCTIONS POUR ASSISTANCE

ZONE	WORKING AREA	COURSE	<p>TC with Servicing</p> <p>WHITE</p> <p>Control table</p> <p>Yellow</p> <p>200m</p> <p>Pre-finish = Course</p> <p>TC without servicing = Course</p>	COURSE
RIDER	<p>May receive and change the parts not marked</p> <p>Can accept tools (including air pump and inner tubes)</p> <p>Lubricate his chain</p> <p>Refills</p> <p>Change the tyres</p>	<p>Can change the not marked carried parts</p>	<p>20m</p> <p>Fill with fuel</p> <p>Can receive and change the parts not marked an accept tools (including air pump and inner tubes)</p> <p>Lubricate his chain</p> <p>Change the tyres only at last time TC</p>	<p>Can change the not marked carried parts</p>
ASSISTANCE	<p>Can do</p> <p>LEVEL</p> <ul style="list-style-type: none"> - oils - brake fluid - cooling fluid <p>TYRES</p> <ul style="list-style-type: none"> - inflate / deflate - pressure <p>Fill with fuel</p> <p>Flush engine oil</p> <p>Clean plastic parts of the motorcycle</p>	<p>NOTHING</p>	<p>ALL OPERATIONS FORBIDDEN !!!</p> <p>LEVEL</p> <ul style="list-style-type: none"> - oils - brake fluid - cooling fluid <p>TYRES</p> <ul style="list-style-type: none"> - inflate / deflate - pressure <p>Fill with fuel</p> <p>Flush engine oil</p> <p>Clean plastic parts of the motorcycle</p>	<p>NOTHING</p>
	<p>Can give</p> <p>Tools (including air pump inner tubes)</p> <p>Parts not marked</p>	<p>NOTHING</p>	<p>Tools (including air pump inner tubes)</p> <p>Parts not marked</p>	<p>NOTHING</p>

REMEMBER: REGISTERED TIME = STARTING TIME FOR THE FOLLOWING SECTION



Seuls les coureurs en course peuvent arborer des numéros sur les plaques numéros de leur motocycle. Les motocycles des mécaniciens, suiveurs et autres chefs d'équipe ne doivent arborer aucun numéro.

En cas de non-respect, la Direction de Course pourront appliquer une des pénalités autorisées au code Disciplinaire et d'Arbitrage à l'Article 3.3.1 aux FMN, clubs, teams et / ou pilotes auquel appartient le motocycle, ou le pilote aura une autre sanction prévue dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM. (La sanction devant être proportionnelle à la faute, aux circonstances (atténuantes ou aggravantes si applicables) et à l'avantage éventuel dont le pilote a pu bénéficier).

17. GÉNÉRALITÉS

- *Respecter le code de la route et les règles du pays organisateur.*
- *Rouler lentement sur les routes ou voies que les coureurs empruntent, aux contrôles horaires et dans la zone de travail finale.*
- *Laisser tous les lieux de stationnement propres.*
- *Utiliser les tapis environnement et les containers à déchets mis à disposition.*
- *Etre respectueux auprès de la population locale.*
- *Etre respectueux auprès des officiels et respecter les consignes de sécurité.*
- *Respecter le repos des autres dans le parc des coureurs.*
- *Respecter les interdictions de stationnement et laisser libre les voies d'accès aux secours.*



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

FIM-MOTO.com

11, ROUTE DE SUISSE | CH - 1295 MIES
cen@fim.ch

6540001