



RÈGLEMENT SPORTIF GÉNÉRAL (RSG)

Le contenu de ces RGS prend effet à compter du 1er janvier 2026.

www.fim-africa.com

E-mail - fimafrica@fim-africa.com

Veillez consulter le site web pour connaître les règlements relatifs aux catégories, ainsi que les mises à jour ou modifications apportées au cours de l'année en cours.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
FIM AFRICA, FIM, délégués, conseil d'administration, commissions sportives, etc.	2
Règlement sportif général de FIM Africa	
PARTIE 1 Interprétation.....	23
PARTIE 2 Administration des règles	29
PARTIE 3 Droit d'organisation, autorisations, agréments, permis	31
PARTIE 4 Documents, déclarations, RÈGLEMENTS PARTICULIERS et inscriptions.....	35
PARTIE 5 Participants, concurrents/cavaliers - Responsabilités, certificats médicaux, licences.....	42
PARTIE 6 Pouvoirs et responsabilités : promoteurs/organisateur.....	48
PARTIE 7 Officiels.....	51
PARTIE 8 Sanctions	65
PARTIE 9 Protestations	72
PARTIE 10 Appels et demandes de renseignements	76
PARTIE 11 Applicable aux événements sanctionnés par FIM Africa	82
SIGNALISATION PAR DRAPEAUX.....	94
CODE DE CONDUITE	98
TOUTES LES AUTRES ANNEXES ET APPENDICES (PUBLIÉS SUR LE SITE WEB DE FIM AFRICA)	



CONSEIL D'ADMINISTRATION DE FIM AFRICA

Président Vice-président

Directeur (Sport) Directeur (Hors Sport)

Secrétaire général

(Un administrateur supplémentaire peut être nommé par le conseil d'administration si cela est jugé nécessaire)

Voir l'article 11 des statuts de FIM Africa

COMMISSIONS SPORTIVES

Motocross Commission Cross-Country/Enduro

Course sur circuit Commission

Rallye Raid (future commission)

DÉFINITIONS

Le **RÈGLEMENT SPORTIF GÉNÉRAL (RSG) DE FIM AFRICA** est un ensemble de règles établies par FIM Africa qui régissent les épreuves motocyclistes organisées sous son autorité.

ANNEXES AU CODE

Les annexes correspondant à chaque discipline ou championnat doivent être établies conformément au **RSG**. Toute règle nouvelle ou supplémentaire établie et approuvée par le conseil d'administration doit être incluse dans le **RSG** ou dans ses annexes. En cas de conflit entre le **RSG** et ses annexes, le **RSG** prévaut.

RECONNAISSANCE DE L'AUTORITÉ

Toute FMN, toute personne morale organisatrice ou toute personne physique participant à une épreuve est réputée connaître le présent Code sportif et ses annexes, ainsi que le Règlement particulier de l'épreuve, et s'engage à se soumettre sans réserve à toutes les dispositions et conséquences qui en découlent. En outre, les organisateurs ou les participants renoncent à tout recours devant un tribunal civil autre que ceux prévu dans le Code disciplinaire et d'arbitrage tant que la procédure de protestation et/ou d'appel, telle que prévue dans le Code disciplinaire et d'arbitrage et les annexes du RSG, n'ait été épuisée. Le tribunal compétent pour tout litige est la Cour d'appel internationale de la FIM.

INTERPRÉTATION DU RÈGLEMENT SPORTIF GÉNÉRAL DE FIM Africa

En cas de litige, le conseil d'administration est l'autorité suprême qui décide de l'interprétation des règles du RSG et de ses annexes. En cas de litige concernant l'interprétation ou s'il existe une différence entre les différents textes, le texte anglais prévaut.

MODIFICATIONS OU AJOUTS AU RÈGLEMENT SPORTIF GÉNÉRAL ET À SES ANNEXES

Toute modification ou tout ajout au RSG, après approbation par l'Assemblée générale, sera publié avec la date d'entrée en vigueur. Toute modification ou tout ajout aux annexes, après approbation par le conseil d'administration, sera publié avec la date d'entrée en vigueur.



TYPES DE MANIFESTATIONS

En général, FIM Africa distingue les types d'événements suivants parmi ses différentes disciplines :

- a) FIM Africa MXOAN – Motocross continental (par équipe)
- b) FIM Africa X Race – Enduro continental (individuel)
- c) Épreuves du FIM Africa Prize [Épreuves régionales impliquant au moins deux pays et soutenues par FIM Africa, envisagées pour une inclusion future dans le calendrier FIM Africa sous réserve que les critères pertinents soient remplis)
- d) Réserve [futurs circuits]

Le RSG et ses annexes s'appliquent à leur organisation. Les championnats et épreuves primées FIM Africa sont ouverts aux pilotes de toute FMN titulaires de la licence de compétition FIM correspondante, sauf indication contraire dans les règles sportives de la discipline concernée. Les pilotes provenant d'autres CONU sont admis à participer aux championnats africains. À condition que :

1. Le pilote soit titulaire d'une licence de compétition FIM en cours de validité et d'une autorisation de départ délivrée régulièrement par sa propre fédération.
2. Le pilote est titulaire d'une licence nationale FMN en cours de validité et d'une autorisation de départ délivrée par sa propre fédération nationale.

COURSES NATIONALES ORGANISÉES LORS D'UN ÉVÉNEMENT FIM AFRICA

- a. Une course nationale peut être incluse dans un événement FIM Africa.

ÉVÉNEMENTS COMPRENANT DES COURSES D'AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES AU COURS DU MÊME ÉVÉNEMENT

- b. Toute combinaison de courses automobiles et motocyclistes à 2, 3 ou 4 roues est interdite lors de tout événement dont le programme comprend des épreuves comptant pour un championnat africain ou un prix FIM AFRICA, à l'exception des motos de dragster.

COURSES ENTRE MOTOCYCLES À 2 ET 3 ROUES, QUADS ET/OU AUTOMOBILES RAIDS TOUT-TERRAIN, BAJAS ET RALLIES

- c. Pour des raisons de sécurité, les courses simultanées entre des automobiles et des motos à 2, 3 ou 4 roues et des motoneiges sont interdites, à l'exception des raids tout-terrain.

ÉVÉNEMENTS NON AUTORISÉS

- d. L'organisation, la gestion ou la participation à un événement africain non conforme au RSG de FIM Africa ou non approuvé par la FMN n'est pas autorisée et ne sera pas reconnue par FIM Africa. Les personnes physiques ou morales impliquées dans un tel événement (organisateur, sponsor, propriétaire du circuit, promoteur, pilote, passager, constructeur, officiel) s'exposent à des sanctions qui seront appliquées par FIM Africa.

CIRCUITS, PISTES ET LIEUX

Tous les circuits, pistes et sites, etc. utilisés pour les Championnats d'Afrique et les épreuves du FIM Africa Prize doivent être conformes aux normes stipulées dans les annexes respectives du RSG et doivent être homologués par FIM Africa ou la FIM, selon la décision de la commission compétente. Les circuits, pistes et sites utilisés pour les épreuves soutenues par FIM Africa et les épreuves nationales doivent être homologués par la FMN.

Lorsqu'une épreuve traverse le territoire de plusieurs FMN, la FMN doit obtenir l'accord écrit de toutes les FMN concernées.



LE CALENDRIER [FIM RSG 2]

Chaque année, FIM Africa publie en ligne sur son site web la liste de tous les championnats d'Afrique FIM, les épreuves primées avec les détails des circuits, des pistes, des sites et des catégories, qui se dérouleront au cours de l'année dans les différents pays relevant de la juridiction de FIM Africa ou des FMN. Cette liste est appelée « Calendrier FIM Africa » (ci-après dénommé « le Calendrier »).

Le calendrier des événements FIM Africa peut être mis à jour tout au long de l'année sur demande auprès de l'administration FIM Africa. Il est régulièrement mis à jour par des publications qui donnent des détails sur tous les ajouts ou modifications apportés au site web de FIM Africa .

ÉTABLISSEMENT DU CALENDRIER

Pour toutes les épreuves qui compteront pour l'un des championnats d'Afrique ou des épreuves primées de l'année suivante, les FMN doivent soumettre leurs demandes 20 jours avant l'assemblée générale annuelle de FIM Africa . La demande doit inclure la date et le lieu/circuit/piste; d'autres dates peuvent être proposées. Avant la réunion de la Commission FIM Africa, les demandes pour les Championnats d'Afrique et les Épreuves primées seront examinées par la Commission compétente qui fixera les dates, les lieux/circuits/pistes et les classes, sous réserve de l'approbation finale du Conseil d'administration de FIM Africa .

La Commission FIM Africa est libre d'attribuer ces dates, après avoir pris en compte les priorités énumérées ci-dessous et dans l'intérêt général du sport motocycliste, tout en évitant autant que possible d'attribuer des épreuves de la même discipline aux mêmes dates ou dans des lieux trop proches les uns des autres.

Les épreuves soutenues par FIM Africa , avec le détail des catégories si nécessaire, doivent être publiées directement par les FMN. Chaque épreuve figurant au calendrier de FIM Africa sera dotée d'un permis FIMA. Ce numéro doit être mentionné dans toute correspondance relative à l'épreuve en question. (Voir la référence aux licences).

ORDRE DE PRIORITÉ DES ÉVÉNEMENTS DU CALENDRIER

L'ordre de priorité des événements dans le calendrier est le suivant :

- a) Championnat d'Afrique
- b) Épreuves FIM Africa Prize (Coupes, Trophées, Épreuves soutenues, etc.)
- c) Évènement soutenu par FIM Africa (la FMN ne peut demander qu'un seul permis FIMA par discipline)

CALENDRIER DU CHAMPIONNAT D'AFRIQUE DE LA FIM ET DES ÉVÉNEMENTS PRIX.

AJOUTS ET MODIFICATIONS AU CALENDRIER FIM AFRICA

Les FMN souhaitant organiser un événement portant le titre FIM Africa doivent remplir les conditions suivantes :

- a) Si le nombre de candidats écrits pour les épreuves comptant pour un championnat africain ou une épreuve primée dépasse le nombre total requis, le conseil d'administration peut, sur proposition de la commission sportive compétente, imposer des conditions de qualification supplémentaires et/ou décider d'une rotation annuelle entre les FMN candidates.
- b) Si le nombre minimum de candidatures n'est pas atteint, la commission sportive compétente peut soumettre une proposition au conseil d'administration de FIM Africa afin d'autoriser une exception.
- c) S'il est impossible pour une FMN d'accepter la date attribuée par FIM Africa lors de l'Assemblée générale de FIM Africa , la FMN peut retirer sa candidature initiale et/ou présenter une nouvelle candidature pour un changement de date ou de lieu, en indiquant des raisons valables. Cette décision sera prise en principe lors de la première réunion de la commission sportive compétente.
- d) Si la nouvelle demande de date est refusée par la commission sportive et que ce refus est confirmé par le conseil d'administration, la FMN peut immédiatement retirer sa demande pour l'événement.



- e) Dans ce cas, FIM Africa peut attribuer l'événement à une autre FMN tout en conservant la date initialement prévue. Les demandes de changement de date reçues après le 30 novembre ne peuvent être acceptées. En cas de « force majeure », selon l'appréciation du conseil d'administration, celui-ci peut décider de modifier la date d'un championnat africain ou d'un événement primé par FIM Africa après la ratification du calendrier, mais au plus tard 4 mois avant la date de l'événement.
- f) Le calendrier officiel pour l'année suivante sera publié après une réunion avec le président de la commission et le conseil d'administration avant le mois d'août de chaque année, soit par voie électronique, soit en présentiel.
- g) En cas d'annulation ultérieure, y compris pour tout événement dont le changement de date a été refusé, les sanctions prévues à l'article 3 [Règlement intérieur - Amendes et sanctions] s'appliqueront. En outre, toute demande de la FMN concernée ne sera pas prise en considération lors de la fixation des dates de championnat pour la même compétition l'année suivante.
- h) Si tel est le cas, à la demande d'une FMN, le conseil d'administration de FIM Africa peut décider de lever les pénalités susmentionnées, mais uniquement si l'annulation est due à un nombre insuffisant d'inscriptions ou à un cas de « force majeure » reconnu comme tel par FIM Africa .
- i) En cas de changement de dates ou d'annulation, l'administration de FIM Africa ainsi que tous les pilotes dont les inscriptions ont été soumises doivent en être informés. En cas de changement de date, les inscriptions soumises ne seront valables que si les pilotes confirment leur acceptation de la nouvelle date de l'événement.

SÉRIE D'ÉVÉNEMENTS

L'organisation d'une série d'événements, sous forme de courses ou d'épreuves dans le cadre d'un événement FIM Africa, et que la série se déroule dans plusieurs pays et que des pilotes de différentes FMN y participent, la demande doit être soumise 6 mois à l'avance pour approbation au conseil d'administration/à la commission de FIM Africa par les FMN concernées. Ces événements nécessitent une autorisation spéciale du conseil d'administration de FIM Africa et de la FIM.

INSCRIPTION

Toutes les inscriptions au calendrier doivent être approuvées par le conseil d'administration.

CHAMPIONNATS D'AFRIQUE ET ÉPREUVES DU PRIX FIM AFRICA

Conformément aux conditions détaillées dans les annexes propres à chaque discipline sportive, FIM Africa reconnaît les championnats d'Afrique et les épreuves primées par FIM Africa . Les détails sont publiés par FIM Africa .

CATÉGORIES D'ÉVÉNEMENTS

Toutes les épreuves (Championnats d'Afrique ou Épreuves du FIM Africa Prize) peuvent, avant la date limite d'inscription, être reclassées dans une catégorie de championnat supérieure ou inférieure, sur proposition de la Commission sportive compétente, confirmée par la suite par le Conseil d'administration de FIM Africa .

CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ

Les Championnats d'Afrique et les Épreuves primées par FIM Africa sont soumis aux conditions suivantes :

CHAMPIONNATS D'AFRIQUE INDIVIDUELS

Pour les différents Championnats d'Afrique individuels (à l'exception des courses sur piste), un minimum de trois (3) **épreuves par catégorie** doit être inscrit au calendrier. Seul le Conseil d'administration de FIM Africa peut décider, sur proposition de la Commission sportive, d'un nombre différent d'épreuves.

Les différentes épreuves comptant pour un championnat africain doivent être organisées chacune par une FMN différente. Des exceptions peuvent être faites avec l'accord du conseil d'administration de FIM Africa.



Les Championnats d'Afrique individuels de course sur piste seront organisés selon un système approprié [tel que déterminé et approuvé par la commission sportive compétente comportant des manches de qualification à différents niveaux, suivies d'une finale ou d'une série finale.

Le nombre des différentes manches de qualification sera déterminé par la Commission des courses sur piste.

CHAMPIONNATS D'AFRIQUE PAR ÉQUIPES

Les Championnats d'Afrique par équipes nationales (à l'exception des courses sur piste) sont organisés en une seule épreuve. **Les coureurs doivent être en possession d'un passeport ou d'un permis de séjour du pays de la FMN qu'ils représentent.** (Il convient de tenir compte des règlements de la FMN, car certaines FMN n'autorisent pas les coureurs titulaires d'un permis de séjour à représenter le pays dans lequel ils résident).

PRIX FIM AFRICA

Le conseil d'administration de FIM Africa décide, sur proposition de la commission sportive compétente de FIM Africa et en fonction de l'expérience des années précédentes, du nombre maximum et/ou minimum d'épreuves requises pour qu'une épreuve FIM Africa Prize soit inscrit au calendrier afin d'être valable, et détermine en même temps les modalités d'organisation.

ORGANISATION DES CHAMPIONNATS D'AFRIQUE ET DES ÉPREUVES DU PRIX FIM AFRICA

Les épreuves des championnats d'Afrique et des FIM Africa Prize peuvent être organisées :

1. Par une FMN.
2. Par toute personne physique ou morale autorisée à cet effet par FIM Africa et la FMN pour des événements organisés sur son propre territoire.
3. Le Conseil d'administration peut autoriser l'organisation d'une ou plusieurs manifestations motocyclistes dans un pays où il n'existe pas de membre affilié à FIM Africa, sous la supervision d'une FMN, avec l'accord préalable de cette dernière et de l'organisateur de la manifestation, dans des conditions qui seront déterminées au cas par cas par le Conseil d'administration ;
4. Si une FMN est légalement interdite d'organiser un événement sur son propre territoire, elle peut, avec l'accord du CA, organiser des événements des Championnats et FIM Africa Prize sur des circuits appartenant à une autre FMN, sous réserve de l'accord de cette dernière.

CONDITIONS D'ORGANISATION DE CERTAINS CHAMPIONNATS FIM AFRICA

Ces conditions doivent être décrites dans le règlement sportif de l'épreuve et approuvées par FIM Africa .

RESPONSABILITÉ DE L'ORGANISATION

Toutes les épreuves comptant pour un championnat africain ou un FIM Africa Prize sont attribuées aux FMN. En conséquence, la FMN est directement responsable devant FIM Africa de l'organisation, que l'épreuve soit organisée ou non par la FMN elle-même.

ACCEPTATION DES PILOTES

L'organisateur d'une épreuve comptant pour un championnat africain ou un FIM Africa Prize doit accepter les pilotes conformément au RTS (règlement technique et sportif) en vigueur établi par chaque commission sportive compétente.



CLASSEMENT

CHAMPIONNATS INDIVIDUELS FIM AFRICA.

Pour tous les championnats d'Afrique destinés aux pilotes, passagers et constructeurs (le cas échéant), toutes les épreuves organisées et comptant pour le championnat africain correspondant seront prises en considération. Toutefois, le Conseil d'administration est habilité, sur proposition de la commission sportive compétente et dans des circonstances exceptionnelles, à déroger à ce principe. La commission sportive compétente est chargée de proposer au directeur sportif le nombre de résultats qui compteront pour le classement final d'un championnat.

Le classement des pilotes et des passagers est basé sur le nombre de points qu'ils ont obtenus lors des différentes manches du championnat, conformément aux règlements applicables à la compétition.

Les points attribués pour chaque compétition sont mentionnés dans le « Règlement sportif de la discipline concernée ». Les points seront attribués individuellement à chaque pilote et à chaque passager.

En cas d'égalité à l'issue d'une série de championnats, la décision sera prise à la majorité des meilleurs classements obtenus. Si l'égalité persiste, la décision sera prise dans l'ordre suivant : par le meilleur classement dans le dernier, l'avant-dernier ou l'avant-avant-dernier résultat des épreuves comptant pour le championnat en question, et ainsi de suite.

CHAMPIONNAT PAR ÉQUIPE

Le classement sera établi selon les RSS (RÈGLEMENTS SPORTIFS SPÉCIFIQUES) appropriés pour ces championnats.

PRIX FIM AFRICA

Ceux-ci seront établis conformément aux RSS (RÈGLEMENTS SPORTIFS SPÉCIFIQUES) fixés par les commissions appropriées.

MÉDAILLES/PLAQUES DÉCERNÉES PAR FIM Africa

PRIX POUR LES CHAMPIONNATS D'AFRIQUE ET LES PRIX FIM AFRICA DESTINÉS AUX PILOTES/PASSAGERS

Pour les Championnats d'Afrique FIM destinés aux pilotes et aux passagers (le cas échéant), des médailles FIM Africa peuvent être remises aux trois premiers pilotes et passagers (le cas échéant) à l'issue de la dernière épreuve et une plaque au premier classé après la publication du classement final.

RÉCOMPENSES POUR LES CHAMPIONNATS D'AFRIQUE DESTINÉS AUX ÉQUIPES NATIONALES

Pour les trois premières équipes nationales, des médailles FIM Africa peuvent être remises à chaque membre de l'équipe et un trophée challenge peut être remis à la première équipe nationale classée après la publication du classement final.

DÉFIS (CHALLENGES) ET TROPHÉES

Pour les Championnats d'Afrique FIM et les épreuves du Prix Afrique FIM, aucun défi (challenge) ou trophée ne peut être décerné sans l'accord préalable du Conseil d'administration. Sur proposition de la commission compétente, le Conseil d'administration décidera des règles d'attribution de ces challenges et trophées s'ils ne sont pas déjà stipulés dans le règlement de la compétition correspondante. Le détenteur d'un challenge ou d'un trophée est responsable de tout dommage ou perte pouvant survenir pendant la période où il est en sa possession. Un certificat doit être délivré pour les trophées et les challenges pour lesquels aucune réplique n'a été fournie conformément au règlement.

OFFICIELS INTERNATIONAUX

Les articles 143, 147 et 148 du Règlement général de la FIM détaillent les officiels chargés de différentes fonctions lors des épreuves FIM Africa, ainsi que les qualifications requises.



DIRECTION ET CONTRÔLE DES ÉVÉNEMENTS

La direction et la supervision des épreuves, ainsi que la procédure judiciaire, relèvent de la responsabilité du jury international, nommé par FIM Africa .

OFFICIELS DE L'ÉVÉNEMENT

Le jury international [I J] est composé du président du jury, du délégué FIM Africa/membre étranger du jury et d'un membre FMN. [Seuls ces membres ont le droit de vote].

Les personnes suivantes peuvent assister aux réunions de l'IJ, mais sans droit de vote

- a) Le directeur de course
- b) Directeur d'épreuve (race director)
- c) Le commissaire en chef et le commissaire désigné par la FMN
- d) Le commissaire technique en chef
- e) Chronométrateur en chef
- f) Médecin en chef (CMO) / Coordinateur médical en chef
- g) Starter
- h) Délégué FIM Africa et/ou représentant FIM Africa
- i) Délégué FMN
- j) Secrétaire de la réunion
- k) Responsable environnement

FIM Africa tient à jour un fichier sur ses officiels continentaux et se réserve le droit de renouveler ou d'annuler une nomination chaque fois que cela s'avère nécessaire. Tous ces officiels et leurs assistants sont soumis à l'autorité du directeur de course. Une exception à cette règle est faite pour le jury international.

LICENCE DES OFFICIELS

Toutes les personnes suivantes doivent, lorsqu'elles sont en service lors des Championnats d'Afrique FIM ou d'une épreuve du FIM Africa Prize, être titulaires d'une licence FIM Africa ou FIM internationale valable pour l'année en cours :

1. Président du jury
2. Délégué FIM Africa/Membre étranger du jury
3. Délégué/commissaire désigné par la FMN
4. Directeur de course (COC)
5. Directeur d'épreuve (Race Director)
6. Commissaire technique en chef
7. Responsable environnement
8. Médecin en chef/coordonateur médical en chef
9. Chef commissaire/responsable de la sécurité

Les officiels de FIM Africa sont tenus de participer à un séminaire de FIM Africa afin d'obtenir leur licence d'officiel pour les fonctions de COC, de commissaire sportif et de commissaire technique.

NOMINATION DES OFFICIELS

OFFICIELS POUR LES CHAMPIONNATS D'AFRIQUE ET LES ÉPREUVES FIM AFRICA PRIZE

Les officiels nommés par FIM Africa sont le président du jury, le membre du jury FIM Africa /membre étranger du jury et le directeur de course. Tous les autres officiels sont nommés par la FMN, qui doit s'assurer que les officiels qu'elle nomme sont titulaires des licences officielles FIM Africa requises.



INCOMPATIBILITÉS DES OFFICIELS INTERNATIONAUX

Un membre du jury international ne peut être parent, pilote, passager, sponsor ou exercer une fonction exécutive au sein de l'organisation et participer à une épreuve FIM AFRICA.

DÉLÉGUÉ DE FIM Africa/MEMBRE ÉTRANGER DU JURY DE FIM Africa

En plus des officiels susmentionnés, FIM Africa peut nommer des délégués ou des représentants à des fins de représentation ou de supervision.

DÉLÉGUÉ DE LA FMN

Le délégué FMN, nommé par la FMN et agissant en tant que membre du jury lors d'un championnat ou d'une épreuve primée FIM Africa, doit veiller au respect du RSG, de ses annexes, des normes pour les organisateurs publiées par la commission sportive compétente, du Règlement Particulier et du programme officiel.

DIRECTEUR DE COURSE

Le directeur de course est responsable du bon déroulement et de l'efficacité de l'événement [voir RSG 156]. Le directeur de course ne peut pas être membre votant du jury international. Ses tâches essentielles sont les suivantes :

- i. S'assurer que le circuit, la piste ou le site sont en bon état, que tous les officiels sont présents et prêts à exercer leurs fonctions et que les services de sécurité, médicaux et de contrôle sont en service pendant toute la durée de l'épreuve.
- ii. Vérifier l'identité des pilotes et des passagers, la numérotation correcte des motos et s'assurer que rien n'empêche un pilote ou un passager de participer à l'épreuve, par exemple une suspension, une disqualification ou toute autre interdiction de participer.
- iii. Reporter le début d'une épreuve pour un cas urgent de sécurité ou pour tout autre cas de « force majeure » ou pour procéder à l'amélioration des conditions du circuit, de la piste ou du site. Pour arrêter ou annuler une partie ou la totalité de l'épreuve, il faut l'accord du jury international.
- iv. Empêcher un pilote, un passager ou une moto de prendre le départ, ou ordonner son retrait des essais ou de la course s'il estime qu'une telle mesure est nécessaire pour des raisons de sécurité.
- v. Veiller à l'application et au respect des RÈGLEMENTS PARTICULIERS de l'événement FIM Africa (voir RSG 87) et proposer, le cas échéant, des sanctions au jury international.
- vi. Ordonner l'expulsion du circuit, de la piste ou du site et de ses environs de toute personne refusant d'obéir aux ordres d'un officiel en charge. S'il s'agit d'un pilote et/ou de son ou ses mécaniciens, cela ne peut être fait qu'après décision du jury international.
- vii. Notifier au jury international toutes les décisions à prendre ou déjà prises, ainsi que toute réclamation qui lui est adressée.
- viii. Recueillir les rapports des chronométreurs et autres officiels exécutifs ainsi que toutes les autres informations nécessaires pour présenter son rapport au jury international et faire approuver les résultats provisoires de l'épreuve.

DIRECTEUR D'ÉPREUVE RACE DIRECTOR

Pour certaines épreuves, un directeur d'épreuve (race director) sera désigné par FIM Africa en collaboration avec le promoteur. Ses fonctions sont décrites dans le règlement sportif correspondant.

CHEF COMMISSAIRE TECHNIQUE

Le commissaire technique en chef doit vérifier les machines, les équipements et les vêtements de course conformément aux règlements techniques de FIM Africa /FIM et au règlement particulier.

CHEF CHRONOMETEUR

Le chronométrateur en chef désigné pour un championnat africain, une épreuve du FIM Africa Prize ou une tentative de record africain doit être un chronométrateur agréé par FIM Africa , pour la discipline concernée, et avoir été responsable du chronométrage par télémétrie au niveau national FMN.

RESPONSABLE DE L'ENVIRONNEMENT

Le responsable environnement est chargé de tous les aspects environnementaux.

Ses fonctions sont les suivantes :

- a) Il doit avoir accès à toutes les informations concernant l'événement et doit être en mesure, avant, pendant et après l'événement, de faire des recommandations au président du jury sur tous les aspects de l'événement susceptibles d'avoir des conséquences sur l'environnement.
- b) Il doit rédiger un rapport sur la base d'une liste de contrôle préparée par la commission sportive compétente, l'envoyer à l'administration de FIM Africa et en remettre une copie au président du jury.
- c) Il a libre accès à tous les lieux du circuit et du paddock pour contrôler et vérifier les aspects environnementaux, sans déranger personne. Ses connaissances seront utilisées pour développer tous les aspects environnementaux et former les officiels lors de séminaires destinés aux différentes disciplines, ainsi qu'aux pilotes, aux organisateurs et au public.

MÉDECIN

- a) Doit être un médecin pleinement agréé et autorisé à exercer dans le pays concerné.
- b) Doit avoir suivi et réussi un séminaire médical/webinaire FIM Africa en présentiel ou en ligne et doit connaître le Code médical FIM et le Code antidopage FIM.
- c) Doit disposer d'une assurance contre la faute professionnelle adaptée au pays où se déroule l'événement.
- d) Est responsable de la qualité et du positionnement du personnel médical et paramédical et des véhicules sous son contrôle, en coopération avec le directeur de course.
- e) Doit informer le personnel médical avant le début de la première séance d'essais de l'événement, ainsi que faire un débriefing avec le personnel après l'événement.
- f) Doit informer et tenir au courant le directeur de course de l'état des pilotes blessés en utilisant et en remplissant un formulaire médical.
- g) Préparer une liste des pilotes blessés (liste des pilotes médicalement inaptes) pour le jury FIM Africa/la direction de course.
- h) Il doit examiner les pilotes qui ont chuté pendant les essais ou la course afin de déterminer s'ils sont médicalement aptes à poursuivre la compétition.

Tous les pilotes blessés pendant une épreuve qui refusent un examen médical spécial doivent être inscrits sur la liste des pilotes médicalement inaptes et ne pourront reprendre la compétition tant que cet examen n'aura pas été effectué.

LE JURY INTERNATIONAL

Le jury international est toujours composé du président du jury, du membre étranger du jury et du délégué FMN. Pour résoudre des problèmes particuliers, un membre peut être choisi parmi les délégués FMN. S'il est présent et dans la mesure du possible, la priorité doit être donnée à un membre de la commission sportive concernée. Toutes ces personnes doivent être titulaires d'une licence FIM Africa ou FIM Commissaire Sportif pour la discipline concernée.



Les personnes suivantes peuvent assister aux réunions du jury international/de la direction de course, mais sans droit de vote :

- i. Le directeur de course
- ii. Le commissaire technique en chef
- iii. Médecin-chef ou docteur
- iv. Le responsable environnement
- v. Le chef de piste
- vi. Les membres du conseil d'administration, les membres de la commission sportive concernée, le secrétaire général de FIM Africa

Le secrétaire du jury ainsi que le secrétaire de la réunion ne sont pas tenus d'être titulaires d'une licence FIM Africa.

Si le président du jury nommé par FIM Africa est dans l'impossibilité d'arriver à temps à l'épreuve, le ou les membres du jury présents peuvent désigner un remplaçant, la priorité étant donnée à un officiel membre de la commission concernée, puis au délégué de la FMN.

Si le délégué FIM Africa désigné par FIM Africa est dans l'impossibilité d'arriver à temps à l'épreuve, les membres présents de la direction de course peuvent désigner un remplaçant, la priorité étant donnée à un officiel membre de la commission concernée.

Le président du jury doit s'assurer que les décisions du jury international / de la direction de course sont conformes aux règles du RSG, aux règlements publiés par FIM Africa et au règlement particulier de l'épreuve. Il fixe les horaires des réunions du jury/de la direction de course et, si nécessaire, convoque des réunions extraordinaires. Il a le droit d'inviter des personnes aux réunions du jury/de la direction de course, lorsque cela est approprié pour l'épreuve.

Il est responsable de la communication avec les délégués FMN. En cas d'absence du président du jury, il est remplacé par un délégué d'une FMN (si possible, pas d'une FMNR) et doit, si possible, être membre de la commission sportive.

FONCTIONS DU PRÉSIDENT DU JURY.

Le président du jury convoque une réunion du jury/de la direction de course avant la première séance d'essais officiels et, au cours de cette réunion, le jury/la direction de course approuve les points suivants :

- i. Les modifications éventuelles apportées au règlement particulier après leur approbation par FIM Africa , qui vérifie que tous les pilotes et participants engagés en ont été informés (FIM RSG Art. 100.3).
- ii. Rapport du secrétaire de la réunion stipulant que tous les pilotes et participants engagés sont en possession de leur licence respective, ainsi que tous les officiels ayant une responsabilité dans le déroulement de l'épreuve.
- iii. Rapport du directeur de course indiquant toutes les mesures à prendre pour assurer le bon déroulement de l'épreuve.
- iv. Rapport et contrôle des normes de sécurité de l'épreuve
- v. Contrôle et approbation de toute modification ou demande de mesures de sécurité supplémentaires mentionnées dans le rapport d'inspection du circuit.
- vi. Contrôle de l'autorisation officielle délivrée par les autorités locales pour organiser l'épreuve et de la police d'assurance responsabilité civile de l'organisateur.
- vii. Vérification des références de tous les délégués participant aux réunions du jury.



À la fin de chaque journée d'essais officiels, le président du jury/délégué FIM Africa convoquera une réunion du jury international/direction de course afin d'entendre les rapports du directeur de course, du secrétaire de la réunion et de tout autre officiel compétent.

À la fin de l'épreuve, lors de la dernière réunion du jury international/de la direction de course, le président/délégué, en collaboration avec le directeur de course, doit signer le classement officiel de l'épreuve. Il doit également signer, avec le secrétaire du jury/de la direction de course, tous les procès-verbaux des réunions.

De plus, le président du jury doit envoyer sans délai le(s) formulaire(s) de rapport d'accident, rempli(s) par le médecin-chef (CMO), à la (aux) fédération(s) du (des) pilote(s) concerné(s).

Pour les championnats d'Afrique et les épreuves avec prix, il doit envoyer les documents suivants à l'administration de FIM Africa dans **les 72 heures** suivant la fin de l'épreuve :

1. Rapport du président du jury (à l'aide du formulaire officiel).
2. Les détails de toute réclamation soumise, accompagnés des frais perçus ou de la preuve de paiement par virement électronique ou par carte.
3. Rapport environnemental.
4. Les rapports médicaux.

MANDAT DU JURY INTERNATIONAL/DE LA DIRECTION DE COURSE ET DU COMITÉ DES COMMISSAIRES

Le jury international/la direction de course exerce un contrôle suprême sur l'événement, mais uniquement en ce qui concerne l'application des codes FIM Africa, des règlements FIM Africa et du règlement particulier qu'il doit ratifier. Par conséquent, le président/délégué du jury et les membres du jury/de la direction de course ne sont responsables que devant FIM Africa. Ils sont responsables de l'aspect sportif de l'organisation de l'événement dans lequel ils ont une fonction exécutive. Toutes les responsabilités civiles et légales incombent aux organisateurs et/ou à la FMN. Le jury international/la direction de course peut autoriser une modification du règlement particulier ou du programme à condition que les règlements, tels que définis dans l'article 100.4 du Règlement général de la FIM, soient respectés.

Le jury/la direction de course n'est pas autorisé à apporter des modifications ou des ajouts aux règles de FIM Africa , mais est habilité à prendre des décisions dans les cas exceptionnels prévus ci-dessous :

1. Le jury international/la direction de course est le seul tribunal de l'épreuve compétent pour statuer sur toute réclamation pouvant survenir pendant une épreuve, sous réserve du droit de faire appel.
2. Le cas échéant, le commissaire désigné par la FIM ou FIM Africa , conjointement avec le commissaire de la FMNR, est le seul tribunal de l'épreuve compétent pour statuer sur un appel contre une décision de la direction de course, sous réserve du droit de faire appel.
3. Le jury international, la direction de course et les commissaires doivent déterminer les sanctions à appliquer conformément aux conditions énoncées dans le barème des frais [amendes et sanctions] du code disciplinaire et d'arbitrage des règlements de FIM Africa .
4. Le jury international/la direction de course est habilité, de sa propre initiative ou à la demande de l'organisateur ou du directeur de course, à retarder le départ d'une épreuve, à faire améliorer le circuit, la piste ou le site, à interrompre prématurément ou à annuler tout ou partie de l'épreuve pour des raisons urgentes de sécurité ou pour toute autre raison de « force majeure ».



PROCÉDURE LORS DES RÉUNIONS DU JURY/DE LA DIRECTION DE COURSE

Les décisions du jury international/de la direction de course sont prises à la majorité simple. En cas d'égalité, le président/délégué de FIM Africa dispose d'une voix prépondérante (voir FIM RSG Art. 50.2.2).

PUBLICATION DES DÉCISIONS DU JURY

Toutes les décisions du jury international/de la direction de course nécessaires au bon déroulement de l'événement ainsi que les résultats doivent être publiés dès que possible. Les décisions doivent être publiées au moins dans l'une des langues officielles de FIM Africa [de préférence en anglais].

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU JURY/DE LA DIRECTION DE COURSE

Les procès-verbaux de tous les Championnats d'Afrique et des FIM Africa Prize doivent être rédigés dans l'une des langues officielles de FIM Africa . Ils doivent être préparés par le secrétaire du jury/de la direction de course et doivent être signés par lui-même et par le président du jury/le délégué de FIM Africa . Une copie de ces procès-verbaux doit être envoyée à l'administration dans les 72 heures suivant l'événement.

Les procès-verbaux doivent mentionner en détail les sanctions infligées, les décisions prises concernant les réclamations reçues (dont les copies doivent être jointes), les détails de tout accident qui aurait pu se produire, toute irrégularité éventuelle observée, ainsi que l'avis du jury international/de la direction de course concernant le succès de l'organisation et toute remarque qu'ils jugent digne d'être mentionnée.

DÉLÉGUÉ DE LA FMN

Chaque FMN qui compte au moins un coureur ou une équipe nationale participant, à l'exception d'une épreuve où la direction de course est désignée, a le droit d'être représentée par un délégué national, titulaire d'une licence de commissaire sportif en cours de validité. Toutes ces nominations doivent être soumises par écrit à la FMN. Les FMN doivent communiquer le nom de leur délégué à la FMN au moins 15 jours avant l'épreuve et présenter une lettre officielle de la FMN au président du jury, confirmant qu'il s'agit bien du délégué de la FMN. Ce délégué national représente sa FMN et les coureurs inscrits par cette FMN. Il est habilité à :

1. Assister aux réunions publiques du jury, en tant qu'observateur.
2. Recevoir des documents, y compris les procès-verbaux du jury, pendant toute la durée de l'événement.
3. Expliquer ses questions au président du jury afin que le jury international soit informé de toutes les circonstances.
4. Recevoir des laissez-passer pour être présent à des endroits importants pendant l'événement.

Si nécessaire, le président du jury organisera une réunion pendant l'événement avec les délégués des FMN afin d'expliquer le travail du jury international et de recueillir les remarques des délégués des FMN.

PARTICIPANTS [voir FIM RSG 127]

ÉQUIPES NATIONALES

Les équipes nationales (par exemple, l'Afrique du Sud, le Maroc et la Zambie) sont désignées exclusivement par leur FMN respective. Un organisateur n'est pas habilité à désigner des équipes nationales. Les membres des équipes nationales (à l'exception des passagers de side-cars) doivent être titulaires d'un passeport du pays qu'ils représentent ou être en possession d'un permis de séjour de ce pays (selon les règles et réglementations en vigueur dans le pays).

PARTICIPANTS À UNE ÉPREUVE [voir FIM RSG 127]

Les participants à une épreuve, tels que définis ci-dessous, sont :



1. Un pilote, qui est une personne conduisant une moto pendant une épreuve
2. Un passager, qui est la personne qui accompagne le pilote pendant une épreuve pour les side-cars ou les trois-roues
3. Un sponsor, qui est une personne ou un organisme participant à un événement, en inscrivant des coureurs et des passagers sous son nom.

COMPORTEMENT ET OBLIGATIONS DES PARTICIPANTS

Le participant s'engage à se comporter en bon sportif et à ne commettre aucun acte antisportif et/ou frauduleux à l'encontre du public, des organisateurs, des officiels, de FIM Africa ou des autres participants. Toute violation de cet article sera sanctionnée par le jury international/la direction de course ou les instances disciplinaires et arbitrales de FIM Africa .

ACCEPTATION DES RÉSULTATS ET PUBLICATION

Tous les pilotes, passagers, sponsors et constructeurs participant à l'événement sont tenus d'accepter les résultats officiels ainsi que les décisions du jury international et n'ont pas le droit de s'opposer à leur publication dans le monde entier. Compte tenu de la possibilité de protester ou de faire appel, comme indiqué dans le code disciplinaire.

ÂGE DES PILOTES ET DES PASSAGERS

Les licences pour les pilotes et les passagers ne sont délivrées qu'avec l'autorisation de leur propre fédération en ce qui concerne l'âge minimum et, le cas échéant, l'âge maximum mentionné dans les règles sportives spécialisées.

Les candidats âgés de 50 ans et plus doivent passer un examen médical spécial conformément à l'article 09.2.1 du Code médical de la FIM avant de pouvoir demander une licence. La FMN du candidat est chargée de vérifier cela avant de délivrer la licence.

La limite d'âge minimum commence à la date d'anniversaire du pilote et la limite d'âge maximum prend fin à la fin de l'année au cours de laquelle l'âge maximum a été atteint.

RESPONSABILITÉ ET RECONNAISSANCE DES RISQUES

Conformément à l'article 127 du RGS de la FIM, le participant à une épreuve officielle dégage la FIM, FIM Africa , la FMN, les organisateurs, le(s) promoteur(s) de FIM Africa et les officiels, leurs employés, dirigeants et agents de toute responsabilité pour toute perte, tout dommage ou toute blessure qu'il pourrait subir au cours d'une épreuve officielle ou de l'entraînement correspondant, sous réserve de l'article 110.3 du RGS de la FIM.

En outre, le participant s'engage à indemniser et à dégager de toute responsabilité la FIM, FIM Africa , la FMN, les organisateurs, le(s) promoteur(s) de FIM Africa et les officiels, les employés, les dirigeants et les agents, contre toute responsabilité envers des tiers pour toute perte, tout dommage ou toute blessure dont il est conjointement et solidairement responsable. Les pilotes ne peuvent se tenir mutuellement responsables des dommages causés pendant les essais ou la course.

PUBLICITÉ SUR LES PILOTES ET LES MACHINES

Lors des épreuves organisées sous l'autorité de FIM Africa , la publicité sur les pilotes et les machines est autorisée. En outre, le pilote, le passager ou le sponsor s'engage à ce que toute publicité commerciale faite en son nom concernant une épreuve soit véridique, exacte et non ambiguë, choquante ou en contradiction avec la législation nationale. La publicité est autorisée sur le casque à condition qu'elle n'altère pas les caractéristiques techniques de celui-ci. Dans les épreuves réservées aux équipes nationales, la publicité ne doit pas empiéter sur les couleurs nationales définies par FIM Africa .

Toutefois, lorsqu'un contrat FIM Africa est en vigueur, les pilotes, les passagers et les machines doivent remplir les conditions du contrat.



COMPÉTITION FIM

LICENCE FIM POUR LES CHAMPIONNATS D'AFRIQUE ET/OU LES ÉPREUVES PRIMÉES DE FIM Africa

La licence FIM est le document requis pour toute personne physique ou morale souhaitant participer, de quelque manière que ce soit, aux épreuves motocyclistes organisées sous l'autorité de FIM Africa. Le titulaire d'une licence de compétition FIM s'engage à respecter les règlements de FIM Africa, ainsi que ceux de la fédération qui délivre la licence, et à accepter les sanctions applicables en cas d'infraction à ces règlements.

OBTENTION D'UNE LICENCE FIM POUR LES CHAMPIONNATS D'AFRIQUE ET/OU LES ÉPREUVES PRIMÉES DE FIM Africa

Toute personne souhaitant obtenir une licence pour les Championnats d'Afrique et/ou les épreuves primées FIM Africa doit en faire la demande officielle auprès de sa Fédération nationale ou d'une FMN d'un autre pays.

Une personne ne peut détenir qu'une seule licence FIM par discipline.

La FMN peut refuser la demande si le candidat ne remplit pas les conditions requises par la FMN et/ou par les règlements de FIM Africa. Dans ce cas, le refus doit être dûment motivé.

LICENCE POUR LES PILOTES ET PASSAGERS PARTICIPANT AUX CHAMPIONNATS ET/OU AUX ÉPREUVES PRIMÉES DE FIM Africa.

La licence de pilote pour les championnats FIM Africa et/ou les épreuves primées est délivrée uniquement par la FMN via l'Extranet FIM (lien disponible sur le site web de FIM Africa) et permet aux pilotes de participer aux épreuves organisées sous l'autorité de FIM Africa. Cette licence de pilote est établie en fonction de la discipline à laquelle le pilote participe et de ses qualifications, ces critères étant périodiquement révisés par la FIM.

[Cette licence de pilote n'est valable QUE pour la participation à des épreuves autorisées par FIM Africa ou par la FMN \(voir Code sportif de la FIM, art. 10.5\).](#)

Un pilote est responsable des actes de ses mécaniciens et des autres membres de son équipe.

La licence de passager n'est valable que pour la participation en tant que passager (dans les épreuves où un passager est autorisé). Pendant une épreuve, le titulaire d'une licence FIM peut être tenu de présenter sa licence au président du jury et/ou au délégué de FIM Africa.

AUTORISATION DE DÉPART

Chaque pilote ou passager participant à un championnat africain FIM ou à une épreuve du Prix africain avec une licence FIM doit être muni d'une autorisation de départ pour l'épreuve, délivrée par écrit par la FMN qui a émis la licence. Cette autorisation peut prendre la forme d'un visa de la FMN sur le formulaire officiel d'inscription ou d'un document distinct d'autorisation de départ.

La licence FIM « One Event » comprend l'autorisation de départ pour une seule épreuve.

DÉLIVRANCE DE LA LICENCE POUR LES PILOTES ET LES PASSAGERS

Avant de délivrer une licence valable pour les épreuves FIM Africa à un pilote ou à un passager, une FMN doit vérifier l'identité et la nationalité du demandeur, son âge, son état de santé et son aptitude à participer à l'épreuve ou aux épreuves pour lesquelles la licence est demandée.

La FMN doit également s'assurer que le demandeur n'est ni suspendu ni disqualifié. Une FMN peut délivrer une licence à un pilote étranger après avoir obtenu l'accord de la FMN (reconnue par FIM Africa ou par la FIM) du pays dans lequel le demandeur réside de manière permanente.

Il est interdit de solliciter une ou plusieurs licences supplémentaires pour la même période auprès d'une autre FMN.



Dans le cas des épreuves d'enduro et de trial dont une partie se déroule sur la voie publique, le pilote doit être en possession d'un permis de conduire valide pour les motocyclettes, lorsque cela est exigé par la législation du pays dans lequel se déroule l'épreuve, ainsi que d'une licence FIM en cours de validité. La FIM reconnaît deux types de licences :

1. Licence pour les épreuves du Championnat d'Afrique ou les épreuves primées valable pour toute l'année.
2. Licence pour les épreuves du Championnat d'Afrique ou les épreuves primées valable pour une seule épreuve.

Remarque : les événements soutenus par FIM Africa nécessitent une licence « FIMA One Event » (incluant la couverture d'assurance médicale et le rapatriement).

LICENCE OFFICIELLE FIM AFRICA

Les licences officielles FIM Africa sont délivrées par la FMN aux officiels ayant suivi avec succès un séminaire FIM Africa, lorsque ce séminaire est requis/demandé. Voir Code sportif FIM, art. 40.1.2.

La durée de validité de la licence est indiquée sur le document lui-même. Le titulaire ne peut utiliser sa licence que s'il a été dûment désigné en tant qu'officiel pour l'événement concerné. Les licences d'officiel FIM sont reconnues et valables pour les événements FIM Africa

PRÉSENTATION DES LICENCES D'OFFICIELS

Pendant une épreuve, tous les officiels doivent présenter leur licence au président du jury sur simple demande.

REFUS OU RETRAIT DE LA LICENCE FIM

La FIM ou une FMN peut :

1. Refuser de délivrer une licence FIM.
2. Retirer une licence FIM à la suite d'une décision de sanction. Les licences FIM qui ont été retirées doivent être restituées sans délai à la FMN du titulaire. Le non-respect de cette obligation peut entraîner des sanctions supplémentaires.

ORGANISATION DES ÉVÉNEMENTS

CODE NATIONAL ET NOMINATION DES OFFICIELS

Chaque FMN est responsable de la nomination de tout comité, commission nationale ou autre organisme, ainsi que des officiels nécessaires à l'organisation des événements sur son territoire. **Chaque FMN est également responsable de l'élaboration de son propre code sportif national.**

AUTORISATIONS LÉGALES

Aucune manifestation ne peut être organisée tant que l'organisateur n'a pas obtenu toutes les autorisations légales locales nécessaires.

RÈGLEMENTS PARTICULIERS (RP / SR)

Le Règlement Particulier(RP) doit inclure toutes les informations complétant le RSG et ses Annexes, ainsi que les dispositions pertinentes des Codes environnemental et médical, et tous les détails propres à l'épreuve.

Les RP ne doivent en aucun cas modifier les règlements de FIM Africa.

Le RP doit indiquer le nombre de pilotes acceptés pour chaque séance d'essais et chaque course. Pour toutes les épreuves comptant pour les Championnats d'Afrique et pour les FIM Africa Prize, le Règlement Particulier doit être publié dans l'une des deux langues officielles de FIM Africa et doit être approuvé par la FMN et par FIM Africa, puis ratifié par le Jury International/la Direction de course.



Un exemplaire doit être envoyé par la FMN à l'Administration au moins douze semaines (3 mois) avant la date de l'épreuve, pour approbation par FIM Africa. Un exemplaire du Règlement Particulier doit également être transmis à toutes les fédérations dont les pilotes sont susceptibles d'être admis à l'épreuve concernée, conformément aux règles de cette dernière. Les RP doivent être rédigés conformément au modèle standard établi par la commission compétente de FIM Africa

MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT SUPPLÉMENTAIRE

En principe, aucune modification ne peut être apportée au RP après son approbation par FIM Africa. Toutefois, dans des circonstances exceptionnelles, la FMN peut proposer des modifications au RP, à condition qu'elles soient approuvées par FIM Africa. Seul le Jury International/la Direction de course peut approuver des modifications pendant l'épreuve. Toutes les modifications doivent ensuite être portées à la connaissance de toutes les personnes concernées.

PROGRAMME OFFICIEL

Le programme officiel (imprimé ou électronique), ainsi que toutes les autres annonces utiles aux spectateurs, doivent inclure les informations suivantes :

1. La liste des noms des pilotes et des passagers, le nom du sponsor officiel des pilotes, la FMN ayant délivré la licence, le nom du pays. La liste des marques de motos pour chaque course ou manche.
2. Le calendrier détaillé de l'événement.
3. Les noms des officiels responsables de la sécurité et du déroulement de l'événement.
4. Les noms des membres du Jury International, du délégué FIM Africa et des membres de la Direction de course, ainsi qu'un plan du site.
5. Un rappel de l'obligation de respecter le Code environnemental.
6. Les directives locales du ministère de la Santé qui doivent être mises en œuvre et respectées.

RÉDACTION DES DOCUMENTS OFFICIELS

Les documents officiels relatifs à une épreuve africaine (RP, programme, formulaire d'inscription, etc.) doivent mentionner qu'elle est « organisée conformément au RSG de FIM Africa ». Ils doivent porter le logo officiel de FIM Africa et le numéro d'enregistrement au calendrier FIM (IMN).

EXAMEN MÉDICAL SPÉCIAL.

À tout moment pendant une épreuve, un examen médical spécial peut être effectué, à la demande du président du jury ou du délégué de FIM Africa, par le médecin officiel ou un autre médecin désigné par celui-ci. L'avis du CMC/CMO est transmis au président du jury et au directeur de course, qui prennent la décision finale.

Des contrôles antidopage et d'alcoolémie peuvent être réalisés conformément au Code antidopage de la FIM. Tout pilote ou passager dont le contrôle se révèle positif à la drogue ou à l'alcool sera disqualifié de l'ensemble de l'épreuve. D'autres sanctions peuvent être imposées par la Commission judiciaire de FIM Africa. Tout pilote ou passager qui refuse de se soumettre à un examen médical spécial (blessure physique et/ou antidopage) doit être exclu de l'épreuve, et son cas doit être signalé à sa FMN et à FIM Africa en vue d'une éventuelle sanction.

VÉRIFICATIONS PRÉLIMINAIRES

Avant le début des essais officiels, les vérifications administratives (licences, autorisations de départ), l'homologation technique des machines, ainsi que l'homologation des casques, des équipements et des vêtements de protection doivent être effectuées conformément au règlement technique applicable. Si le RS l'exige, chaque pilote doit fournir une déclaration écrite et signée attestant la conformité de certaines pièces de sa machine.



La vérification des machines doit avoir lieu sur le site de l'événement. La vérification technique par les commissaires techniques fait partie intégrante de la procédure d'inscription à la course ; les pilotes doivent se présenter au contrôle technique avant les essais.

SÉCURITÉ

La sécurité pendant un événement (pour les pilotes, les spectateurs et les officiels) doit être la priorité absolue de l'organisateur, des officiels et des pilotes. Aucun effort ne doit être épargné, y compris par la coopération avec les autorités publiques, pour éviter tout risque d'accident.

PREMIERS SECOURS

Les installations médicales et de premiers secours requises pour une épreuve sont définies par le Code médical FIM Africa/FIM et par les annexes et règlements correspondants.

PRÉCAUTIONS INCENDIE

Des précautions appropriées doivent être prises afin d'éliminer tout risque d'incendie dans les stands, le parc fermé, le paddock, la zone de ravitaillement en carburant et toutes les autres zones à risque. Il est rappelé que cette responsabilité incombe à l'organisateur.

ENVIRONNEMENT

Les règles et recommandations relatives aux mesures à prendre pour protéger l'environnement pendant une manifestation sont définies dans les directives environnementales de FIM Africa et dans le Code environnemental de la FIM.

ASSURANCE

ASSURANCE RESPONSABILITÉ CIVILE

L'organisateur d'un championnat africain ou d'une épreuve du FIM Africa Prize doit adresser à l'Administration de FIM Africa et fournir au président du jury/délégué FIM Africa **une copie de la police d'assurance responsabilité civile** couvrant sa propre responsabilité et celle des pilotes, passagers, sponsors, officiels, organisateurs, FMN, promoteurs et de FIM Africa en cas de dommages causés à des tiers pendant une épreuve. La police d'assurance responsabilité civile doit également couvrir toute responsabilité éventuelle de FIM Africa envers des tiers. Cette assurance prend effet deux jours avant l'événement et se termine deux jours après la dernière course. Le montant minimum de la couverture est fixé par le Conseil d'administration et publié par FIM Africa. Si la police n'est pas rédigée dans l'une des langues officielles de FIM Africa, l'organisateur doit fournir au président du jury/délégué FIM Africa une déclaration signée attestant que la couverture d'assurance est conforme au RSG.

ASSURANCE ACCIDENT POUR LES PILOTES ET LES PASSAGERS

Tous les titulaires d'une licence de compétition FIM en cours de validité sont automatiquement couverts par une assurance médicale internationale. Il incombe à la FMN organisatrice de veiller à ce que les prestataires de services médicaux locaux disposent de l'ensemble des informations relatives à la couverture médicale de tous les pilotes.

Toutefois, les conditions d'assurance de chaque fédération nationale continuent de s'appliquer à ses propres pilotes et passagers participant à des courses distinctes dans le cadre du Championnat d'Afrique, des épreuves primées FIM Africa ou des épreuves soutenues par FIM Africa se déroulant sur son territoire.

RESPONSABILITÉ POUR LES DOMMAGES MATÉRIELS

Ni FIM Africa, ni la FMN, ni l'organisateur, ni le promoteur ne peuvent être tenus pour responsables des dommages subis par une moto de course ou de réserve participant à une épreuve officielle, ni par ses accessoires ou équipements, pendant l'épreuve, que ces dommages soient causés par un incendie, un accident, tout autre événement, un vol ou une détérioration.

L'organisateur est **responsable** des motos placées sous son contrôle exclusif (c'est-à-dire dans le parc fermé). Il est donc tenu d'assurer toutes les motos se trouvant dans ce parc fermé pour leur valeur commerciale totale, contre le vol, la perte ou les dommages pendant cette période. Si une assurance pour les motos ne peut être obtenue ou n'est pas disponible, les motos doivent être retirées du circuit pendant la nuit.

Les pilotes ne peuvent pas se tenir mutuellement responsables des dommages matériels causés aux machines pendant les essais ou la course.

INSCRIPTIONS ET ACCEPTATIONS POUR LES ÉVÉNEMENTS

INSCRIPTIONS

Les inscriptions à une épreuve inscrite au calendrier FIM Africa doivent être ouvertes au moins deux mois avant la date de l'épreuve et dès la diffusion du Règlement Particulier, à l'exception des courses sur piste. Toutes les inscriptions doivent être approuvées par la FMN du candidat.

FORMULAIRES D'INSCRIPTION

Toutes les inscriptions doivent être faites par écrit au moyen d'un formulaire d'inscription officiel, sur lequel doivent figurer toutes les informations concernant le pilote, le passager, le sponsor et la marque de la machine. Les inscriptions provisoires effectuées par la FMN du pilote par courrier électronique doivent être confirmées par la signature du pilote sur le formulaire d'inscription officiel dès son arrivée sur le lieu de l'épreuve.

Les inscriptions des équipes doivent être effectuées par la FMN au moyen d'un formulaire collectif. Les formulaires d'inscription doivent être imprimés dans les langues officielles de FIM Africa. Pour certaines épreuves, FIM Africa fournit un modèle de formulaire d'inscription ; son utilisation est obligatoire pour tous les championnats FIM Africa et pour les épreuves FIM Africa Challenge et/ou Prize. Des exceptions peuvent être accordées pour les pilotes sous contrat ; dans ce cas, le formulaire d'inscription n'est requis qu'au début de la série.

DATE LIMITE D'INSCRIPTION

La date limite d'inscription aux épreuves comptant pour les Championnats et pour les FIM Africa Prize est fixée à 30 jours avant l'épreuve, sauf dispositions particulières prévues dans les annexes. Le Règlement Particulier de l'épreuve doit préciser la date limite d'inscription.

REFUS D'INSCRIPTIONS

Toute inscription individuelle peut être refusée soit par la FMN ayant délivré la licence du pilote, soit par la FMNR, soit par l'organisateur, à condition que les règles de la discipline concernée soient respectées. La notification écrite du refus doit être adressée au demandeur au plus tard 72 heures après la date limite d'inscription (voir Code sportif de la FIM, art. 120).

Dans le même délai, les organisateurs des Championnats d'Afrique et des épreuves du FIM Africa Prize envoient à l'Administration et aux FMN ayant inscrit des pilotes la liste des pilotes dont l'inscription a été acceptée ou refusée.

Tout pilote ou sponsor estimant que son inscription a été injustement rejetée et s'estimant lésé peut former un appel ou déposer une réclamation conformément au règlement de la discipline concernée.



La possibilité de faire appel ou de déposer une réclamation contre un refus n'est ouverte que pour les Championnats d'Afrique et les épreuves du FIM Africa Prize. Pour les épreuves soutenues par FIM Africa, les appels ou réclamations doivent être introduits conformément au Code disciplinaire de la FMNR.

NON-PARTICIPATION À UNE ÉPREUVE

1. Un pilote inscrit à une épreuve africaine qui ne peut y participer doit en informer sa FMN, laquelle informera les organisateurs dès que possible en indiquant une raison valable et acceptable.
2. Pour un Championnat d'Afrique ou une épreuve du Prix FIM Africa, FIM Africa et les organisateurs doivent également être informés.

Tout manquement à cette obligation, ou le fait d'invoquer des motifs jugés insuffisants, doit être signalé par le directeur de course au Jury International/à la Direction de course de l'événement, qui imposera des sanctions ou saisira FIM Africa afin qu'elle applique la procédure prévue pour la discipline concernée.

3. Un pilote qui ne participe pas à une épreuve à laquelle il est inscrit et qui, le même jour, prend part à une autre épreuve sans l'accord préalable des organisateurs concernés est automatiquement suspendu dans l'attente des sanctions qui seront décidées par FIM Africa.
4. Un pilote présent à une épreuve qui ne participe ni aux essais ni à la course et qui quitte l'épreuve sans l'accord préalable du directeur de course est passible d'une sanction prononcée par le Jury International/la Direction de course.
5. Un pilote participant à une épreuve et ne faisant manifestement aucun effort pour obtenir un résultat ne sera pas autorisé à poursuivre la compétition et s'expose à une sanction de la part du Jury International/de la Direction de course.

REMBOURSEMENT DES FRAIS ET ANNULATION D'UNE INSCRIPTION

Les frais versés pour la participation à une épreuve restent acquis à l'organisateur si le pilote a été exclu pour infraction au règlement. Une sanction de suspension ou de disqualification entraîne l'annulation de toutes les inscriptions effectuées par la personne sanctionnée pour toute épreuve se déroulant pendant la période de suspension. Dans ce cas, aucun remboursement n'est effectué.

PENDANT LA COURSE

SIGNALISATION OFFICIELLE

Les signaux officiels sont donnés au moyen de drapeaux, de panneaux ou de feux. Pour plus de détails, se référer à l'annexe F du règlement de la discipline concernée.

MOTOCYCLES DANGEREUSES

Le directeur de course, le directeur technique ou le responsable technique peuvent, à tout moment pendant l'épreuve, exclure une moto dont la conception ou l'état constitue, ou est susceptible de constituer, une source de danger. Le responsable technique peut inspecter toute machine à tout moment pendant l'épreuve.

CHANGEMENT DE MOTOCYCLETTE, DE PILOTE OU DE PASSAGER

Les conditions relatives au changement de moto, de pilote ou de passager sont définies dans le Règlement Particulier de l'épreuve concernée.

RÉPARATIONS, RÉGLAGES ET RAVITAILLEMENT

Les règles relatives aux réparations, aux réglages et au ravitaillement en carburant sont précisées dans les RSS (SSR) applicables à la discipline concernée.



FRANCHISSEMENT DES LIGNES DE CONTRÔLE

L'heure exacte à laquelle la partie de la moto définie dans les RSS (SSR) franchit la ligne de contrôle (au départ, aux contrôles horaires ou à l'arrivée) doit être enregistrée. Lors du franchissement des lignes de contrôle, le pilote et, le cas échéant, le passager doivent rester en contact avec la moto.

ARRÊT D'UNE COURSE

Voir les RSS (SSR) de la discipline concernée pour la procédure applicable lorsqu'une course doit être interrompue.

APRÈS LA COURSE **CONTRÔLE FINAL**

Toute moto ayant participé à une course peut faire l'objet d'un contrôle final. Toute infraction au règlement concernant la conformité des motos, y compris en matière de carburant et de liquides de refroidissement, entraîne l'exclusion du pilote du classement, son cas étant soumis au Jury International/à la Direction de course pour d'éventuelles sanctions supplémentaires.

MODIFICATION DU CLASSEMENT ET DES PRIX

Lorsque des sanctions sont prononcées, le classement doit être modifié en conséquence.

PERTE DU DROIT À UNE RÉCOMPENSE

Tout pilote exclu du classement ou suspendu pendant une épreuve perd son droit à toute récompense pour cette épreuve, sous réserve de son droit de faire appel.

PAIEMENT DES FRAIS DE DÉPLACEMENT ET DES PRIX

Lorsque FIM Africa alloue des fonds au titre des frais de déplacement, toutes les sommes versées à une FMN pour être redistribuées aux pilotes doivent être intégralement comptabilisées et reversées aux pilotes concernés.

La liste complète, signée par les pilotes ayant perçu ces montants, doit être renvoyée à l'Administration de FIM Africa dans un délai de deux semaines à compter de la réception des fonds.

CÉRÉMONIE DU PODIUM

Les pilotes/équipes classés aux trois premières places de chaque course sont escortés par les officiels, aussi rapidement que possible, jusqu'au podium pour la cérémonie de remise des prix. La participation à la cérémonie sur le podium est obligatoire. Si le directeur de course les y invite, les trois premiers pilotes/équipes classés doivent assister à une conférence de presse immédiatement après la cérémonie de remise des prix.

Sanction en cas d'absence : tout pilote qui ne se présente pas à la cérémonie de remise des prix ou à la conférence de presse sans l'accord préalable du directeur de course sera sanctionné par le Jury International/la Direction de course.

FIN D'UNE ÉPREUVE

Une épreuve n'est pas considérée comme terminée tant que les résultats finaux n'ont pas été approuvés par le Jury International/la Direction de course et que toutes les réclamations et appels éventuels devant la Direction de course et le collège des commissaires n'ont pas été tranchés. En cas d'appel, les résultats ne peuvent être considérés comme définitifs tant qu'une décision finale n'a pas été rendue.

Les pilotes classés premier, deuxième et troisième sont invités à participer à la cérémonie officielle de remise des prix, le cas échéant, au cours de laquelle l'hymne national du pays du vainqueur est joué et les drapeaux nationaux des trois premiers pilotes ou équipes sont hissés simultanément.



Le contrôle de course doit rester opérationnel, avec tout l'équipement en place, jusqu'à l'expiration du délai fixé pour le dépôt d'une réclamation ; tous les officiels et commissaires doivent rester disponibles sur le circuit pour le Jury International/la Direction de course.

RÉSULTATS DES CHAMPIONNATS D'AFRIQUE FIM ET DES PRIX

Les résultats définitifs, dûment signés par le président du jury ou le délégué FIM Africa, doivent être envoyés par e-mail à l'Administration immédiatement après la fin de l'épreuve, en mentionnant clairement : le titre de l'épreuve, l'IMN, la date et le lieu, la FMN et la catégorie.

1. Pour les courses sur route et le motocross : les résultats de chaque course ou manche, avec la position, le nom et le prénom des pilotes, la FMN, la nationalité si elle diffère de celle indiquée sur la licence, la machine, le nombre de tours et les temps de tous les pilotes et passagers (le cas échéant), le nombre de pilotes classés, la vitesse moyenne du vainqueur, ainsi que le pilote ayant réalisé le meilleur temps et la meilleure vitesse moyenne sur un tour en course.
2. Pour le trial, l'enduro, le raid tout-terrain et la course sur piste : la position, le nom et le prénom des pilotes, la FMN, la nationalité si différente de celle figurant sur la licence, la machine, le nombre de points perdus (trial, enduro) ou gagnés (course sur piste), le temps total de l'épreuve (raid tout-terrain) et le nombre de pilotes classés (trial, enduro, raid tout-terrain).

DRAPEAU FIM AFRICA / LOGO FIM AFRICA

Chaque FMN/organisateur/promoteur doit arborer le drapeau FIM Africa pendant tous les championnats FIM Africa et les événements FIM Africa. Le logo FIM Africa doit figurer sur tous les documents officiels relatifs aux événements FIM Africa.

CODE SPORTIF DE LA FIM

En l'absence de disposition prévue par le RSG de FIM Africa, le Code sportif de la FIM s'applique.

PARTIE 1 - RÈGLEMENT SPORTIF GÉNÉRAL DE FIM AFRICA

INTRODUCTION

FIM Africa est habilitée à exercer les droits qui lui sont délégués par la FIM, tant qu'elle est reconnue par cette dernière.

FIM Africa s'abstient de toute discrimination raciale, politique, sexuelle ou religieuse dans le cadre de ses activités et exige la même attitude de la part de ses FMN, de ses officiels et de ses pilotes.

FIM Africa peut coopérer avec les autres CONU de la FIM et, en particulier, peut, sous réserve de l'accord préalable du Conseil d'administration de la FIM et du Conseil d'administration de FIM Africa, regrouper des championnats continentaux.

DÉLÉGATION DE POUVOIRS

Avec l'autorisation de la FIM, FIM Africa a le pouvoir de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs sportifs aux FMN. FIM Africa peut retirer cette délégation à sa discrétion.

Afin que les pouvoirs qui lui sont conférés puissent être exercés de manière juste et équitable, FIM Africa a élaboré les présentes règles, connues sous le nom de « Règlement sportif général », ci-après dénommées « RSG de FIM Africa », qui sont globalement conformes aux Codes sportifs de la FIM.

Afin que les pouvoirs susmentionnés puissent être exercés de manière juste et équitable, FIM Africa a établi les présents règlements **RSG (GSR) et RSS (SSR) de FIM Africa. Le but de ces Règlements sportifs généraux et de ces Règlements sportifs spécifiques de FIM Africa, ainsi que de leurs annexes, est d'encourager et de faciliter la pratique des sports motocyclistes en Afrique.**

INTERPRÉTATION

Dans les présentes règles, sauf incohérence ou indication contraire dans le contexte, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

1. « **FIM Africa RSG** » (Règlement sportif général – RSG) désigne le règlement contenu dans le présent document ainsi que toutes ses annexes.
2. « **CALENDRIER** » désigne les épreuves approuvées/sanctionnées par FIM Africa.
3. « **FIM Africa** » désigne FIM Africa (également appelée FIMA).
4. « **FMN** » (Fédération Motocycliste Nationale) désigne une fédération motocycliste nationale ou tout autre organisme national reconnu par la FIM comme seul détenteur du pouvoir sportif dans le pays.
5. « **CONU** » désigne les subdivisions géographiques reconnues de la FIM, auxquelles elles rendent compte.
6. « **FIM** » désigne la Fédération Internationale de Motocyclisme, qui est l'instance suprême et l'unique autorité internationale habilitée à contrôler les compétitions motocyclistes organisées dans le monde entier.



7. « **CSI** » (Code Sportif International) désigne le Code sportif général (y compris ses annexes) de la FIM.
8. « **AMA (WADA)** » désigne l'Agence mondiale antidopage.
9. « **TERRITOIRE DE FIM Africa** » :
 - **Afrique du Nord** : Algérie, Égypte, Libye, Maroc, Tunisie
 - **Afrique de l'Ouest** : Côte d'Ivoire, Mauritanie, Nigeria, Sénégal
 - **Afrique de l'Est** : Kenya, Ouganda, Rwanda
 - **Afrique centrale** : aucun membre à l'heure actuelle
 - **Afrique australe** : Angola, Botswana, Madagascar, Mozambique, Namibie, Afrique du Sud, Zambie, Zimbabwe
10. « **RSS (SSR)** » désigne les Règlements sportifs spécifiques (ou RÈGLEMENTS PARTICULIERS permanents) publiés par FIM Africa.
11. RÉSERVÉ.
12. RÉSERVÉ.
13. RÉSERVÉ.
14. « **PERMIS D'ORGANISATION** » désigne l'autorisation écrite d'organiser et de tenir une compétition, accordée et délivrée par FIM Africa.
15. « **RP (SR)** » désigne les RÈGLEMENTS PARTICULIERS qu'un promoteur ou un organisateur de compétition est tenu de publier pour une épreuve donnée.
16. « **AVIS OFFICIEL** » désigne un avis affiché sur un tableau d'affichage officiel, signé par le directeur de course et/ou un commissaire, et qui contient notamment des informations détaillées sur la date et l'heure de signature dudit avis, ainsi que sur la date et l'heure auxquelles il a été affiché sur le tableau d'affichage officiel. Sur les circuits, le tableau d'affichage officiel doit être muni d'une vitre verrouillable.
17. « **PROGRAMME** » désigne un document officiel (imprimé ou électronique) que l'organisateur et/ou le promoteur est tenu de publier avant une compétition et qui contient, entre autres, les informations énumérées à l'article RSG 90.
18. « **CONCURRENT** » désigne toute personne ou tout organisme dont l'inscription est acceptée ou qui participe à une compétition, que ce soit en tant que participant, pilote, copilote, navigateur, passager ou motard ; étant entendu que, lorsque la personne concernée est mineure, le parent naturel ou le tuteur légal désigné par le tribunal de ce mineur est considéré comme le concurrent aux fins du présent règlement.
19. « **LICENCE** » désigne l'autorisation écrite délivrée par la FIM et/ou FIM Africa pour :
 - i) une licence de compétition : tout concurrent souhaitant participer ou prendre part, à quelque titre que ce soit, à une compétition ;



ii) une licence d'officiel : tout officiel appelé à officier, à quelque titre que ce soit, lors d'une compétition.

20. « **PILOTE** » désigne toute personne qui conduit/pilote un véhicule/une machine en compétition et qui est titulaire d'une licence.
21. RÉSERVÉ.
22. « **PASSAGER** » désigne une ou plusieurs personnes, autres que le pilote, le copilote ou le navigateur, transportées dans le même véhicule pendant une compétition.
23. « **NATIONALITÉ** » désigne, pour un concurrent, la nationalité qui, aux fins du présent règlement, est réputée être celle du pays de la FMN ayant délivré sa licence. Toutefois, lorsqu'un concurrent participe à une épreuve de championnat continental organisée sous l'égide de la FIM, il est alors réputé être ressortissant du pays qui a délivré son passeport et/ou son permis de séjour.
24. RÉSERVÉ.
25. RÉSERVÉ.
26. « **JOUR** » désigne tout jour ouvrable ; chaque jour ouvrable est inclus dans le calcul de tout délai exprimé en jours dans le présent règlement.
27. « **CIRCUIT** » désigne une piste permanente ou temporaire disposant d'une licence délivrée par FIM Africa pour son utilisation dans le cadre de toute compétition ou tentative de record. Aux fins de la présente définition, la voie des stands, la zone réservée aux spectateurs et le paddock sont considérés comme faisant partie intégrante du circuit.
28. « **LICENCE DE CIRCUIT** » désigne l'autorisation écrite délivrée par la FIM ou FIM Africa permettant l'organisation de compétitions sur un circuit donné.
29. « **DÉPART** » désigne le moment où l'officiel autorisé donne le signal de départ d'une compétition.
30. « **START** » désigne un concurrent autorisé à prendre le départ d'une compétition.
31. « **LIGNE DE CONTRÔLE** » désigne une ligne par rapport à laquelle le temps d'un véhicule est chronométré ou ses performances sont déterminées dans une compétition.
32. « **LIGNE DE DÉPART** » désigne la première ligne de contrôle sur un circuit ou un parcours.
33. « **LIGNE D'ARRIVÉE** » désigne la dernière ligne de contrôle sur un circuit ou un parcours.
34. « **AUTORISATION DE PARTICIPATION** » désigne l'autorisation écrite délivrée par une FMN à un concurrent pour participer à une épreuve continentale ou intercontinentale.

35. « **VÉHICULE** » désigne, dans le présent règlement, les automobiles et/ou les motos :

i) **Véhicule terrestre** :

Véhicule propulsé par ses propres moyens, en contact permanent avec le sol, soit directement par des moyens mécaniques, soit indirectement par effet de sol, dont la puissance motrice et le système de direction sont contrôlés en permanence et entièrement par un pilote à bord du véhicule. Cette définition inclut notamment les quads ou VTT.

ii) **Automobile** :

Véhicule terrestre propulsé par ses propres moyens, circulant sur au moins quatre roues non alignées, toujours en contact avec le sol, la direction étant assurée par au moins deux roues et la propulsion par au moins deux roues.

Véhicules spéciaux :

Véhicules à au moins quatre roues, propulsés autrement que par leurs roues.

Véhicule à effet de sol :

Véhicule dont le maintien au-dessus du sol est assuré au moyen d'un coussin d'air pressurisé.

iii) « **motocyclette** » désigne tous les véhicules à moins de quatre roues (à l'exception des quads, qui sont également considérés comme des motocyclettes), propulsés par un moteur et conçus essentiellement pour le transport d'une ou plusieurs personnes, dont l'une est le conducteur du véhicule. Les roues doivent normalement être en contact avec le sol, sauf momentanément ou dans des circonstances exceptionnelles. Pour franchir certaines surfaces, une ou toutes les roues peuvent être remplacées par des skis, des roulettes ou des chenilles/chaînes.

36. « **COMPÉTITION** » désigne un événement auquel participe un ou plusieurs véhicules et qui a un caractère compétitif, que les résultats soient annoncés ou publiés ou non.

37. « **ÉVÉNEMENT** » désigne une compétition unique comprenant une ou plusieurs courses/manches/sections, se déroulant dans le cadre d'une réunion.

38. « **SÉRIE** » désigne une compétition comprenant plusieurs épreuves, chacune organisée selon les mêmes RP et SSR.

39. « **RÉUNION** » désigne une manifestation comportant différentes catégories de véhicules, lesquelles s'affrontent dans des épreuves distinctes.

40. « **ÉPREUVE** » désigne une compétition dans laquelle chaque concurrent choisit, avant le début de la compétition et dans une période fixée par les RP applicables, le moment où il souhaite effectuer ses tentatives ou ses passages.

41. « **CHAMPIONNAT CONTINENTAL** » désigne plusieurs épreuves organisées dans au moins quatre régions différentes désignées par FIM Africa comme régions de sport motocycliste, sous réserve de la disponibilité de sites et d'infrastructures appropriés.

FIM Africa peut, à sa seule discrétion et si les circonstances le justifient dans des cas spécifiques, réduire le nombre de régions dans lesquelles des épreuves doivent être organisées pour constituer un championnat continental.

42. « **ESSAI CERTIFIÉ** » désigne un test effectué dans des conditions approuvées par FIM Africa et sous la supervision de personnes désignées par FIM Africa, dont les résultats sont certifiés par écrit par FIM Africa comme étant corrects.

43. RÉSERVÉ.

44. « RALLIES SPORTIFS » désigne des épreuves sur route avec une vitesse moyenne imposée, se déroulant entièrement ou partiellement sur des routes ouvertes à la circulation normale. Un « rallye » est constitué soit d'un itinéraire unique, que tous les véhicules doivent suivre, soit de plusieurs itinéraires convergeant vers un point de ralliement commun fixé à l'avance, éventuellement suivis d'un itinéraire commun. Le parcours peut comporter une ou plusieurs « épreuves spéciales », c'est-à-dire des épreuves organisées sur des routes fermées à la circulation normale et qui, ensemble, sont en règle générale déterminantes pour le classement général du rallye.

Les itinéraires non utilisés pour les épreuves spéciales sont appelés « sections routières ».

Les rallyes sportifs continentaux/intercontinentaux doivent être inscrits au calendrier sportif continental/intercontinental dans la section « rallyes ».

Les circuits permanents ou semi-permanents ne doivent pas représenter plus de 10% de la distance totale des épreuves spéciales d'un rallye sportif continental/intercontinental.

45. « RALLIES MARATHON » désigne les rallyes acceptant la participation de véhicules homologués. Les rallyes marathon inscrits au calendrier sportif continental/intercontinental doivent présenter un itinéraire d'une longueur totale supérieure à 900 km et respecter les règlements sportifs et techniques établis par FIM Africa et la FIM pour ce type d'épreuve.

46. « BAJA » désigne une épreuve sportive se déroulant sur des terrains variés, d'une durée de trois jours, destinée à mettre à l'épreuve les compétences et l'endurance des pilotes ainsi que la fiabilité de leurs machines.

47. « COMPÉTITIONS DE MOTOCYCLES » désigne les compétitions dans lesquelles des motocyclettes s'affrontent conformément aux règlements et spécifications figurant dans le Règlement Particulier permanent.

48. « COURSE SUR CIRCUIT » désigne une compétition sur un circuit fermé entre deux ou plusieurs véhicules concourant simultanément sur le même tracé, dans laquelle la vitesse ou la distance parcourue dans un temps donné détermine le vainqueur.

49. « ÉPREUVE DE VITESSE » désigne une compétition dans laquelle les performances d'un véhicule ou d'une machine sont appréciées en chronométrant son parcours sur une distance donnée, ou en mesurant la distance parcourue dans un temps donné. Le terme « épreuve de vitesse » inclut notamment les courses de côte, sprints, rallycross, auto cross, slaloms, tentatives de record et autres compétitions similaires.

50. « CLASSIFICATION » désigne le regroupement des véhicules/machines en fonction de leur cylindrée ou d'autres critères de distinction.

51. « COMPÉTITION/ÉVÉNEMENT INTERCONTINENTAL » désigne une compétition à laquelle peuvent participer des concurrents et des pilotes de différentes nationalités, titulaires d'une licence FIM Championnat du Monde ou FIM Continental/Intercontinental.

52. « COMPÉTITION/ÉVÉNEMENT CONTINENTAL » désigne une compétition ou un événement inscrit au calendrier de la FIM ou de FIM Africa et ouvert aux titulaires d'une licence FIM appropriée à l'événement.

53. « COMPÉTITION/ÉVÉNEMENT DE CHALLENGE » désigne un événement ou une série d'événements inscrits comme tels au calendrier sportif de FIM Africa. Dans le cas d'une série, les événements doivent se dérouler dans au moins deux régions différentes. Une licence FIM/FIMA appropriée à l'événement est requise.

54. « FORCE MAJEURE » désigne uniquement une situation sans lien avec l'implication financière ou contractuelle d'un promoteur. À titre d'exemple, le refus des autorités d'autoriser l'organisation d'une épreuve en raison d'une instabilité politique, d'une pénurie de carburant, d'inondations généralisées ou d'un tremblement de terre peut être considéré comme un cas de « force majeure ». En revanche, une raison financière telle que le refus d'une subvention ou le retrait d'un sponsor ne constitue pas un cas de « force majeure ».

55. Toute référence au singulier inclut le pluriel et inversement. Toute référence à une personne physique inclut les personnes morales, et vice versa. Toute référence à un genre inclut les deux genres.

Les titres des clauses des présentes règles ne sont insérés qu'à des fins de commodité et ne doivent pas être pris en compte dans leur interprétation.

56. Les mots et expressions définis dans l'une quelconque de ces règles, des RSS (SSR) ou des RP ont, aux fins de cette règle, le sens qui leur est donné dans ladite règle.

57. RÉSERVÉ.

58. RÉSERVÉ.

59. RÉSERVÉ.

60. RÉSERVÉ.

61. RÉSERVÉ.

62. RÉSERVÉ.

63. RÉSERVÉ.

64. RÉSERVÉ.

PARTIE 2 - ADMINISTRATION DES RÈGLES

65. INTERPRÉTATION DES RÈGLES

FIM Africa est habilitée à statuer sur toute question soulevée sur son territoire concernant l'interprétation des CSI (voir RSG 7) et du présent règlement, sous réserve du droit de recours (le cas échéant) prévu par la RSG 215.

66. EXERCICE DES POUVOIRS DE FIM Africa

1. Les pouvoirs sportifs délégués à FIM Africa par la FIM obligent FIM Africa à constituer des organes appropriés pour exercer les pouvoirs et fonctions exécutifs et judiciaires en vertu du présent règlement, conformément aux statuts de FIM Africa et aux termes des RSG de la FIM.
2. Ces pouvoirs et fonctions judiciaires (tels que l'audition des appels ou la détermination de la sanction à infliger en cas de violation du présent règlement) peuvent être délégués à un tribunal composé d'au moins trois personnes nommées par FIM Africa (sous réserve des dispositions des RSG 210 à 212). L'exercice de ces pouvoirs et fonctions judiciaires est définitif et ne peut faire l'objet d'un réexamen, sauf en cas d'appel conformément au présent règlement. Les appels doivent être adressés à FIM Africa à la suite de la décision d'une cour d'appel de FIM Africa à sa cour d'appel continentale.

Nul ne peut exercer de fonction judiciaire s'il a pris part en tant que concurrent, coureur ou officiel à la compétition faisant l'objet d'une décision, s'il a déjà participé à une décision sur la question en tant que membre d'un tribunal précédent, ou s'il est directement ou indirectement concerné par cette question. Toutefois, nul ne peut être disqualifié de l'exercice d'une fonction judiciaire au motif qu'il a participé à une décision de convoquer un tribunal.

67. MODIFICATION DES RÈGLES

FIM Africa est habilitée, à sa seule et entière discrétion, à compléter, modifier, abroger ou remplacer toute règle RSG, RSS (SSR) ou SR.

Toute modification des règles doit être notifiée par voie de publication dans une circulaire officielle de FIM Africa. (Voir également RSG 70). Toute modification des règles, quel que soit le statut de la catégorie/compétition/championnat auquel elle s'applique, ne prendra effet que sept (7) jours après sa publication, à moins que FIM Africa, à sa seule discrétion, ne juge qu'un délai plus court est approprié et raisonnable. Dans ce cas, le délai plus court convenu par FIM Africa sera confirmé dans la circulaire officielle publiée.

68. AVIS

1. Toute communication requise en vertu des présentes règles doit être adressée à FIM AFRICA et doit être envoyée au **DIRECTEUR SPORTIF** ou à toute autre adresse dûment notifiée de temps à autre.
2. Toute communication devant être envoyée en vertu des présentes règles sera adressée à la ou aux personnes/organismes concernés comme suit et remise ou envoyée par courrier électronique. Toute communication par courrier électronique sera réputée avoir été reçue par le destinataire dans les 48 heures.



Il incombe à tous les titulaires de licence FIM AFRICA (y compris les officiels), aux FMNS, aux promoteurs et aux organisateurs d'informer immédiatement FIM AFRICA par écrit de tout changement de coordonnées.

1. Un appelant : à l'adresse indiquée sur l'avis d'appel.
2. Un concurrent ou un officiel licencié (qui n'est pas un appelant) : à l'adresse indiquée sur son formulaire d'inscription ou son formulaire de demande de licence.
3. Un promoteur, un comité d'organisation, un secrétaire (ou un membre) ou tout autre officiel non licencié (qui n'est pas un appelant) : à l'adresse indiquée sur la demande de permis ou dans le règlement particulier de l'épreuve.

PARTIE 3 - DROITS D'ORGANISATION, AUTORISATIONS, APPROBATIONS

69. RECONNAISSANCE DES AUTORITÉS CONTINENTALES ET LOCALES

Toutes les compétitions intercontinentales et continentales doivent être organisées conformément aux codes et annexes applicables, aux prescriptions et règlements relatifs aux compétitions individuelles, ainsi qu'aux lois du territoire sur lequel les compétitions ont lieu.

Une compétition peut être organisée sur route, sur piste ou combiner les deux, mais aucune autorisation ne sera accordée par FIM Africa pour une compétition tant que les promoteurs n'auront pas préalablement obtenu l'autorisation officielle nécessaire auprès des autorités compétentes et/ou locales. À défaut d'autorisation de fermeture de la route concernée, toute compétition se déroulant sur une voie publique doit être conforme au code de la route de la province/du territoire dans lequel elle a lieu.

Toute infraction à ces lois par un concurrent pendant une compétition constitue une violation du présent règlement et peut être sanctionnée en conséquence.

70. DROIT D'ORGANISER DES ÉVÉNEMENTS FIM AFRICA

a) **Les compétitions ne peuvent être organisées sur le territoire de FIM Africa que par :**

- i) FIM Africa elle-même ; ou
- ii) les FMN, les organisateurs ou les promoteurs agréés par FIM Africa, qui peuvent déléguer leurs pouvoirs et fonctions à un comité d'organisation.

Cette délégation n'affecte toutefois pas la responsabilité finale de l'organisme promoteur en matière d'organisation.

b) **Les compétitions sont régies par :**

1. Le RSG de FIM Africa.
2. Les sections appropriées des SSR.
3. Toute instruction publiée de temps à autre dans les circulaires ou bulletins de FIM Africa.
4. Les SR.
5. Les instructions officielles publiées pour certaines épreuves.
6. Les instructions finales délivrées aux concurrents, qui constituent un addendum aux SR.
7. Les règlements et spécifications publiés ou approuvés par FIM Africa pour des types spécifiques de véhicules/machines ou d'événements.
8. Toute instruction émise par écrit par FIM Africa.
9. Les lois du territoire sur lequel se déroule la compétition.
10. Les CSI (Codes sportifs) de la FIM, lorsqu'ils s'appliquent aux épreuves continentales/intercontinentales concernées.

71. PROMOTEURS

Est considéré comme promoteur toute personne, tout club ou tout organisme (autre qu'un comité d'organisation) proposant d'organiser, organisant ou faisant organiser une réunion et assumant la responsabilité financière de la compétition.

Les promoteurs doivent être approuvés par la FMNR.

Ils peuvent déléguer leurs pouvoirs et fonctions à un comité d'organisation, sans que cette délégation ne réduise leur responsabilité finale (voir Partie VI).

72. ORGANISATEURS

Les organisateurs sont le club ou l'organisme chargé de se conformer au Code et aux règlements de FIM Africa en ce qui concerne une compétition.

Les organisateurs doivent être approuvés par la FMN.

73. RÉSERVÉ

74. SPONSOR

Un « sponsor » est une personne ou un organisme contribuant financièrement ou en nature à la promotion d'une compétition.

75. AUTORISATIONS ET APPROBATIONS NÉCESSAIRES

Aucune compétition ne peut être organisée sur le territoire de FIM Africa à moins que FIM Africa n'ait donné son accord en délivrant un permis d'organisation, ou n'ait renoncé à l'obligation d'obtenir un tel permis, ou encore que la compétition ne soit d'un type pour lequel FIM Africa a accordé une dérogation générale à l'exigence de permis (voir RSG 77).

76. COMPÉTITIONS NON AUTORISÉES (voir également RSG 174)

Toute compétition, ou partie de compétition, organisée et/ou tenue sur le territoire de FIM Africa sans qu'une autorisation ou une dérogation n'ait été délivrée par FIM Africa est considérée par FIM Africa comme un **événement non autorisé**. FIM Africa n'assume aucune responsabilité de quelque nature que ce soit en relation avec un tel événement. FIM Africa se réserve en outre le droit d'engager des mesures à l'encontre de toute personne physique ou morale ayant un lien ou une affiliation avec FIM Africa qui participerait ou s'associerait de quelque manière à un événement non autorisé, si cette implication est jugée contraire aux intérêts de FIM Africa ou du sport motocycliste en général.

Toute compétition, ou partie de compétition, pour laquelle l'autorisation gouvernementale, administrative ou privée nécessaire n'a pas été obtenue est également considérée par FIM Africa comme une compétition non autorisée.

77. DÉROGATION AUX AUTORISATIONS NÉCESSAIRES

Sur demande écrite, FIM Africa peut renoncer à l'obligation d'obtenir des autorisations pour des événements individuels spécifiques (en général, des événements « fermés »).

L'organisation de compétitions dans le cadre d'une telle dérogation est soumise aux conditions que FIM Africa peut fixer de temps à autre, et la dérogation peut être révoquée à tout moment, soit de manière générale, soit à l'égard d'un club particulier ou d'une compétition proposée, sans qu'il soit nécessaire d'en indiquer les raisons.

78. DEMANDE DE PERMIS D'ORGANISATION (Voir également RSG 87)

Toute demande de permis d'organisation doit être faite par écrit et accompagnée, le cas échéant, des frais appropriés (voir le barème des frais et indemnités), ainsi que d'un projet de règlement sportif et du formulaire d'inscription.

La demande doit être déposée auprès de FIM Africa au moins 12 semaines avant la date de la compétition proposée et doit préciser :

1. Le nom et l'adresse du demandeur.
2. L'organisme au nom duquel la demande est présentée et la fonction officielle exercée par le demandeur.
3. La nature de la compétition pour laquelle l'autorisation est requise.
4. La date et le lieu de la compétition proposée.
5. **Une copie de la police d'assurance responsabilité civile.**

En demandant et en acceptant un permis d'organisation délivré par FIM Africa, l'organisateur de l'événement est réputé se conformer et/ou confirmer s'être conformé à la législation de son pays en matière de sécurité lors des événements sportifs et récréatifs, aux directives du ministère de la Santé et à toutes les autres autorisations requises par les autorités locales. Une attention particulière doit être accordée à l'accessibilité des personnes handicapées, notamment pour les toilettes, les espaces de restauration et certains points de vue.

Les demandes de dérogation à l'exigence de permis doivent être soumises par écrit, en exposant les raisons valables de la demande et en fournissant tous les détails de la compétition ou de l'événement concerné. Ces demandes doivent être déposées auprès de FIM Africa **au moins 12 semaines** avant la date de la compétition/de l'événement proposé.

Remarque : les RP ne doivent pas être remis aux concurrents sous forme de projet, mais uniquement après avoir été approuvés par FIM Africa, avec mention du numéro de permis délivré pour cet événement par FIM Africa. Le non-respect de cette exigence entraînera des mesures de la part de FIM Africa à l'encontre du club et/ou du promoteur. Les promoteurs/organisateur/secrétaires de course d'une réunion ne peuvent ouvrir les inscriptions qu'après réception du permis correspondant à l'événement en question. Si les inscriptions ont été ouvertes avant la délivrance du permis, une amende sera infligée conformément au barème des frais et indemnités.

79. DEMANDE DE LICENCE POUR UNE PISTE OU UN CIRCUIT

Lorsqu'une autorisation est demandée pour organiser une course ou une épreuve de vitesse sur une piste ou un circuit qui n'est pas encore approuvé par FIM Africa, une demande de licence de piste/circuit doit être adressée à FIM Africa au moins trois (3) mois avant la compétition prévue. Cette demande doit être accompagnée d'un plan à l'échelle d'au moins 1:500, indiquant le tracé, les emplacements proposés pour les ambulances, les dispositifs de sécurité et l'infrastructure d'organisation, ainsi que les emplacements proposés pour les commissaires de sécurité, les médecins et les spectateurs.

80. DÉLIVRANCE D'UNE AUTORISATION D'ORGANISATION

Le projet de RP (corrigé le cas échéant) est renvoyé accompagné du permis d'organisation. Les permis pour les épreuves continentales/intercontinentales ne sont délivrés que pour des épreuves inscrites au calendrier continental/intercontinental et uniquement après paiement de la totalité des frais d'inscription et des frais de permis.

81. DEMANDE DE DATES AU CALENDRIER

Un promoteur ou un organisateur doit déposer sa demande d'inscription au calendrier avant le mois d'août de l'année précédant l'événement. Pour les demandes relatives à des événements continentaux/intercontinentaux, la FMN et l'organisateur doivent démontrer à FIM Africa qu'ils disposent des ressources nécessaires pour organiser la réunion, la compétition ou l'événement. Une garantie financière et un dossier complet seront exigés. En outre, les demandes d'organisation d'événements continentaux/intercontinentaux doivent être soumises à FIM Africa et à la commission sportive concernée, en utilisant le document d'appel d'offres de la FIMA, afin d'obtenir l'autorisation requise.

82. ASSURANCE

FIM Africa veille à ce que la FMN souscrive une assurance responsabilité civile au nom des promoteurs/organisateur pour :

- toutes les compétitions ou manifestations pour lesquelles des autorisations sont délivrées sur son territoire ;
- les compétitions ou manifestations organisées en dehors de son territoire sous couvert d'une autorisation délivrée par FIM Africa ;
- les manifestations pour lesquelles une dérogation à l'exigence d'autorisation a été accordée.

La preuve de cette couverture doit être transmise à l'Administration de FIM Africa lors de la soumission du règlement et présentée lors de la première réunion du jury.



83. DROITS COMMERCIAUX (Y COMPRIS LES DROITS PUBLICITAIRES)

1. Tous les droits commerciaux relatifs à tout championnat, challenge, trophée, coupe, série ou événement de FIM Africa sont la propriété de FIM Africa.
Ils comprennent, sans s'y limiter, les droits de dénomination, le droit de vendre des parrainages, les droits de télévision, de radio, électroniques et/ou autres droits médiatiques, ainsi que les redevances y afférentes.
2. Sans l'accord écrit de FIM Africa, aucun des droits mentionnés au point 1 ci-dessus ne peut faire l'objet d'une exploitation commerciale, par vente, troc ou de quelque autre manière que ce soit, par quiconque.
3. Lorsqu'un accord a été conclu par FIM Africa concernant les droits commerciaux d'un événement ou d'une série d'événements, les promoteurs/organisateur concernés ne peuvent afficher ou publier aucun matériel publicitaire entrant en conflit avec les intérêts de la partie avec laquelle FIM Africa a conclu cet accord.
Les organisateurs doivent éviter tout conflit potentiel en vérifiant auprès de FIM Africa (par écrit), au moins sept (7) jours ouvrables avant l'événement, si un conflit de ce type est susceptible de se présenter en raison de la participation d'un organisateur ou d'un sponsor.

Tous les organisateurs d'événements, commissions, comités régionaux FIM Africa et officiels doivent se conformer aux dispositions du présent RSG.

PARTIE 4 - DOCUMENTS, DÉCLARATIONS, RÈGLEMENTS PARTICULIERS ET INSCRIPTIONS

84. DOCUMENTS OFFICIELS

Les documents suivants doivent être publiés avant la réception des inscriptions :

1. Les règlements spécifiques approuvés par FIM Africa pour la compétition ou pour les différentes compétitions composant une réunion. Ils doivent être conformes et ne pas entrer en conflit avec les CSI pertinents (le cas échéant), le RSG de FIM Africa, les RSS (SSR) et toute communication officielle émise par FIM Africa.
2. Un projet de calendrier.
3. Un formulaire d'inscription conforme aux articles 91, 92 et 93 du Règlement général de FIM Africa.

85. LOGOS POUR LES COMPÉTITIONS CONTINENTALES/INTERCONTINENTALES

Les logos suivants doivent être insérés à un endroit bien visible sur la couverture extérieure ou sur la première page du RP et du programme :

1. Pour les compétitions continentales/intercontinentales organisées sous le Code sportif de la FIM : le logo de la FIM accompagné de celui de FIM Africa.
2. Pour les compétitions organisées sous l'égide de FIM Africa : les logos FIMA actuels et appropriés doivent être affichés.
3. Les logos haute résolution de la FIM et de FIM Africa sont disponibles auprès de FIM Africa.

86. ANNONCES À FAIRE SUR LES DOCUMENTS OFFICIELS

Les Règlements supplémentaires, programmes et formulaires d'inscription relatifs à toute compétition doivent comporter, à un endroit bien visible, le paragraphe suivant :

« Organisé conformément au Règlement sportif général (RSG) de FIM Africa, également appelé RSG, et au Règlement Particulier permanent (SSR) de FIM Africa, ainsi qu'au présent Règlement Particulier (RP), IMN n° ... et permis n° ... »

87. CONTENU DU RÈGLEMENT PARTICULIER

Les RP doivent contenir, dans la mesure où cela est approprié à l'événement auquel ils se rapportent, les informations suivantes :

1. Le nom, le statut et la nature de la ou des compétitions proposées.
2. Le(s) numéro(s) de permis.
3. Le nom et l'adresse des promoteurs.
4. Le nom et l'adresse des organisateurs et/ou du comité d'organisation.
5. L'annonce obligatoire conformément à la RSG 86.
6. Le lieu et la date de la ou des compétitions.
7. Une description complète de la ou des compétitions, y compris la longueur et le sens du parcours, le type de carburant et les catégories de véhicules admissibles.
8. Les informations complètes sur les horaires des essais et des courses, ainsi que l'heure et le lieu du briefing des pilotes et les sanctions éventuelles en cas d'absence.
9. Les dates, heures et nature des départs, avec le détail des handicaps, le cas échéant.
10. Le rappel des règles particulièrement applicables à la compétition, des exigences en matière de licence et des signaux à utiliser.
11. La manière dont les résultats seront déterminés et les prix attribués.
12. Une liste détaillée des prix et récompenses financières attribués pour chaque compétition.
13. Le rappel des règles relatives aux réclamations.

14. Les noms des membres du jury/des commissaires de la réunion et du directeur de course, accompagnés de leur numéro de licence FIM ou FIM Africa.
15. Les dispositions relatives au report, à l'abandon ou à l'annulation (voir RSG 244).
16. Toute information supplémentaire requise sur les formulaires d'inscription (voir RSG 92).
17. La possibilité éventuelle de reporter la nomination des pilotes (voir RSG 92).
18. Les modalités de dépôt des inscriptions : comment, quand (dates et heures d'ouverture et de clôture) et où les inscriptions doivent être soumises (voir RSG 104).
19. Le montant des frais d'inscription (voir RSG 95).
20. Les conditions de qualification des pilotes.
21. Les dispositions relatives à l'acceptation conditionnelle des inscriptions.
22. Le nombre maximum de concurrents et la manière dont les inscriptions, si elles dépassent ce nombre, seront sélectionnées pour être acceptées (voir RSG 101).
23. Les positions relatives des véhicules au départ et la manière dont elles seront déterminées.
24. L'indication de savoir si l'éligibilité des véhicules sera vérifiée après la compétition (voir RSG 254).
25. Pour les compétitions sur circuit, la méthode de chronométrage des tours.
26. Les signaux à donner pour le départ (voir RSG 262).
27. La pénalité pour un faux départ si elle diffère de celle prévue dans le RSG FIM Africa.
28. Le cas échéant, la possibilité d'un changement de pilote (voir FIM Africa RSG 99 et 152.8).
29. Les dispositions relatives au ravitaillement des véhicules.
30. Les détails des numéros d'identification et des marquages à apposer.
31. Les faits devant être jugés par les juges de fait (voir RSG 161 et 162) et les noms de ces juges.
32. Les dates et heures fixées pour l'examen officiel des véhicules.
33. Toutes autres exigences et informations nécessaires au bon déroulement de la réunion, pouvant être précisées dans les instructions/règlements publiés par FIM Africa.
34. Le nom ou les noms des sponsors de la compétition.
35. Tout Règlement Particulier requis par les caractéristiques particulières de la ou des compétitions.
36. La précision indiquant si les séances d'entraînement répertoriées sont considérées comme officielles (lorsque les polices d'assurance de FIM Africa sont en vigueur) ou non officielles (lorsqu'aucune couverture FIM Africa n'est en vigueur).
37. Un programme provisoire des épreuves.
38. Lors de la rédaction des SR, les organisateurs tiendront compte des éléments suivants :
 - I. Les RSS (SSR) ne doivent pas être reproduits, en tout ou en partie, dans les SR.
 - II. Un organisateur qui souhaite attirer l'attention sur une RSS (SSR) particulière doit s'y référer par son numéro.

88. MODIFICATION DES SR

Aucune modification ni aucun ajout ne peuvent être apportés au Règlement Particulier (sauf en ce qui concerne le programme de la course ou la liste des officiels de course) après la date limite d'inscription, sauf si TOUS les concurrents inscrits et FIM Africa ont donné leur accord ÉCRIT à cette modification ou à cet ajout avant le début du contrôle technique, ou, après le début de la vérification des documents, si TOUS les concurrents et le jury/les commissaires de la réunion donnent leur accord ÉCRIT à cette modification ou à cet ajout.

89. PROGRAMME

Les promoteurs de toute compétition doivent envoyer une copie officielle du programme à FIM Africa au moins huit (8) jours avant la compétition.

Ce programme peut être électronique et peut être publié sur les réseaux sociaux.

90. CONTENU DU PROGRAMME

Le programme doit contenir, dans la mesure où cela est approprié à la réunion ou à la compétition, les informations suivantes :

Une déclaration conforme à la règle RSG 86 du présent règlement, ainsi que la mention « Programme officiel » en caractères bien visibles sur la couverture, accompagnée des logos FIM Africa et de la FMN concernée.

1. Le nom des promoteurs et du comité d'organisation (le cas échéant) ainsi que le nom des sponsors.
2. Le lieu et la date de la ou des compétitions.
3. Une brève description de la compétition proposée et son calendrier.
4. Les noms des concurrents et des pilotes, avec les numéros ou marques distinctives figurant sur leurs véhicules ; les pseudonymes doivent apparaître entre guillemets.
5. Les noms des membres du jury/des commissaires de la réunion (y compris ceux nommés par FIM Africa), du directeur de course, des officiels de l'événement et des juges de fait (le cas échéant).
6. Une clause d'indemnisation publique, sur le modèle suivant :

« Avertissement – Les sports mécaniques sont dangereux. Compte tenu des vitesses élevées atteintes par les concurrents, des accidents peuvent survenir. Les promoteurs et organisateurs de cette course/manifestation/compétition ne peuvent garantir votre sécurité. Vous assistez à cet événement à vos propres risques. »

Remarque : une mention similaire doit figurer sur les billets d'entrée et sur des panneaux installés à l'entrée des sites et en plusieurs endroits bien visibles à l'intérieur de ceux-ci. Ces panneaux doivent être rédigés en anglais et dans au moins une autre langue officielle du pays où se déroule l'événement.

91. INSCRIPTIONS

1. Une inscription est une offre faite par un participant potentiel de conclure un contrat avec l'organisateur d'un événement.
Elle doit être signée par le participant/concurrent sur le formulaire officiel et, une fois acceptée, elle constitue un contrat par lequel le concurrent s'engage à participer à la compétition pour laquelle il s'est inscrit, et l'organisateur s'engage à remplir envers le concurrent toutes les conditions de l'inscription, sauf en cas de « force majeure » avérée.
2. MODIFICATIONS DU FORMULAIRE D'INSCRIPTION
Toute modification apportée à un formulaire d'inscription doit être paraphée par le participant/concurrent.
Le non-respect de cette règle peut entraîner l'exclusion du participant ou une sanction moindre, à la discrétion du jury/des commissaires de la réunion.
3. INFORMATIONS SUR LE FORMULAIRE D'INSCRIPTION CONCERNANT LE VÉHICULE/LA MACHINE
Un concurrent engagé dans une épreuve « scratch » n'est tenu de fournir dans son inscription que les informations nécessaires pour s'identifier et identifier son véhicule, et pour permettre un classement correct.
Un concurrent engagé dans une épreuve à handicap peut être tenu de divulguer tous les facteurs susceptibles d'influencer ce handicap.
Aucun véhicule/machine ne peut être inscrit sous un nom individuel ou sous une combinaison de noms que si chacun des participants concernés est titulaire d'une licence de compétition FIM en cours de validité.

92. CONTENU DU FORMULAIRE D'INSCRIPTION

Les formulaires d'inscription doivent contenir les éléments suivants :

1. Des champs pour **les noms et adresses complets et exacts du concurrent, ainsi que le sexe du pilote**, le(s) nom(s) du ou des pilote(s) et du ou des passager(s) (si cela est applicable à la compétition) et le(s) numéro(s) de licence du concurrent, du ou des pilotes et du ou des passagers. Les RP peuvent autoriser le report de la nomination du ou des pilotes et du ou des passagers, mais aucun pilote ou passager ne peut participer sans avoir préalablement signé les déclarations et/ou engagements requis, conformément à la RSG 93.
2. Un espace réservé à la signature du concurrent. Un formulaire d'inscription peut être soumis par un agent au nom du concurrent, mais dans ce cas, le concurrent doit signer et soumettre lui-même un formulaire dès que possible et en tout état de cause avant ou au moment de la documentation.
3. La mention suivante : « Si un concurrent est mineur, ce formulaire doit être signé par le parent ou le tuteur légal concerné. »
4. Une déclaration conforme à la règle RSG 86.
5. Toute autre information requise par les RP.

6.

93. DÉCLARATION/ENGAGEMENT À SIGNER PAR CHAQUE CONCURRENT

Chaque concurrent et chaque pilote/cavalier doit signer les déclarations et engagements pertinents ci-après, qui font partie intégrante du formulaire de demande de licence :

1. « Je comprends que si, au moment d'un événement auquel j'ai l'intention de participer, je souffre d'une affection ou d'un handicap (permanent ou temporaire) susceptible de nuire à ma capacité à contrôler mon véhicule ou ma machine, je ne pourrai pas participer à l'événement concerné, sauf autorisation expresse de FIM Africa après déclaration de cette affection ou de ce handicap comme indiqué ci-dessus. Je comprends également que, nonobstant la délivrance d'une licence par FIM Africa, il reste de ma responsabilité de ne pas participer à un événement si un état de santé ou un handicap dont je souffre est susceptible, de quelque manière que ce soit, d'affecter ma sécurité ou celle d'autrui. »
2. « Je déclare qu'à ma connaissance, je possède (ou le/les pilote(s) que j'ai inscrit(s) possède(nt)) le niveau de compétence nécessaire pour participer à toute épreuve inscrite, et que tout véhicule/machine inscrit sera adapté et apte à la course, compte tenu des vitesses qui seront atteintes. »
3. « Je déclare que tout véhicule/machine inscrit par moi sera conforme à l'ensemble des règlements et spécifications applicables à l'épreuve/catégorie de sport concernée. »
4. « J'accepte, sous réserve de mes droits de protestation et d'appel, les mesures qui pourraient être prises à mon encontre en tant que concurrent et/ou pilote et/ou cavalier, conformément aux dispositions des règlements de FIM Africa, si mon véhicule/ma machine s'avère non conforme aux règlements et spécifications applicables. »
5. « Je déclare avoir lu et compris les règlements applicables à l'épreuve concernée et j'accepte, sous réserve de mes droits de protestation et d'appel, les mesures qui pourraient être prises à mon encontre en tant que concurrent et/ou pilote et/ou cavalier. »

94. RÉSERVÉ

95. RÉCEPTION DES INSCRIPTIONS

Dès réception d'un Règlement approuvé et d'un permis d'organisation délivré par FIM Africa, les organisateurs doivent mettre le Règlement approuvé et le formulaire d'inscription à la disposition des participants potentiels. Les inscriptions sont acceptées jusqu'à la date limite indiquée dans le Règlement.

Un formulaire d'inscription incomplet sur un point important peut être accepté par les organisateurs à condition qu'un formulaire dûment complété soit reçu avant une date précisée.

Toute inscription non accompagnée des frais d'inscription indiqués dans le Règlement est considérée comme conditionnelle jusqu'au paiement intégral de ces frais.

96. SOUMISSION DES INSCRIPTIONS

Toute inscription, y compris celles soumises par voie électronique (courriel ou formulaire en ligne), est réputée constituer l'intention ferme du concurrent de prendre part à l'événement concerné, et ce dernier est tenu de payer les frais d'inscription correspondants, sauf si l'inscription est officiellement retirée dans les deux jours ouvrables suivant la date limite d'inscription.

Lorsqu'une inscription est soumise par voie électronique et ne porte pas la signature du participant/concurrent, celui-ci doit signer le formulaire d'inscription et toute autre déclaration/engagement requis dans le cadre de la documentation de l'événement, y compris les documents exigés par les réglementations sanitaires locales.

97. INSCRIPTION CONTENANT UNE DÉCLARATION FAUSSE OU INCORRECTE

Toute inscription comportant une déclaration fautive ou incorrecte est nulle, et le concurrent peut être considéré comme ayant commis une infraction au présent règlement et perdre son droit d'inscription. En outre, FIM Africa se réserve le droit de prendre toute autre mesure qu'elle jugera nécessaire à l'encontre du concurrent, conformément au présent règlement.

98. RESPONSABILITÉ DES PROMOTEURS EN MATIÈRE DE CONTRÔLE ADMINISTRATIF

Le contrôle administratif consiste à vérifier les licences des concurrents et des pilotes. Pour les concurrents étrangers, il convient également de vérifier le paiement, les licences et l'autorisation de départ délivrée par leur FMN.

Dans les épreuves continentales/intercontinentales se déroulant entièrement sur des circuits goudronnés, la carte médicale du pilote doit être vérifiée par un médecin, qui la lui rendra à la fin de l'épreuve.

Ce contrôle relève de la responsabilité du secrétaire de la réunion et/ou du directeur de course et doit avoir lieu avant toute séance d'essais ou, s'il n'y a pas d'essais, avant l'épreuve.

99. POUVOIRS DES PROMOTEURS CONCERNANT LES INSCRIPTIONS(voir RSG 95)

Les promoteurs peuvent, à leur discrétion :

1. Sélectionner, accepter ou refuser des inscriptions en motivant leur décision, étant entendu que, en cas de refus, le motif doit être communiqué à FIM Africa et accepté par celle-ci (voir RSG 100).
2. Proposer une place de réserve à tout concurrent dont l'inscription a été refusée.
3. Exonérer, par écrit, les frais d'inscription ou les rembourser.
4. Exiger que les inscriptions acceptées remplissent certaines conditions spécifiques avant d'être autorisées à prendre le départ, à condition que ces conditions figurent dans le Règlement Particulier.
5. Abandonner ou reporter une compétition ou une épreuve si le nombre d'inscriptions ou de participants est insuffisant, **à condition que le nombre minimum soit indiqué dans le Règlement Particulier.**
6. Autoriser le report de la nomination d'un pilote, à condition que le formulaire d'inscription dûment complété soit reçu avant le début de la compétition.

7. Avec l'accord du jury/des commissaires de la réunion, autoriser un changement de véhicule/machine ou de pilote par rapport à ceux mentionnés dans le programme officiel ou les instructions officielles, sur demande écrite du concurrent **au moins une heure avant le début de la compétition**, à condition que :
- Un seul élément (véhicule ou pilote) puisse être modifié, mais pas les deux.
 - Aucun changement ne soit autorisé si un concurrent de réserve est disponible pour remplacer le concurrent demandeur.
 - Les RP prévoient la possibilité de changer de pilote ou de véhicule/machine (voir RSG 152 (viii)).

100. REFUS D'INSCRIPTION

Si une inscription à une compétition est refusée, une notification de ce refus doit être envoyée à FIM Africa et au concurrent par courrier électronique dans les **48 heures** suivant la réception de l'inscription concernée. Ce refus est définitif (sous réserve des dispositions de la RSG 99 (i)) et n'est pas susceptible d'appel.

101. ACCEPTATION DES INSCRIPTIONS

Si le nombre d'inscriptions reçues dépasse le nombre maximum de concurrents fixé dans les SR, les inscriptions acceptées sont sélectionnées selon la méthode définie dans les SR. Si aucune méthode n'est précisée, la sélection se fait par tirage au sort ou par ordre de réception, sauf pour un championnat/challenge/série reconnu, où les concurrents engagés au championnat seront prioritaires.

L'acceptation des inscriptions est matérialisée par leur publication dans le programme.

102. CONFIRMATION DES INSCRIPTIONS PAR LES PROMOTEURS

Les promoteurs doivent informer chaque concurrent, dans un délai de sept (7) jours ouvrables suivant la réception de son inscription ou dans les deux (2) jours ouvrables suivant la date limite d'inscription (selon la date la plus proche), si son inscription est :

- refusée ; ou
- placée sur une liste de réserve ; ou
- suspendue pour examen ultérieur, étant entendu que, dans ce cas, le concurrent doit être informé du statut final de sa candidature dans les deux (2) jours ouvrables suivant la clôture des candidatures.

103. ACCEPTATION CONDITIONNELLE DES INSCRIPTIONS

Les RP peuvent prévoir que certaines inscriptions soient acceptées sous condition, ces conditions devant être clairement énoncées. Par exemple, lorsque le nombre de participants est limité, une inscription peut être acceptée sous réserve de la libération d'une place parmi les participants déjà acceptés.

L'acceptation conditionnelle doit être notifiée au concurrent au plus tard le lendemain de la clôture des inscriptions.

104. CLÔTURE DES INSCRIPTIONS

La date fixée dans le Règlement Particulier pour la clôture des inscriptions ne doit pas être antérieure à :

- 14 (quatorze) jours ouvrables** pour les réunions continentales/intercontinentales ;
- 2 (deux) jours ouvrables** pour les autres compétitions,

sauf si, dans des circonstances exceptionnelles, FIM Africa autorise l'acceptation d'inscriptions le jour même de la réunion.

105. INTERDICTION DE PUBLIER LES NOMS DES INSCRIPTIONS NON ACCEPTÉES

Les promoteurs ne doivent ni inscrire au programme ni publier comme inscrit le nom d'un concurrent ou d'un pilote pour lequel ils n'ont pas reçu, accepté ou accepté sous condition une inscription ou une nomination.

L'acceptation est confirmée par la publication dans le programme. Les concurrents acceptés sous condition (voir RSG 103) doivent être clairement identifiés comme tels lors de la publication de la liste des inscriptions.

106. NOMINATION DES RÉSERVISTES

Si un concurrent est éliminé conformément à la règle RSG 101, il peut être accepté en tant que remplaçant à condition que son consentement préalable à cette procédure ait été communiqué par écrit aux organisateurs et accepté par ceux-ci.

107. INSCRIPTIONS MULTIPLES

Un véhicule ou une machine ne peut être inscrit plus d'une fois à une même épreuve, sauf si, dans des circonstances exceptionnelles, FIM Africa autorise une double inscription pour des concurrents différents se partageant les responsabilités. Le véhicule/la machine ne peut participer qu'une seule fois à l'épreuve et, sauf disposition contraire des SR, aucun changement de pilote/cavalier n'est autorisé.

108. RÉSERVÉ

109. RÉSERVÉ

110. RÉSERVÉ

111. LITIGES CONCERNANT LES INSCRIPTIONS

En cas de litige entre un pilote et les organisateurs au sujet de l'acceptation d'une autre inscription, et si ce litige survient avant le début du contrôle technique, FIM Africa statue. **Dans ce cas, le délai de préavis de 14 jours ne s'applique pas.**

En aucun cas une inscription jugée indûment acceptée ne sera autorisée à participer à l'épreuve dans l'attente de l'examen d'une réclamation ou d'un appel.

Si une réclamation contre la décision du directeur de course concernant la validité d'une inscription est soumise au jury/aux commissaires de la réunion après le début du contrôle technique, la décision de ce jury/de ces commissaires est définitive.

PARTIE 5 – CONCURRENTS ET PILOTES – LEURS RESPONSABILITÉS, CERTIFICATS MÉDICAUX ET LICENCES

Il est rappelé à tous les concurrents et à leurs familles qu'ils doivent respecter à tout moment le Code de conduite ainsi que le Code d'éthique de la FIM. Le Code de conduite sera envoyé aux FMN pour être signé par le pilote puis renvoyé au secrétaire de l'épreuve aux fins d'archivage.

112. RÉSERVÉ

113. PARTICIPANT

Voir RSG 22. Les participants doivent notamment :

Être titulaires d'une licence d'entrant FMN appropriée (celle-ci peut être détenue par leurs parents dans le cas de mineurs) avant qu'une licence d'entrant FIM Africa ne soit délivrée.

1. Être liés par les dispositions des RSG applicables à l'événement, cet accord étant matérialisé par la signature du titulaire sur la licence.
2. Signer le formulaire d'inscription et payer les frais d'inscription requis, après s'être assurés que les informations qui y figurent sont exactes.
3. Avant une compétition, s'assurer de l'éligibilité et de la sécurité du véhicule, ainsi que de la compétence de leur(s) pilote(s).
4. Veiller à ce que le véhicule soit maintenu dans un état conforme et sûr pendant toute la durée de la compétition.
5. S'assurer que le véhicule engagé et les pilotes sont bien ceux qui ont été désignés sur les documents officiels.
6. Veiller à ce que seules les personnes autorisées soient transportées dans le véhicule.
7. Être présents, ou dûment représentés, lors de la remise des documents.
8. Comprendre et accepter toutes les conséquences découlant de la RSG 93, même si le signataire peut être le pilote ou une autre personne autorisée par le participant.
9. S'assurer que le véhicule est présenté au bon endroit et au moment prescrit pour l'inspection officielle, et être présents pendant cette inspection.
10. Être responsables de la présentation de leur véhicule de compétition au contrôle technique, notamment en ce que :
 - a) le véhicule est conforme au groupe, à la catégorie ou à la classe, ainsi qu'aux règlements régissant l'épreuve, y compris leurs éventuelles modifications ;
 - b) le véhicule se trouve dans un état propre et sûr ;
 - c) les numéros de compétition et les autocollants publicitaires des sponsors (le cas échéant) sont conformes au règlement et correctement positionnés.
11. Disposer du droit exclusif de déposer une réclamation lors des épreuves.
12. Si le participant est une personne morale, désigner avant l'événement une personne physique pour le représenter pendant la réunion. La personne désignée peut être un pilote. Cette désignation doit être faite par écrit et disponible pendant la compétition ; elle peut être limitée dans le temps ou valable pour une durée maximale d'un an. En l'absence d'une telle désignation écrite, le pilote sera automatiquement considéré comme le représentant du participant.
13. Assumer la responsabilité principale de tous les actes et omissions de l'ensemble des personnes liées à son inscription (notamment ses pilotes, mécaniciens, membres du stand, passagers et équipes d'assistance), veiller à ce qu'elles respectent les règlements, et être responsable du paiement de toute amende infligée à ces personnes.

14. S'assurer que les formulaires d'inscription sont dûment signés avec leur(s) pilote(s), afin de formaliser leur statut juridique lors de l'événement concerné.

114. REPRÉSENTANT DU PARTICIPANT

Voir RSG 22. En l'absence de participant distinct, le pilote désigné (ou son parent/tuteur légal), ou, s'il y a plusieurs pilotes, le premier pilote désigné (ou son parent/tuteur légal), est considéré comme le représentant du participant et assume les devoirs et responsabilités y afférents.

115. PARTICIPANT RESPONSABLE DE SON REPRÉSENTANT

Nonobstant ce qui précède, un participant est responsable de toute infraction commise par un pilote agissant en tant que son représentant et, avec ce pilote, peut être passible de sanctions.

116. RESPONSABILITÉ INDIVIDUELLE

Toutes les personnes qui, pendant une compétition, sont liées à une inscription ne sont pas dégagées de leur responsabilité individuelle au titre des règlements applicables du seul fait des responsabilités assumées par le participant ou son représentant.

117. RÉSERVÉ

118. CONSOMMATION D'ALCOOL

Il est interdit à tout concurrent de consommer de l'alcool pendant sa participation à une épreuve, ainsi que pendant la période comprise entre la fin de cette épreuve et la décision des officiels de course sur toute réclamation et/ou tout appel qu'il aurait éventuellement déposés. Les contrevenants seront exclus de l'épreuve et signalés à FIM Africa pour d'éventuelles mesures complémentaires.

Des mesures peuvent également être prises à l'encontre de tout concurrent dont les proches ou les accompagnants, en état d'ivresse, causent des problèmes aux officiels de course. Il est interdit d'apporter de l'alcool dans le paddock et d'y consommer de l'alcool.

119. RÉSERVÉ

120. INTERDICTION D'ABANDONNER UNE COMPÉTITION POUR EN DISPUTER UNE AUTRE

Il est interdit aux participants et aux pilotes d'abandonner une compétition ou de ne pas y prendre part afin de participer à une autre.

Tout concurrent inscrit, ou tout pilote engagé dans une compétition, qui ne s'y présente pas ou participe à une autre compétition le même jour ou à un autre endroit, sera suspendu (retrait temporaire de licence) à compter du début de cette autre compétition, pour une durée jugée appropriée par FIM Africa.

Si les deux compétitions se déroulent dans des pays différents, FIM Africa et la FMN concernée conviennent de la durée de la suspension ; à défaut d'accord, la question est soumise à la FIM, dont la décision est définitive.

121. RESPONSABILITÉ DES PILOTES, COPILOTES ET PASSAGERS

Les pilotes, copilotes et passagers doivent connaître les articles, règles et règlements régissant la compétition à laquelle ils participent.

En particulier, ils doivent :

1. Être titulaires d'une licence de compétition FIM du niveau approprié pour la compétition à laquelle ils participent, cette licence devant être disponible à tout moment pendant la compétition.
2. Avoir, le cas échéant, passé un examen médical préalable à la délivrance de la licence.
3. Présenter en personne leur licence lors du contrôle administratif et/ou fournir les documents requis.
4. Porter les vêtements et équipements de protection obligatoires approuvés pour la compétition en question.
5. Refuser de concourir avec un véhicule dont ils savent qu'il n'est pas éligible pour la compétition concernée.
6. Ne pas participer à plus d'une réunion par jour, sauf autorisation de la FMN compétente.
7. **Ne participer ou ne s'inscrire à des compétitions dans des pays autres que celui ayant délivré leur licence que si :**
 - a) Ils disposent de l'autorisation écrite (autorisation de départ) de leur propre FMN ;
 - b) L'événement figure au calendrier sportif continental/intercontinental.
8. Obéir à tout moment aux instructions d'un officiel dûment autorisé de la réunion, et soumettre tout différend avec ces officiels au directeur de course.
9. Être présents à toutes les réunions ou séances d'information lorsque cela est requis par le règlement ou par le jury/les commissaires de la réunion, ainsi qu'aux remises de prix ou cérémonies où leur présence est exigée, sauf accord préalable avec les organisateurs.
10. Ne participer qu'à des courses sur circuit et à des épreuves de vitesse se déroulant sur des pistes approuvées par la FIM ou par FIM Africa.
11. Ne participer qu'à des compétitions approuvées par FIM Africa par la délivrance d'un permis d'organisation. **La participation à des épreuves non autorisées par la FMN du pays où se déroule l'épreuve entraînera les mesures disciplinaires les plus sévères, pouvant aller jusqu'au retrait de la licence FIM.**
12. Connaître le contenu du présent règlement et, en particulier, les règles de conduite propres à la compétition à laquelle ils participent.
13. Accepter d'être liés par le présent règlement, cet accord étant matérialisé par la signature du titulaire sur le formulaire de demande de licence.
14. Ne pas avoir une connaissance préalable du parcours à suivre lors des rallies, épreuves, courses tout-terrain, courses d'endurance ou épreuves similaires, sauf si FIM Africa a expressément autorisé les concurrents à prendre connaissance du parcours à l'avance.

122. CONNAISSANCE ET RESPECT DES RÈGLES

Toute personne, groupe de personnes, etc., qui organise une compétition ou y participe est réputé, par le simple fait de demander un permis d'organisation, de demander une licence à la FIM ou de s'inscrire à une compétition :

1. Avoir pris connaissance du présent RSG.
2. S'être soumis sans réserve aux conséquences découlant du présent règlement et de ses modifications ultérieures, et avoir accepté de payer, à titre de dommages-intérêts forfaitaires, toute amende ou tout frais qui pourrait lui être imposé, dans les limites maximales fixées par le barème des frais.
3. Avoir renoncé, sous peine de disqualification (voir RSG 186), **au droit de saisir tout arbitre ou tribunal non prévu dans le présent règlement, sauf accord écrit de FIM Africa.**

4. Avoir accepté d'exonérer et de dégager de toute responsabilité les promoteurs, FIM Africa et ses administrateurs, employés, officiels, préposés, agents et représentants, pour toute responsabilité envers toute personne ou organisme, en lien avec toute réunion, compétition ou événement organisé en vertu du présent règlement, quelle qu'en soit la cause réelle ou présumée.
5. Dans le cas des concurrents (participants, pilotes ou passagers), avoir accepté de dégager de toute responsabilité et d'indemniser tous les autres concurrents, leurs préposés ou agents, de toute responsabilité envers ces participants, propriétaires ou détenteurs de véhicules, pilotes, copilotes ou passagers, en relation avec la conduite de leurs véhicules ou tout autre acte, omission ou événement survenu au cours d'une course ou d'essais officiels.
6. Avoir convenu, comme indiqué aux alinéas 4) et 5), avec chacune des personnes et organismes mentionnés, afin que chacun d'eux puisse bénéficier de ces engagements.
7. Avoir accepté de se soumettre à un contrôle antidopage/alcoolémie par un agent habilité avant, pendant ou après toute manifestation, réunion ou compétition, et accepté de fournir des échantillons sanguins et/ou urinaires à des fins d'analyse, afin de déterminer la présence éventuelle d'alcool ou de substances interdites au sens du Code antidopage de FIM Africa, conformément aux procédures prescrites par l'AMA et contenues dans le Code antidopage de FIM Africa.
8. Avoir accepté pleinement que, si l'analyse révèle la présence d'alcool ou de drogues, ou en cas de refus de se soumettre aux prélèvements, FIM Africa appliquera les sanctions disciplinaires prévues par son Code antidopage, conformément aux prescriptions de l'AMA.

123. FUMER DANS LES ZONES INTERDITES

Il est strictement interdit de fumer dans les stands, dans la voie des stands et sur le muret des stands. Il est également interdit de fumer à proximité de carburant ou de tout autre liquide/matériau inflammable. Les contrevenants s'exposent à des sanctions prononcées par les officiels de course.

124. CAMÉRAS ET APPAREILS D'ENREGISTREMENT

Aucune caméra ni aucun appareil d'enregistrement ne peut être fixé au casque ou à toute autre partie du corps d'un concurrent. Les contrevenants ne seront pas autorisés à participer à l'événement tant que la non-conformité n'aura pas été corrigée.

125. LICENCES DÉLIVRÉES PAR LA FIM

Licences de compétition pour les participants.

126. LICENCES DÉLIVRÉES PAR FIM Africa

Licences d'officiels, licences de compétition et licences de participants.

127. DÉLIVRANCE ET RETRAIT DES LICENCES FIM / FIM AFRICA

L'octroi d'une licence FIM/FIM Africa ne peut être refusé si le candidat remplit les critères d'attribution définis par les règlements applicables.

Toutes les licences FIM/FIM Africa sont fournies et délivrées par la FMN du demandeur.

La FIM, FIM Africa et les FMN peuvent :

1. Refuser de délivrer une licence FIM/FIM Africa pour des raisons justifiées ; tout refus doit être notifié par écrit et accompagné d'un bref exposé des motifs.



2. Retirer une licence FIM/FIM Africa à la suite d'une sanction disciplinaire définitive prononcée par la FIM.
3. Sanctionner la participation à des réunions/événements non autorisés par la FIM, FIM Africa ou leurs FMN.
4. Exiger, au cours d'une réunion, que les titulaires de licences FIM/FIM Africa présentent leurs licences sur demande du commissaire en chef FIM ou du président du jury.

128. LICENCE FIM POUR LES PARTICIPANTS

La licence FIM est le document requis pour toute personne physique ou morale souhaitant participer, à quelque titre que ce soit, à des réunions organisées sous l'autorité de la FIM et/ou des CONU.

Le titulaire d'une licence FIM s'engage à respecter les règlements de la FIM ainsi que ceux de la FMN qui délivre la licence, et à accepter les sanctions applicables en cas d'infraction.

129. LICENCE FIM POUR LES PILOTES, PASSAGERS ET ÉQUIPES

1. La licence FIM est le document qui permet aux pilotes de participer aux compétitions organisées sous l'autorité de la FIM et/ou des CONU.
2. La licence de pilote pour les championnats du monde, les épreuves primées FIM et les championnats continentaux est établie conformément aux annexes et/ou règlements pertinents de la compétition concernée.
3. La licence FIM de passager n'est valable que pour la participation en tant que passager.
4. Les FMN sont responsables de la délivrance des licences valables pour les épreuves internationales et nationales, conformément au système de validité des licences de pilote publié chaque année dans l'Annuaire FIM et sur le site de la FIM. Pour être valables, les licences internationales FIM doivent être commandées par les FMN exclusivement via l'application Extranet de la FIM.
5. Avant de délivrer une licence FIM valable pour les championnats FIM, les épreuves primées, les championnats continentaux ou les réunions internationales, la FMN doit vérifier l'identité, la nationalité et/ou la résidence permanente du demandeur, son âge, son état de santé et son aptitude à participer aux réunions pour lesquelles la licence est demandée. La FMN doit également s'assurer que le demandeur n'est pas suspendu ou disqualifié par la FIM ou par la FMN pour des raisons réglementaires ou disciplinaires.
6. Une licence FIM peut être délivrée à un pilote étranger après que la FMN saisie de la demande a obtenu l'accord (autorisation) de la FMN du pays dont il est ressortissant ou dans lequel il réside de manière permanente. Cette FMN peut subordonner son accord à la souscription d'une licence nationale de pilote avant d'autoriser la délivrance de la licence FIM valable pour les championnats FIM, les épreuves primées ou les réunions internationales. Cette autorisation n'est accordée qu'une seule fois pour la période de validité de la licence. En cas de litige, la question est tranchée en dernier ressort par FIM Africa, ou, à défaut, renvoyée à l'Administration de la FIM. Toute demande de licence internationale supplémentaire pour la même période auprès d'une autre FMN est interdite.
7. Néanmoins, si un pilote est invité par la FMN d'un pays dont il possède la nationalité à rejoindre l'équipe nationale de cette FMN au cours de la même année, il est autorisé à participer avec sa licence actuellement valide pour la discipline et/ou le championnat concerné.
8. Un pilote ayant la double nationalité ne peut rejoindre qu'une seule équipe nationale par année civile.
9. Pour les compétitions dont une partie se déroule sur la voie publique, le pilote doit être titulaire d'un permis de conduire valide pour les motocyclettes, lorsque la législation du pays où se déroule la compétition l'exige, ainsi que d'une licence de pilote FIM en cours de validité.

130. RÉSERVÉ

131. RÉSERVÉ

132. RÉSERVÉ

133. RÉSERVÉ

134. RÉSERVÉ

135. RÉSERVÉ

136. PRÉSENTATION DE LA LICENCE

Un concurrent doit présenter sa licence à la demande d'un officiel lors d'une réunion.

Il est essentiel que le secrétaire de l'événement, agissant au nom des organisateurs, en collaboration avec le secrétaire général de FIM Africa, vérifie la licence de chaque concurrent, afin de confirmer qu'il est éligible et que sa licence est valable pour la catégorie dans laquelle il est inscrit. Le non-respect de cette consigne entraînera des mesures disciplinaires à l'encontre des concurrents et des organisateurs.

137. FORMULAIRE D'APTITUDE MÉDICALE

Tous les concurrents qui demandent une licence de compétition doivent remettre le formulaire médical d'aptitude physique prescrit par FIM Africa, dûment rempli et signé par eux. Toute fausse déclaration relative à l'aptitude médicale à concourir expose le contrevenant à des mesures disciplinaires, à la discrétion de FIM Africa, pouvant aller jusqu'à la disqualification (voir RSG 186).

Les pilotes qui ont l'intention de concourir à l'étranger doivent se conformer aux règlements spécifiques de l'organisme continental/intercontinental concerné (ou de la FIM) relatifs à l'aptitude médicale.

138. PRÉSENTATION D'UN CERTIFICAT MÉDICAL

Si, pour quelque raison que ce soit, FIM Africa a des doutes quant à l'aptitude ou aux capacités d'un concurrent, ce dernier peut être tenu de produire un rapport médical établi par un spécialiste agréé par le CMO/CMC de l'épreuve.

Tout concurrent hospitalisé à la suite d'un accident doit fournir un certificat médical délivré par un médecin ou un spécialiste qualifié avant d'être autorisé à reprendre la compétition.

139. FRAIS DE LICENCE

Lors de la délivrance d'une licence par la FIM, une redevance est due à la FIM par la FMN, conformément aux barèmes de licences de la FIM, que celle-ci peut modifier à tout moment sans préavis. Les licences FIM Africa (FIMA) sont payées par la FMN à l'Administration de FIM Africa.

Lors de la délivrance d'une licence par FIM Africa, une redevance est due par la FMN conformément aux tarifs de licences fixés par FIM Africa, que celle-ci peut également modifier à tout moment sans préavis. Les licences FIMA sont payées par la FMN à l'Administration de FIM Africa.

PARTIE 6 - CERTAINS POUVOIRS ET RESPONSABILITÉS DES PROMOTEURS/ORGANISATEURS

140. POUVOIRS DES PROMOTEURS/ORGANISATEURS (Voir RSG 99)

Le promoteur peut :

1. Par l'intermédiaire du directeur de course, et avec l'accord préalable du jury/des commissaires de la réunion, supprimer une partie du parcours ou de la compétition, ou ignorer une partie des résultats, en cas de circonstances imprévues et de bonne foi. La longueur de la course ne peut être réduite que conformément à la RSG 272. Pour l'annulation ou le report, se référer à la RSG 244.
2. Distribuer les récompenses à sa discrétion si, en raison de circonstances imprévues et de bonne foi, la compétition est interrompue avant son terme prévu.
3. Offrir des récompenses supplémentaires.
4. Avec l'accord préalable du jury/des commissaires de la réunion, modifier l'ordre des épreuves au cours d'une réunion, à condition que tous les concurrents en soient informés.
5. Avant la réunion, fusionner des classes ou créer des classes supplémentaires si la nature et le nombre d'inscriptions le justifient, à condition que cette intention soit notifiée par écrit à tous les concurrents concernés au moins sept (7) jours ouvrables avant la compétition ou dans les deux (2) jours ouvrables suivant la date limite d'inscription, selon la date la plus proche.
6. Offrir au participant ou à tout pilote ou véhicule susceptible d'être exclu en vertu de la RSG 99 la possibilité d'être transféré dans une catégorie ou une compétition appropriée au sein de la réunion, si une telle catégorie existe.
7. Vérifier l'éligibilité de tout véhicule et/ou concurrent avant, pendant ou après la compétition, à condition que cette intention soit mentionnée dans les RP ou, à défaut, notifiée au participant dans les trente (30) minutes suivant la publication des résultats provisoires.
8. Exiger que le véhicule soit démonté par le participant, selon les instructions du commissaire technique, afin de vérifier son éligibilité.
9. Exiger que les composants et/ou échantillons et/ou informations techniques spécifiés soient fournis par le participant, selon les instructions données.
10. Exiger du participant qu'il supporte tous les frais liés à l'exercice des droits prévus aux points 7), 8) et 9) ci-dessus.
11. Exiger du participant le paiement de frais pour le réexamen de tout véhicule refusé lors de l'inspection.
12. Préciser la manière de départager une égalité (ex aequo) lorsque les dispositions du règlement ne permettent pas d'aboutir à un résultat clair.

141. RESPONSABILITÉ DES PROMOTEURS/ORGANISATEURS

Outre les responsabilités énoncées dans le RTS Africa de la FIM, les RTS et toute instruction pertinente, les promoteurs/organisateur doivent en particulier :

1. Veiller à ce que les RP et les instructions finales ne soient pas en contradiction avec le RSG de FIM Africa, les RSS (SSR) ou toute autre instruction émise par FIM Africa.
2. Publier les RP et les mettre à la disposition des concurrents potentiels.
3. Vérifier les licences des concurrents.
4. Organiser un briefing des pilotes dès que possible avant le début de la course, afin de permettre aux participants et pilotes d'obtenir des éclaircissements sur les SR, les instructions finales ou toute question non spécifiquement couverte par un règlement. Lorsque les circonstances l'imposent, ce briefing peut être organisé par voie électronique.
5. Indiquer dans les RP ou les instructions finales les détails relatifs à la date, au lieu et, le cas échéant, aux modalités (en cas de briefing électronique) du briefing des pilotes.

6. **Soumettre les projets de RP au moins six (6) semaines avant la compétition (douze (12) semaines dans le cas d'un championnat continental).** Les RP (sauf pour les événements continentaux/intercontinentaux) **ne doivent pas reproduire, en tout ou en partie, les RSS (SSR) de FIM Africa.** Si l'on souhaite attirer l'attention sur certaines RSS (SSR) particulières, il convient de s'y référer par leur numéro. Les RP doivent donc être soigneusement vérifiés par rapport aux RSS (SSR) pertinentes afin d'éviter toute répétition ou contradiction.
7. Émettre des instructions finales pour traiter des points particuliers soulevés après la publication des RP ; toutefois, dans la mesure où ces instructions seraient contraires aux RP ou aux présentes règles, ou imposeraient des sanctions (sauf circonstances exceptionnelles approuvées par FIM Africa), elles sont considérées comme nulles.
8. Avant le début de la compétition, fournir au jury/aux commissaires de la réunion – et en particulier au président du jury FIM Africa (commissaire principal) – des copies des SR, des instructions officielles finales adressées aux concurrents, ainsi que tout autre document ou information remis aux concurrents. Les organisateurs doivent informer le jury/les commissaires de l'heure et du lieu de départ et d'arrivée (le cas échéant) et leur fournir toutes les informations et tous les moyens nécessaires, y compris les billets d'entrée, afin de leur permettre d'exercer leurs fonctions. Ces obligations s'appliquent également au responsable technique/contrôleur technique, au médecin-chef et/ou coordinateur médical en chef, au commissaire en chef et au responsable de l'environnement. Le non-respect de ces exigences expose les organisateurs à une pénalité ou à une amende (voir le barème des frais et amendes).
9. Fournir, au moins quarante-huit (48) heures avant le début d'une compétition, au Directeur sportif de FIM Africa et au Secrétaire général de FIM Africa, ainsi que pour publication sur le site web de FIM Africa, la liste officielle des concurrents et des pilotes inscrits.
10. Après la compétition, les promoteurs doivent :
 - a) Informer FIM Africa des résultats dans les **soixante-douze (72) heures** suivant la compétition. Les résultats doivent indiquer les numéros de licence et les noms de tous les concurrents. Le non-respect de cette exigence entraînera des mesures disciplinaires de la part de FIM Africa.
 - b) Fournir à FIM Africa une copie du programme officiel de l'événement (voir RSG 89).
 - c) Soumettre au jury/aux commissaires de la réunion leur rapport écrit, accompagné des résultats complets, des numéros de licence, des noms et de toutes les informations nécessaires pour permettre au jury/aux commissaires d'établir leur propre rapport destiné à FIM Africa.
 - d) Par l'intermédiaire du directeur de course, transmettre ces rapports dans un délai de soixante-douze (72) heures, faute de quoi des sanctions seront automatiquement appliquées.
 - e) Le cas échéant, distribuer tous les frais de départ et primes dans les quatorze (14) jours ouvrables suivant la finalisation des résultats de la compétition, ou dans tout délai supplémentaire accordé par FIM Africa. Les récompenses doivent être remises dans un délai similaire, sauf si les RP prévoient une date ou une cérémonie spécifique.
 - f) Rembourser les frais d'inscription aux participants n'ayant pas pris le départ, au plus tard quatorze (14) jours ouvrables après la date de la compétition/de l'événement.
 - g) Lorsque les RP prévoient une remise des prix dans le programme de l'événement et que des circonstances entraînent un retard déraisonnable dans l'annonce des résultats après l'épreuve, le jury/les commissaires peuvent reporter cette annonce à une date ultérieure, après en avoir informé tous les concurrents présents.
 - h) Lorsque les prix ou récompenses sont remis à la fin d'un événement, les concurrents absents de la cérémonie peuvent être réputés y renoncer, sauf s'ils ont obtenu l'autorisation préalable du directeur de course de s'absenter.
11. Veiller à ce qu'une copie du **plan de sécurité** de l'événement soit présentée lors de la première réunion du jury/des commissaires et distribuée à tous les membres du jury/des commissaires.

142. RESPONSABILITÉ DES PROMOTEURS DE TOUS LES ÉVÉNEMENTS MOTOCYCLISTES

Les promoteurs/organisateur DOIVENT fournir au minimum les services suivants :

1. Les essais (le cas échéant) doivent être placés sous le contrôle de membres compétents des clubs organisateurs (c'est-à-dire des commissaires suffisamment formés et correctement équipés). Pour les courses sur circuit fermé, **tous les postes de commissaires doivent être pourvus pour les essais officiels, les qualifications et les courses.**
2. Un équipement de lutte contre l'incendie en nombre suffisant doit être disponible, entretenu régulièrement et maintenu en parfait état de fonctionnement.
3. La sortie de la voie des stands doit être surveillée. L'ensemble du circuit doit être visible par des officiels en liaison radio ou téléphonique avec l'officiel chargé du contrôle de la course.
4. **Un service de secours médical conforme aux dispositions du Code médical du présent règlement doit être en place.**
5. Le cas échéant, des balances calibrées (de préférence accompagnées de poids de contrôle pour vérifier leur précision) doivent être fournies pour permettre la pesée des véhicules de course.
6. Lorsque des « voitures de course » (voitures de sécurité, voitures médicales, etc.) sont utilisées, les promoteurs/organisateur doivent s'assurer que ces véhicules sont correctement assurés et que leurs occupants portent des casques et des ceintures de sécurité lorsqu'ils circulent sur le circuit.

ARTICLE 7 – OFFICIELS

Il est rappelé à tous les officiels qu'ils doivent respecter le code de conduite à tout moment.

143. LISTE DES OFFICIELS

Aucun officiel ne peut être âgé de moins de 16 ans.

Le terme « officiels » désigne les personnes ci-après, qui peuvent disposer d'assistants.

Cette liste n'est pas nécessairement exhaustive.

Les officiels doivent être majeurs et, pour toutes les compétitions, titulaires d'une licence et assurés par la FMN ou par la FIM.

1. Directeur de course
2. Directeur de la réunion
3. Jury / Commissaires de la réunion
4. Consultants techniques ; Commissaires techniques
5. Médecin-chef
6. Coordinateur médical en chef
7. Chef de piste / Responsable sécurité
8. Starters
9. Responsable environnement

Les « officiels » suivants ne doivent pas nécessairement être licenciés par FIM Africa ou la FIM, mais doivent être autorisés par la FMN :

1. Personnel médical
2. Responsables du contrôle des foules ; responsables des communications et des radios
3. Responsable des relations avec les concurrents (ou fonction équivalente)
4. Secrétaire de la réunion
5. Secrétaire du jury
6. Chronométrateurs et pointeurs
7. Commissaires de piste
8. Commissaires de stands et de paddock
9. Commissaires de piste chargés de la sécurité et de la prévention des incendies
10. Observateurs de circuit / juges de fait

144. DÉFINITION DU RÔLE DES OFFICIELS

Le rôle d'un officiel est le suivant :

1. Guider ou contribuer à l'organisation d'un événement ; et/ou
2. Vérifier que les règlements FIM Africa (RSG, RSS (SSR)et SR) régissant l'événement sont respectés.

Un officiel ne doit exercer aucune autre fonction que celles liées à sa nomination, sauf en cas de force majeure. Aucun officiel ne peut occuper plus d'un poste lors d'un championnat continental.

145. RELATIONS PROFESSIONNELLES INTERDITES / CONFLITS D'INTÉRÊTS

Tout officiel qui, du fait de sa nomination, se trouve en situation de « conflit d'intérêts », ou pourrait raisonnablement être perçu comme tel en raison de son emploi habituel et/ou de sa situation familiale, est tenu de le signaler à l'Administration de FIM Africa avant la compétition.

Le Conseil d'administration doit approuver la collaboration de membres d'une même famille en tant qu'officiels lors de tout événement FIM Africa, afin d'éviter tout conflit d'intérêts réel ou perçu.

146. LICENCES DES OFFICIELS

Certains officiels impliqués dans les événements doivent être titulaires d'une licence délivrée par FIM Africa (voir RSG 143).

Les critères et la nécessité de détenir une telle licence sont déterminés par FIM Africa ou la FIM, de même que les conditions d'octroi.

Le montant des droits de licence est fixé par FIM Africa (voir Barème des frais et indemnités).

Ces licences peuvent être retirées par FIM Africa ou par la FIM (selon le cas) si leur titulaire se révèle incompetent ou commet une infraction grave.

FIM Africa tient à jour une liste de tous les officiels titulaires d'une licence en cours de validité.

Tout officiel qui se mettrait à la disposition d'un organisateur ne disposant pas d'un permis d'organisation délivré par FIM Africa peut être suspendu, à la seule discrétion de FIM Africa.

147. DROIT DE SUPERVISION

1. Outre les officiels mentionnés à la RSG 143, FIM Africa peut nommer des personnes chargées d'assister, en tant qu'observateurs, à toute manifestation sollicitant le statut d'« événement FIM Africa » ou d'« événement soutenu par FIM Africa ».
2. FIM Africa peut désigner des membres de ses commissions ou d'autres personnes qualifiées pour observer toute manifestation organisée sur son territoire.

148. DROIT DE FIM Africa DE NOMMER DES OFFICIELS

Pour tout championnat, coupe ou trophée continental/intercontinental, FIM Africa a le droit de nommer divers officiels de course, qui rendent directement compte à l'organisme continental/intercontinental qui les a désignés.

149. OFFICIELS NÉCESSAIRES

Lors de chaque réunion ou événement, il doit y avoir au minimum :

- **deux membres du jury / commissaires de la réunion (représentant FIM Africa),**
- un directeur de course,
- un commissaire technique.

Pour les événements continentaux/intercontinentaux, il doit y avoir au moins trois membres du jury / commissaires de la réunion.

Si un nombre supérieur est nommé, il doit toujours être impair.

Pour les événements de championnat FIM Africa, les officiels listés à la RSG 143 doivent être désignés.

150. CONSOMMATION D'ALCOOL

Aucune personne exerçant une fonction officielle ne peut consommer d'alcool tant qu'elle n'a pas entièrement terminé ses fonctions officielles.

Les contrevenants s'exposent à des mesures disciplinaires, à la discrétion de FIM Africa.

151. RÔLES ET RESPONSABILITÉS DU JURY / DES COMMISSAIRES

Toute personne appelée à agir en tant que commissaire doit être en possession des documents suivants :

a) RSG FIM Africa.

b) RÈGLEMENTS PARTICULIERS PERMANENT(SSR).

c) Codes sportifs continentaux/intercontinentaux (CSI), le cas échéant.

d) RÈGLEMENTS PARTICULIERS(RP) et instructions finales publiés par les promoteurs/organisateur pour la réunion.

1. La fonction du jury/des commissaires, agissant en tant qu'organe collégial et non à titre individuel, est de constituer une instance judiciaire impartiale, veillant à ce que les organisateurs traitent les concurrents équitablement et que ces derniers respectent les organisateurs.
2. Le directeur de course est responsable de la sécurité des spectateurs, des officiels et des concurrents. Le jury/les commissaires ne s'occupent pas de ces questions, sauf en cas d'urgence ou s'il apparaît que le directeur de course ne prend pas les mesures appropriées.
3. Pour les épreuves autres que les épreuves continentales/intercontinentales, où le jury/les commissaires ont la responsabilité principale, le directeur de course est le directeur général de la réunion. Le jury/les commissaires ne doivent pas s'immiscer dans l'exercice de ses fonctions ni assumer des responsabilités qui incombent légitimement au directeur de course.
4. Au cours d'une réunion, le jury/les commissaires doivent signaler au directeur de course toute lacune grave d'organisation portée à leur connaissance qui, si elle n'est pas immédiatement corrigée, pourrait mettre en danger les spectateurs, les officiels ou les concurrents.
5. Le jury/les commissaires ne doivent pas, sauf en cas d'urgence extrême, donner des instructions directement aux officiels ou aux concurrents ; ils doivent passer par l'intermédiaire du directeur de course, sauf s'ils estiment que la réunion n'est pas conduite correctement ou en toute sécurité, ou que des questions importantes sont négligées par le directeur de course.
6. Si des mesures urgentes s'imposent, le directeur de course doit être informé dès que possible des décisions prises par le jury/les commissaires.
7. Si les circonstances le justifient, FIM Africa peut nommer un ou plusieurs jurés/commissaires suppléants pour instruire des réclamations ne pouvant être entendues pendant l'épreuve concernée.

152. RESPONSABILITÉ ET AUTORITÉ DU JURY / DES COMMISSAIRES DE LA RÉUNION

- 1) Le jury/les commissaires de la réunion ont le pouvoir de faire appliquer les CSI (lorsqu'ils s'appliquent aux épreuves continentales/intercontinentales), les RSG, les RSS (SSR) et les SR, dès qu'ils sont habilités à agir.
- 2) Le jury/les commissaires de la réunion ne sont en aucun cas responsables de l'organisation de l'événement et n'exercent aucune fonction exécutive à cet égard. Ils n'engagent leur responsabilité que vis-à-vis de FIM Africa.

À titre d'exception, lorsqu'une réunion est organisée directement par FIM Africa, le jury/les commissaires de cette réunion peuvent cumuler leurs fonctions avec celles des organisateurs.

Dans une réunion comprenant plusieurs compétitions, il peut y avoir un jury/commissaires distinct pour chaque compétition.

Lorsque FIM Africa a nommé un ou plusieurs commissaires de réunion, ce commissaire, ou, s'il y en a plusieurs, celui désigné comme commissaire principal, agit en qualité de président du jury/des commissaires de la réunion.

- 3) Ils peuvent, dans des circonstances exceptionnelles, modifier le règlement.
- 4) Ils peuvent interdire le déroulement de toute compétition non conforme au règlement applicable, ou en cas de force majeure, ou pour des raisons de sécurité.
- 5) Ils peuvent modifier ou demander la modification du programme, des services ou des installations, qu'elles aient ou non été suggérées par le directeur de course, afin d'améliorer la sécurité des concurrents ou du public.
- 6) Ils peuvent nommer des suppléants en cas d'absence de l'un d'entre eux, afin de garantir que le nombre requis de membres est présent.

- 7) Ils peuvent reporter une épreuve en cas de force majeure ou pour des raisons de sécurité.
- 8) Ils peuvent autoriser un changement de pilote si ce changement est prévu dans les RP ou les SSR.
- 9) Ils peuvent autoriser un nouveau départ après l'arrêt d'une compétition.
- 10) Le cas échéant, ils peuvent augmenter la pénalité prévue pour un faux départ.
- 11) Ils déterminent si une compétition doit être déclarée terminée après avoir été interrompue par le directeur de course.
- 12) Ils peuvent autoriser un nouveau départ en cas d'arrivée ex æquo.
- 13) Ils peuvent modifier le classement.
- 14) Ils doivent enquêter ou faire enquêter sur tout incident ou infraction au règlement porté à leur connaissance.
- 15) Ils peuvent recommander à FIM Africa de prendre des mesures supplémentaires à l'encontre d'un concurrent pour toute infraction grave, y compris la tenue d'une commission d'enquête.
- 16) À la fin de la compétition ou de la réunion, ils doivent adresser à FIM Africa un rapport comportant au minimum : la liste des réclamations déposées (entendues ou rejetées), les appels reçus, leurs recommandations sur d'éventuelles sanctions supplémentaires, et une appréciation de la compétence des organisateurs.

Ce rapport doit être transmis à FIM Africa **dans un délai de sept (7) jours ouvrables à compter de la date de la compétition**. Les frais de réclamation et/ou d'appel retenus doivent être joints, que la réclamation ait été entendue ou non. Le rapport doit être honnête et impartial, et ne doit en aucun cas chercher à protéger les intérêts des promoteurs, organisateurs, officiels ou concurrents.

- 17) Ils doivent être présents à la réunion ou à l'événement depuis le début du premier contrôle administratif ou technique, jusqu'à l'expiration du délai de protestation suivant la publication des résultats provisoires ou jusqu'au traitement de toutes les protestations. Ils peuvent ajourner l'examen des protestations à une date et un lieu convenant à toutes les parties. Ce délai doit être prolongé pour couvrir tout contrôle technique final ou démontage.
- 18) En règle générale, le jury/les commissaires entrent en fonction au début de la première activité officielle de la réunion ou de l'événement (habituellement la documentation ou le contrôle technique). Tout litige antérieur à ce moment est du ressort exclusif de FIM Africa, seule compétente pour trancher les litiges concernant les inscriptions ou les modifications projetées des règlements jusqu'à ce stade. Leur rôle prend fin lorsqu'ils signent les résultats définitifs ou lorsque toutes les réclamations ont été entendues et que le délai de dépôt d'un avis d'intention d'appel a expiré.
- 19) Ils statuent sur toute réclamation survenant pendant la réunion de la manière qu'ils jugent appropriée, sous réserve des droits d'appel prévus dans le présent règlement. Les réclamations peuvent être reçues directement ou par l'intermédiaire du directeur de course. L'heure de réception doit être portée sur la réclamation et signée par le commissaire ou le directeur de course.
- 20) Ils doivent s'assurer que chaque réclamation a été déposée en stricte conformité avec le présent Règlement.
Les concurrents sont réputés connaître le RSG FIM Africa, et le jury/les commissaires n'ont pas pour mission de les aider ou de les conseiller sur la manière de déposer une réclamation.
- 21) Le jury/les commissaires et le directeur de course doivent veiller à ce que l'audition des réclamations se déroule à huis clos et entendre chaque partie séparément.
Le jury/les commissaires n'ont pas à agir comme procureurs ou défenseurs, mais doivent poser les questions nécessaires pour obtenir des éclaircissements, en laissant chaque partie exposer son cas à partir de la réclamation écrite déposée.

- 22) Les commissaires de club ne sont pas nommés pour protéger les intérêts des organisateurs ou des promoteurs, et ne doivent pas interpréter leurs responsabilités de cette façon.
- 23) Lorsqu'ils examinent les SR, les membres du jury/commissaires doivent s'en tenir au texte publié, en se concentrant sur le sens normal et littéral des dispositions, sans spéculer sur l'intention des rédacteurs. En cas d'ambiguïté, les RP doivent être lus et appréciés dans leur ensemble avant de statuer.
- 24) Si le jury/les commissaires ne parviennent pas à une décision unanime, la décision est prise à la majorité ; en cas de partage égal des voix, le commissaire principal dispose d'une voix prépondérante.
- 25) Si, pour quelque raison que ce soit, le jury/les commissaires ne peuvent rendre leur décision immédiatement après l'audience, ils doivent informer les parties concernées de la date et du lieu où la décision sera prononcée, verbalement et par écrit.
- 26) S'il existe une possibilité que des éléments nouveaux ou supplémentaires modifient les conclusions d'une affaire entendue, ils doivent réserver leur jugement. Dans ce cas, les parties doivent être informées, dans l'heure suivant la fin de l'audience, de l'heure et du lieu où la décision sera rendue (voir RSG 202).
- 27) Outre l'examen des réclamations, le jury/les commissaires peuvent être saisis d'une infraction présumée au règlement. Une audience est alors menée selon la même procédure que pour une réclamation, et, une fois la décision prise, le jury/les commissaires peuvent imposer une sanction (voir RSG 177, 178, 183 et 184).
- ab) Lorsqu'une décision du jury/des commissaires affecte les résultats d'une épreuve ou d'une course, ils doivent en informer au plus vite les officiels compétents, afin que les résultats provisoires puissent être amendés et republiés.

Remarque : le jury/les commissaires sont souvent sollicités pour donner des conseils à des concurrents mécontents ou s'estimant lésés par les actions des promoteurs.

Ils doivent fermement, mais avec tact, **refuser de donner de tels conseils**, qui découlent souvent de questions constituant en réalité des réclamations déguisées.

Dès lors qu'ils ont donné des conseils, sollicités ou non, aux concurrents ou aux organisateurs, les membres du jury/commissaires **se disqualifient automatiquement** pour traiter toute protestation ultérieure relative au même sujet ; ils ne peuvent alors plus exercer leurs fonctions judiciaires, ce qui conduit à des appels inutiles.

153. SANCTIONS POUVANT ÊTRE IMPOSÉES PAR LE JURY / LES COMMISSAIRES

Voir RSG 177.

154. RAPPORT DU JURY / DES COMMISSAIRES ET POUVOIRS DE FIM Africa

1) Le jury/les commissaires (en tant qu'organe) doivent transmettre leur rapport écrit à FIM Africa dans les sept (7) jours ouvrables suivant la date de l'événement, conformément aux RSG, en y joignant les documents reçus du directeur de course.

2) Si, au vu du rapport du jury/des commissaires ou d'autres éléments, FIM Africa estime que les résultats d'une compétition ont été établis de façon inappropriée ou incorrecte, qu'il y a eu violation des conditions du permis, manquement d'organisation, violation des RSG, RSS (SSR) ou SR, ou toute autre irrégularité, ou encore si le jury/les commissaires ont recommandé des mesures supplémentaires, FIM Africa est en droit d'ouvrir une enquête, comme prévu à la RSG 211 ou autrement.

Après avoir donné aux parties intéressées la possibilité d'être entendues, FIM Africa peut prendre toute décision qu'elle juge appropriée, même si aucune réclamation ou appel n'est en cours, et même si la violation n'a fait l'objet d'aucune réclamation ou appel.

3) Aucune enquête ne sera ouverte après l'expiration d'un délai de soixante (60) jours ouvrables à compter de la date de publication des résultats.

Sauf recommandation expresse du jury/des commissaires en faveur de mesures supplémentaires, aucune affaire ne sera instruite au titre des présentes règles si elle aurait pu et dû faire l'objet d'une réclamation ou d'un appel lors de la réunion où elle s'est produite, sauf si FIM Africa estime que les circonstances justifient une enquête formelle.

Toutes les parties impliquées doivent être informées de la date prévue pour l'audience avant l'expiration d'un délai de quatre-vingt-dix (90) jours ouvrables à compter de la publication des résultats.

FIM Africa se réserve le droit de prendre des mesures disciplinaires à l'encontre du jury/des commissaires s'il apparaît, après une compétition, que des incidents, infractions ou violations des règles sont survenus et n'ont pas été signalés dans leur rapport (voir RSG 152 (p)).

155. RÉSERVÉ

156. FONCTIONS ET POUVOIRS DU DIRECTEUR DE COURSE

Le directeur de course de la réunion dispose de l'autorité suprême pour la conduite de la réunion ou de la compétition et, sauf pour les événements continentaux/intercontinentaux, agit au nom des promoteurs/organiseurs conformément à la RSG 70.

Si aucun secrétaire de la réunion n'est désigné, le directeur de course assume automatiquement cette responsabilité.

Différents directeurs de course peuvent être désignés pour diverses épreuves au cours d'une même réunion.

Un ou plusieurs assistants peuvent être nommés et sont responsables devant le directeur de course.

Le rôle du directeur de course commence à l'ouverture des engagements et se termine à la signature de son rapport final au jury/aux commissaires de la réunion.

Quel que soit le statut de l'épreuve, le directeur de course doit être présent pendant toute sa durée.

Il est interdit à un directeur de course d'agir en tant que juge de fait lors d'une épreuve pour laquelle il officie en qualité de directeur de course (voir RSG 144).

Le directeur de course doit notamment :

1. Vérifier que tous les membres de l'organisation sont compétents et conscients de leurs responsabilités.
2. Coordonner et superviser l'ensemble des éléments participant à l'organisation des essais et des compétitions.
3. De manière générale, maintenir l'ordre, en coopération avec les autorités civiles.
4. S'assurer que tous les dispositifs de sécurité (et les barrières de sécurité, le cas échéant) sont en place et prêts à remplir leur fonction.
5. Informer le jury/les commissaires de la réunion si l'un de ces éléments manque ou est défectueux et les conseiller sur la marche à suivre.

6. Coopérer avec tout inspecteur, observateur ou consultant technique désigné par FIM Africa ; en cas de conflit, celui-ci est tranché par le jury/les commissaires de la réunion.
7. Contrôler le déroulement des essais et le respect du programme et des règlements, et, si nécessaire, informer le jury/les commissaires de toute proposition de modification jugée nécessaire dans l'intérêt de la compétition, de la sécurité publique ou en cas de « force majeure ».
8. Prendre ses propres décisions dans les limites de ses compétences telles que définies par le RSG, les RSS (SSR) et les RP de FIM Africa pour l'événement.
9. En cas de conduite dangereuse, antisportive ou imprudente, traiter ces incidents dans le cadre des pouvoirs qui lui sont conférés et, si nécessaire, demander au jury/aux commissaires d'imposer des sanctions supplémentaires.
10. Si un véhicule semble dangereux, ordonner son arrêt ou l'empêcher de prendre part à la compétition.
11. Vérifier que les résultats (y compris les pénalités) sont correctement établis et communiqués le plus rapidement possible aux concurrents, et qu'ils sont rectifiés si une erreur manifeste est constatée.
12. Arrêter les essais ou l'épreuve par les moyens appropriés lorsqu'il estime qu'il est dangereux de continuer.
13. Surveiller les participants, pilotes et véhicules afin d'empêcher toute personne disqualifiée, suspendue ou exclue, ou tout pilote ou véhicule non éligible, de participer à l'épreuve, et ordonner leur retrait du parcours ou de son enceinte.
14. En collaboration avec le starter (le cas échéant), amener les véhicules au départ conformément à l'ordre établi et, si nécessaire, donner le signal de départ.
15. Tenir le jury/les commissaires pleinement informés de tous les incidents.
16. Informer par écrit le pilote ou, en son absence, le participant ou le directeur d'équipe, de toute pénalité infligée, dans les meilleurs délais.
17. Recevoir toute réclamation dirigée contre ses décisions ou d'autres décisions et la transmettre au jury/aux commissaires de la réunion.
18. Signaler au jury/aux commissaires toute infraction au règlement ou tout comportement inapproprié d'un concurrent, ainsi que les détails des pénalités éventuellement infligées.
19. Recueillir les rapports des chronométrateurs, des techniciens et des observateurs, ainsi que toutes les autres informations nécessaires à l'établissement des résultats.
20. Transmettre au jury/aux commissaires les résultats provisoires et définitifs, dûment signés.
21. Préparer, avec l'aide du secrétaire de la réunion, le rapport final de l'événement ou de la réunion et le transmettre au jury/aux commissaires, puis envoyer des copies à FIM Africa dans **les sept (7) jours ouvrables** suivant la date de la compétition.
22. Pour les championnats continentaux et les championnats régionaux FIM Africa, fournir à l'Administration les résultats complets de la compétition dans les soixante-douze (72) heures suivant l'événement.

157. SANCTIONS POUVANT ÊTRE IMPOSÉES PAR LE DIRECTEUR DE COURSE

Le directeur de course est habilité à sanctionner les concurrents dans les cas ci-après et doit notifier son intention de le faire.

a. En général :

- i. Adresser une réprimande, infliger une amende (jusqu'au maximum indiqué au Barème des frais et indemnités, sauf dans les cas visés à la RSG 176), imposer une pénalité de temps, exclure un concurrent et/ou lui interdire de participer pour violation d'une règle pour laquelle aucune pénalité spécifique n'est prévue ; ceci ne s'applique pas aux épreuves continentales/intercontinentales, pour lesquelles la sanction doit être décidée par le jury/les commissaires.
- ii. Exclure ou empêcher de participer un concurrent et/ou infliger une amende au participant dont le véhicule a été signalé par le consultant technique comme contrevenant aux règlements et spécifications (voir RSG 176).

Le directeur de course ne peut toutefois pas substituer une amende à une exclusion en cas d'infraction à des règles ou spécifications techniques, sauf si cette infraction est mineure et si le consultant technique désigné estime qu'elle ne confère absolument aucun avantage au concurrent.

b. Dans les courses sur circuit ou les épreuves de vitesse :

- i. Présenter le drapeau noir à un concurrent, lui enjoignant de s'arrêter conformément aux prescriptions.
- ii. Imposer la pénalité de temps prévue pour une infraction signalée par un juge de fait ou un officiel de l'épreuve et en informer immédiatement le stand du concurrent.

c. Dans les épreuves tout-terrain, d'enduro et de cross-country :

Imposer les pénalités de temps prévues, ou l'exclusion, pour arrivée en retard ou en avance aux contrôles et/ou pour dépassement du maximum autorisé :

- i. de retard aux contrôles, ou
- ii. de temps de course pour certaines sections du parcours.

Les concurrents pénalisés doivent en être informés et disposer de la possibilité de contester les conclusions du directeur de course auprès du jury/des commissaires de la réunion.

158. CLASSEMENT DES DIRECTEURS DE COURSE (COC)

- a. Nul ne peut exercer les fonctions de directeur de course, ni être désigné comme tel pour une épreuve FIM Africa, sans avoir obtenu, conformément aux règlements, une qualification au moins équivalente à la catégorie de la compétition pour laquelle il doit officier.
- b. Toute personne souhaitant être classée conformément au point a) doit en faire la demande en temps utile auprès de FIM Africa, qui lui fournira les informations nécessaires.
- c. Nul ne sera classé sans avoir suivi le séminaire approprié et réussi l'examen organisé par FIM Africa. Toutefois, si un candidat démontre à FIM Africa des compétences et une expérience suffisantes, celle-ci peut le dispenser du séminaire ; tous les candidats doivent néanmoins réussir l'examen.
- d. Toute classification accordée en vertu du présent règlement peut être révisée à tout moment par FIM Africa, qui se réserve le droit, à sa seule discrétion, de modifier ou de retirer une classification. Les demandes de reclassement ou de renouvellement doivent être adressées par écrit à la commission sportive compétente de FIM Africa.

e. Même lorsqu'un candidat remplit toutes les conditions et obtient une note élevée à l'examen, le classement attribué dépendra de son expérience et des recommandations de la commission sportive compétente de FIM Africa.

f. Une personne ayant obtenu une note élevée mais un classement inférieur sera informée que sa licence pourra être reclassée sans nouvel examen une fois un niveau d'expérience suffisant acquis.

g. FIM Africa peut rétrograder une licence si son titulaire ne l'utilise pas régulièrement ou si son comportement et l'exercice de ses fonctions ne donnent pas entière satisfaction.

h. Les licences COC FIM Africa sont valables pour une période maximale de trois années civiles.

i. La licence COC FIM Africa peut être renouvelée à condition que le demandeur se présente et réussisse l'examen au moment du renouvellement.

j. Les COC sont tenus d'assister aux séminaires sportifs pertinents de FIM Africa au moins tous les trois ans.

k. Classement – Course de motocyclettes sur circuit, MX, Speedway, Supermoto, Enduro, Off-road

Les COC doivent être titulaires d'une licence officielle FIM Africa en cours de validité dans la discipline concernée (comme indiqué à la RSG 158).

i. Grade A (au moins 80% de réussite)

Le titulaire est autorisé à assumer pleinement les fonctions de directeur de course pour toute réunion de courses ou épreuve de vitesse.

Le grade A est obligatoire pour exercer les fonctions de directeur de course lors de toute réunion comprenant une épreuve continentale FIM Africa.

ii. Grade B (au moins 65% de réussite)

Le titulaire est autorisé à exercer la fonction de directeur adjoint pour une course continentale.

Ce grade permet d'être directeur adjoint sur les événements continentaux et directeur sur tout événement régional.

iii. Grade C (au moins 50% de réussite)

Le titulaire peut exercer la fonction de directeur adjoint lors d'une course régionale FIM Africa.

159. FONCTIONS DES SECRÉTAIRES DE LA RÉUNION

(Événement et jury)

Le secrétaire de la réunion est responsable de l'organisation administrative de la réunion. Il/elle doit notamment :

a. Vérifier la validité de toutes les inscriptions reçues et en rendre compte au comité d'organisation.

b. Vérifier ou faire vérifier, et conserver dans un dossier, des copies de toutes les inscriptions, des licences des concurrents, ainsi que les éléments permettant de vérifier leur éligibilité (en particulier l'âge) pour la classe/catégorie dans laquelle ils sont inscrits.

c. Tenir à jour le(s) tableau(x) d'affichage officiel(s) pendant la réunion.

d. Afficher les bulletins officiels du jury/des commissaires, les informations du directeur de course, ainsi que les résultats signés, sur le(s) tableau(x) d'affichage officiel(s).

e. Adresser tous les documents nécessaires aux officiels et aux concurrents avant, pendant et après la réunion.

f. Informer tous les officiels (y compris les chronométreurs) de tout changement de pilote, sous réserve de l'approbation préalable du jury/des commissaires de la réunion.

g. Aider, si nécessaire, le directeur de course à rédiger son rapport final.

h. Le secrétaire du jury assiste les membres du jury dans toutes leurs tâches, notamment la rédaction des procès-verbaux et la logistique (rafraîchissements, documents, etc.), et assiste également le secrétaire de l'événement pendant les réunions du jury.

NB : FIM Africa met à disposition un guide complet sur l'organisation d'événements à l'usage des responsables administratifs (voir www.fimafrika.com), qui peut aider à accomplir ces tâches.

160. FONCTIONS DU STARTER

Les principales fonctions du starter sont les suivantes :

- a. Vérifier que les moyens de départ (drapeaux, feux, dispositifs de grille, etc.) sont en bon état de fonctionnement.
- b. Accueillir les véhicules dans la zone de départ et les placer dans l'ordre correct, conformément à l'heure de départ ou au programme officiel.
- c. Donner le départ de l'épreuve, après s'être assuré que toutes les conditions de départ sont réunies.

161. OBSERVATEURS DE CIRCUIT / JUGES DE FAIT (voir RSG 162)

Un ou plusieurs observateurs/juges de circuit peuvent être désignés par le comité organisateur d'une course ou d'un événement pour superviser et observer certains aspects, et rendre compte de leurs constatations.

Il est fortement recommandé que seules des personnes titulaires d'une licence de directeur de course soient nommées à ces postes.

162. FONCTIONS D'UN OBSERVATEUR DE CIRCUIT / JUGE DE FAIT

Les observateurs sont nommés par le directeur de course (COC) pour vérifier toute infraction commise pendant une compétition à un ou plusieurs endroits du parcours où les concurrents pourraient tirer un avantage indu d'une situation donnée.

Leurs noms doivent figurer sur la liste officielle de l'événement en tant qu'observateurs.

Un observateur rapporte directement ses constatations au directeur de course, en précisant le lieu, l'heure et le numéro du véhicule concerné.

163. FONCTIONS DES CHRONOMÉTRISTES

Les principales fonctions des chronométristes sont les suivantes :

- a. Se présenter au directeur de course au début de la réunion ou de l'épreuve afin de recevoir le programme et la liste des partants.
- b. Vérifier leur équipement, qui doit inclure une alimentation de secours (UPS), et s'assurer de sa précision.
- c. Utiliser uniquement des appareils de chronométrage approuvés par FIM Africa ou, pour les épreuves de championnat FIM Africa ou les tentatives de records continentaux/intercontinentaux, par FIM Africa Events.
- d. Produire des résultats imprimés pour chaque course, indiquant au minimum : le numéro du pilote, son nom, son temps de course, son meilleur tour et toute pénalité de temps infligée par le directeur de course au concurrent concerné.
- e. Préparer leurs rapports, les faire signer par le chronométriste en chef, puis les transmettre au directeur de course pour signature et, dans le cas de tentatives de record, à FIM Africa.
- f. Envoyer, sur demande, leurs feuilles de temps originales soit au jury/aux commissaires de la réunion, soit à FIM Africa.
- g. S'abstenir de communiquer résultats ou temps à toute autre personne que le jury/les commissaires, le directeur de course, FIM Africa ou les officiels compétents de FIM Africa Events, sauf instruction contraire de ces derniers.

164. RÉSERVÉ

165. RÉSERVÉ

166. FONCTIONS DU COMMISSAIRE TECHNIQUE

(Contrôleur technique)

Les commissaires techniques sont chargés de contrôler les véhicules.

Ce contrôle comprend généralement un examen visuel de la sécurité des véhicules et une vérification de leur conformité aux groupes/catégories et aux règlements applicables.

Ces contrôles sont effectués en collaboration avec le(s) consultant(s) technique(s) désigné(s) par FIM Africa, le cas échéant.

Les commissaires techniques doivent également examiner les vêtements de protection et les casques des pilotes/coureurs. Ils doivent :

- a. Effectuer ces vérifications avant la réunion ou l'événement, lorsque FIM Africa ou les organisateurs le demandent, et pendant ou après la réunion, lorsque le directeur de course ou le jury/les commissaires le demandent.
- b. Le cas échéant, établir une liste de contrôle pour des éléments tels que le parc fermé.
- c. N'utiliser que des instruments de mesure acceptés par FIM Africa.
- d. S'assurer que tous les équipements et instruments de contrôle approuvés par FIM Africa sont présents et en bon état de fonctionnement, et que, si nécessaire, la balance officielle, le sonomètre, les poids de contrôle et un certificat d'étalonnage à jour sont disponibles.
- e. Ne communiquer aucune information officielle, sauf au directeur de course ou au jury/aux commissaires de la réunion.
- f. Signaler au directeur de course tout véhicule jugé dangereux dans sa conception, non sûr ou non éligible pour la compétition.
- g. Préparer leurs rapports, les faire signer par le commissaire technique en chef, puis les transmettre au jury/aux commissaires.
- h. Pouvoir inspecter un véhicule à tout moment pendant l'épreuve afin de vérifier sa conformité.

167. FONCTIONS DES CONSULTANTS TECHNIQUES

FIM Africa se réserve le droit de nommer des consultants techniques pour toute réunion, tout événement ou pour une catégorie particulière de sport motocycliste.

Les consultants techniques assument la responsabilité principale de tous les aspects techniques de la catégorie pour laquelle ils sont nommés.

Ils peuvent être sollicités par FIM Africa à titre consultatif et pour participer à l'homologation des véhicules.

En cas de litige sur des questions techniques, la décision finale appartient au(x) consultant(s) technique(s) désigné(s).

Leurs avis techniques ne peuvent être ignorés ou négligés par le directeur de course, sans pour autant se substituer à ses fonctions.

Bien que les consultants techniques soient disponibles pour conseiller officiels et concurrents, ils relèvent directement de FIM Africa et lui rendent compte.

168. CLASSEMENT DES COMMISSAIRES TECHNIQUES

Tous les commissaires techniques doivent être titulaires d'une licence technique délivrée par FIM Africa pour la discipline concernée.

Ils doivent avoir suivi un séminaire technique organisé par FIM Africa et réussi l'examen écrit et l'examen pratique relatifs à cette discipline.

Les licences techniques FIM Africa sont délivrées pour les disciplines suivantes :

- a. MX, Supermoto, Off-road, Enduro, Trial et Rallye Raid
- b. Courses sur circuit (Circuit Racing) [NB : actuellement indisponible]
 - i. **Commissaire technique de niveau A (note minimale requise : 80%)**
Un commissaire technique de niveau A est habilité à superviser et diriger l'ensemble du contrôle technique



pour toute compétition organisée sous licence FIM Africa.

ii. Commissaire technique de niveau B (au moins 65% de réussite)

Un commissaire technique de niveau B peut assister et rendre compte à un commissaire technique de niveau A lors des épreuves continentales FIM Africa.

Il peut assumer seul le contrôle technique lors de toute épreuve régionale, Challenge ou Coupe FIM Africa.

169. FONCTIONS DE L'AGENT DE CONTRÔLE DES STANDS

Les observateurs de stands contrôlent le ravitaillement et l'entretien des véhicules pendant la compétition.

Ils doivent vérifier le respect des règlements et prescriptions relatifs au ravitaillement et à l'entretien, et signaler par écrit toute infraction au directeur de course.

170. FONCTIONS DES OBSERVATEURS ROUTIERS ET DES COMMISSAIRES DE PISTE

Les observateurs routiers se placent aux postes qui leur sont attribués par le directeur de course.

Dès le début de la réunion, chaque observateur doit signaler immédiatement au directeur de course, par le moyen le plus rapide, tout incident ou accident survenant sur la portion de circuit routier dont il a la charge.

Les commissaires de piste sont chargés d'utiliser les drapeaux de signalisation décrits à l'annexe F.

Ils peuvent également agir en qualité d'observateurs routiers.

Tout incident observé par les commissaires de piste ou les observateurs routiers et signalé au directeur de course doit faire l'objet d'un rapport écrit.

171. CLASSEMENT DES COMMISSAIRES

(pour les catégories pertinentes, notamment les courses sur circuit)

L'âge minimum des commissaires est de 16 ans.

Tout commissaire âgé de moins de 18 ans est considéré comme commissaire junior jusqu'à son 18e anniversaire.

a) Grade C – Commissaire de poste / Drapeaux / Chef des pompiers

Après avoir satisfait à toutes les exigences du niveau initial et été jugé apte par le chef de poste et les responsables de la formation, le commissaire peut être promu à l'un des postes ci-dessus.

Un commissaire doit rester à ce niveau pendant au moins cinq (5) réunions de course, journées d'entreprise ou séances d'essais.

Avant d'être promu au grade B, le commissaire doit enrichir son expérience en participant à au moins quatre (4) journées d'entraînement ou d'entreprise, à au moins un (1) cours pratique sur les incendies et un (1) cours sur les drapeaux.

Il doit également apporter son aide en cas d'incident, si nécessaire, et participer principalement aux opérations de nettoyage de piste (débris, huile, etc.).

b) Grade B – Commissaire senior (drapeaux, incendies, incidents)

Ce grade ne peut être accordé qu'à un commissaire ayant exercé au moins cinq (5) courses en tant que commissaire de grade C et ayant suivi avec succès une formation de commissaire senior approuvée par la FMN.

Il est en outre nécessaire que le chef de poste et les responsables de la formation considèrent ce commissaire comme suffisamment responsable et compétent, et qu'il possède les qualités de leadership et d'organisation requises pour ce poste.

À ce stade, il doit avoir une bonne connaissance des procédures de drapeaux, de gestion des incendies et des incidents.

c) Grade A – Marshal adjoint / Marshal en chef

La personne occupant ce poste doit être titulaire, au minimum, d'une licence de commissaire de course de grade C pour la discipline dans laquelle elle exerce.

Toute autre nomination provisoire doit être décidée en consultation avec le directeur de course de l'épreuve

concernée, sous réserve que la personne nommée possède les qualifications requises telles que définies ci-dessus.

Postes de marshal de circuit

L'emplacement des postes de commissaires est déterminé par la personne chargée de l'inspection de sécurité du circuit, en collaboration avec le commissaire en chef, et indiqué sur le plan du circuit annexé à la licence du tracé. Les postes doivent être situés de manière à offrir une visibilité et un accès maximaux au circuit, tout en garantissant la sécurité des commissaires.

Nombre de commissaires

Tous les postes doivent être occupés en permanence par au moins deux (2) commissaires lorsque des véhicules sont en piste.

Il est fortement recommandé d'augmenter ce nombre autant que possible, en particulier dans les virages où les accidents sont fréquents.

Le directeur de course doit s'assurer que le nombre minimum de commissaires est présent à chaque poste avant d'autoriser le début d'une séance d'essais, de qualification ou d'une course.

Toute personne occupant la fonction de chef de poste dans un virage doit être titulaire d'une licence de catégorie C au minimum.

Le nombre total de stagiaires et de commissaires juniors ne doit pas dépasser 20% de l'effectif total des commissaires présents dans ce virage.

Pendant une séance d'essais officiels ou de qualification, il doit y avoir au moins un commissaire par poste, à condition qu'une équipe d'intervention soit présente en permanence sur le circuit et en mesure d'intervenir immédiatement en cas d'incident nécessitant une assistance.

Équipement des postes de commissaires

Points de drapeaux :

1. Liaison verbale avec le contrôle de course.
2. Un jeu complet de drapeaux tel que décrit à l'annexe H.
3. Au moins un extincteur à poudre de 9 kg (recommandé).

Points de commissaires (courses sur circuit) :

1. Extincteurs en nombre suffisant.
2. Balais, râteliers, pelles.
3. Ciment ou autre matériau absorbant pour traiter les déversements d'huile, ainsi que des récipients pour en faciliter l'utilisation.
4. Liaison verbale avec le contrôle de course.
5. Sangles (d'environ 2 m) pour faciliter le déplacement d'une moto.

Vêtements des commissaires

1. Il est recommandé que les gilets ou vestes portés par les commissaires soient de couleur orange (Pantone 151C). Lorsque d'autres vêtements sont portés (par exemple des jeans), ils ne doivent pas prêter à confusion avec les drapeaux utilisés sur le circuit.
2. Les vêtements doivent être composés principalement de fibres naturelles (par exemple coton) et présenter un bon niveau de résistance au feu.
3. Les vêtements imperméables doivent respecter les couleurs indiquées au point 1).



Pièces de rechange

Un commissaire n'est autorisé à retirer une pièce d'un véhicule de la piste que si celle-ci est jugée dangereuse pour les participants.

Toutes les pièces laissées sur place après un incident ou un accident doivent être récupérées par le concurrent.

PARTIE 8 – PÉNALITÉS

172. INFRACTION AUX RÈGLES

Toutes les infractions ci-après, en plus de toute autre infraction spécifiquement mentionnée dans le présent Règlement, sont considérées comme des violations des RSG.

- a. Tout acte de corruption ou toute tentative, directe ou indirecte, de corrompre une personne exerçant une fonction officielle en lien avec une compétition, ou employée de quelque manière que ce soit dans le cadre d'une compétition, ainsi que l'acceptation ou l'offre d'acceptation d'un pot-de-vin par un tel officiel ou employé.
 - b. Toute action visant à inscrire ou à faire participer à une compétition :
 - i. un véhicule qui n'a pas été accepté pour homologation dans une compétition de course exigeant une telle homologation, ou
 - ii. une personne ou un véhicule autre que ceux visés au point i ci-dessus, dont l'inéligibilité est connue, ou
 - iii. une personne qui n'est pas titulaire d'une licence appropriée pour l'événement concerné et qui n'est pas éligible sans licence en vertu d'une dérogation accordée au titre de la RSG 127.
 - c. Tout acte ou procédé frauduleux en lien avec une compétition ou le sport motocycliste en général.
 - d. Toute procédure ou tout acte préjudiciable aux intérêts de FIM Africa ou du sport motocycliste en général constitue une violation des RSG et peut entraîner des mesures disciplinaires.
 - e. Pour clarification, les éléments suivants sont notamment considérés comme des « actes préjudiciables » au sens du point d ci-dessus :
 - f. Intimidation, sur ou hors piste.
 - g. Abus verbaux et/ou physiques.
 - h. Diffusion ou publication, par e-mail, SMS, site internet ou réseaux sociaux, de commentaires pouvant être jugés abusifs, diffamatoires, humiliants ou inappropriés.
 - i. Actes (y compris commentaires ou gestes) qui pourraient raisonnablement être perçus comme offensants ou inappropriés par le grand public.
- La liste ci-dessus n'est pas exhaustive ; chaque cas est apprécié individuellement.
- j. Organiser, accepter ou proposer d'accepter, ou promouvoir un prix sous forme de titre ou de championnat dans le cadre d'une compétition de sport motocycliste, si ce prix n'est pas reconnu par FIM Africa.
 - k. Comportement inapproprié ou pratique déloyale.
 - l. Conduite imprudente ou négligente au cours d'une compétition ou d'un entraînement.
 - m. Toute utilisation de substances étrangères à l'organisme, sous quelque forme que ce soit, ou de substances physiologiques prises en quantités anormales et selon des méthodes anormales, dans le but d'obtenir une augmentation artificielle et déloyale de la performance en compétition ; ou toute consommation d'alcool, de cannabis (dagga) ou de substances/dérivés similaires, quelle qu'en soit la quantité (voir Code antidopage de FIM Africa).
 - n. Refus de se soumettre à un contrôle portant sur l'une des substances susmentionnées, conformément au Code antidopage de FIM Africa.
 - o. Abus (verbal, physique, électronique ou écrit) envers des officiels de la part de concurrents et/ou de membres de leur famille et/ou de membres de leur équipe technique.
 - p. Une telle infraction au Code de conduite de FIM Africa peut, si les concurrents concernés sont déclarés coupables à l'issue d'une audience, entraîner une suspension pouvant aller jusqu'à six mois ou jusqu'à six épreuves (selon ce qui est le plus approprié et en fonction de la gravité de l'infraction), pour une première infraction.

173. SANCTIONS

Toute personne impliquée, directement ou indirectement, dans le sport motocycliste qui enfreint les RSG, les SSR, les instructions officielles de FIM Africa, les conditions d'un permis d'organisation, les règles particulières d'un circuit, les RP d'une compétition ou les instructions officielles adressées aux concurrents, peut être sanctionnée par :

- le directeur de course,
- le jury/les commissaires de la réunion,
- une Cour d'appel de FIM Africa, ou
- une Cour d'appel continentale de la FIM,

selon le cas.

174. SANCTIONS POUR PARTICIPATION À UNE COMPÉTITION NON AUTORISÉE

Toute personne ou tout organisme affilié à FIM Africa qui participe, de quelque manière que ce soit, à une compétition non autorisée (voir RSG 76) s'expose à des sanctions de la part de FIM Africa, pouvant inclure la perte du droit :

1. de détenir une licence de compétition FIM ; et/ou
2. d'occuper une fonction officielle au sein de la FIM ou de FIM Africa.

175. NÉCESSITÉ D'UNE AUDIENCE AVANT L'IMPOSITION D'UNE SANCTION

Sauf circonstances particulières rendant cela impossible, avant d'imposer une sanction, le directeur de course, le jury/les commissaires de la réunion, la Cour d'appel de FIM Africa ou la Cour d'appel continentale de la FIM (selon le cas) **convoquent les parties concernées à une audience.**

La convocation est remise en mains propres ou, le cas échéant, envoyée par courrier électronique.

Elle doit préciser la qualité dans laquelle la personne est appelée à comparaître (par exemple : défendeur, témoin).

La procédure applicable à toute audience devant le jury/les commissaires agissant en première instance est conforme, mutatis mutandis, aux dispositions des RSG relatives à « l'audition des réclamations ».

La procédure applicable à toute audience d'appel devant une Cour d'appel de FIM Africa est définie dans les présentes RSG.

En cas d'audience devant la Cour d'appel de FIM Africa, ou d'appel ou enquête judiciaire portant sur des sanctions civiles, le concurrent est présumé avoir commis l'infraction ou les infractions alléguées par les autorités compétentes ou par l'agent des forces de l'ordre concerné ; il lui appartient de démontrer qu'il n'est pas coupable de l'infraction alléguée.

176. SANCTIONS POUR INFRACTIONS TECHNIQUES

a) Lorsqu'un véhicule est jugé non conforme aux règlements et spécifications techniques applicables, les sanctions suivantes s'appliquent :

Si, à la seule discrétion du commissaire technique désigné, aucun avantage n'a été obtenu, le concurrent se voit infliger une amende dont le montant est déterminé selon le Barème des frais et indemnités.

b) En cas de litige, toute infraction aux règlements techniques est réputée conférer un avantage, jusqu'à preuve du contraire.

Lorsqu'un avantage a été obtenu :

c) Le pilote concerné est exclu des résultats de l'épreuve/course en question et peut être exclu de toute participation à trois autres épreuves/courses comptant pour un même championnat ou une même série ; **le détail des épreuves concernées est fixé par le directeur de course.**

d) Si le championnat ou la série comporte moins de trois manches, la sanction peut être appliquée rétroactivement (exclusion d'épreuves précédentes) pour atteindre le nombre d'épreuves souhaité.

- e) Le participant, s'il n'est pas le pilote, peut se voir infliger une amende conforme au Barème des frais et indemnités.
1. Aucune disposition ci-dessus n'empêche FIM Africa de prendre d'autres mesures contre un concurrent et/ou un participant fautif, si elle estime cela justifié.
 2. FIM Africa se réserve le droit de publier les détails de toute infraction aux règlements techniques et des sanctions infligées.

177. BARÈME DES SANCTIONS

Les sanctions suivantes, par ordre croissant de sévérité, peuvent être prononcées par tous les officiels compétents :

1. Réprimande
2. Amende (dans les limites du Barème des frais et indemnités)
3. Pénalité de temps
4. Exclusion

Les sanctions suivantes, par ordre croissant de sévérité, ne peuvent être imposées que par FIM Africa ou la Cour d'appel continentale (sauf dans les cas prévus à la RSG 176) :

5. Suspension et retrait de licence
6. Disqualification
7. Perte de points de championnat, pouvant s'ajouter à toute autre pénalité

Une ou plusieurs de ces sanctions peuvent être infligées à la suite d'un même constat, ou la possibilité de payer une amende peut être offerte dans certains cas.

Toutefois, une amende ne peut être infligée à la place d'une exclusion pour non-respect des règlements ou spécifications techniques, sauf si l'infraction est mineure et si le consultant technique désigné estime qu'elle ne confère absolument aucun avantage au concurrent.

178. PEINE DE RÉPRIMANDE OU D'AMENDE

Une réprimande ou une amende peut être infligée par le directeur de course, le jury/les commissaires, la Cour d'appel de FIM Africa ou la FIM, à condition que toute amende ne dépasse pas les limites fixées par le Barème des frais.

Une amende peut être infligée à tout officiel, participant, concurrent, pilote, navigateur, copilote, assistant ou passager qui ne se conforme pas à une instruction donnée par un officiel compétent.

Des amendes peuvent également être infligées aux clubs, organisateurs et promoteurs.

179. OBLIGATION DE PAYER L'AMENDE

Un participant est tenu, sur demande, de payer toute amende infligée à ses pilotes, navigateurs, copilotes, passagers, etc.

En cas de non-paiement, le participant peut être suspendu conformément à la RSG 184, de la même manière et en même temps que la personne initialement sanctionnée.

180. DÉLAI DE PAIEMENT DES AMENDES ET DES FRAIS DE CONTRÔLE

1. Les amendes doivent être payées dans les quarante-huit (48) heures suivant leur imposition (samedi, dimanche et jours fériés exclus). Tout retard entraîne la suspension de la licence (pour les concurrents et officiels) ou la suspension du droit d'organiser des événements (pour les clubs).
2. Lorsque le directeur de course, le jury/les commissaires, la Cour d'appel de FIM Africa ou la Cour d'appel continentale statuent sur les frais liés au travail des commissaires techniques, ils déterminent également la personne redevable de ces frais, qui deviennent exigibles dans le même délai de quarante-huit (48) heures (sous peine des suspensions mentionnées ci-dessus).

3. Le dépôt d'une réclamation et/ou d'un appel ne suspend pas l'obligation de payer l'amende dans le délai imparti.
4. Toute amende non réglée dans les sept (7) jours ouvrables suivant son imposition est automatiquement doublée.

181. AFFECTATION DU PRODUIT DES AMENDES

Le produit de toutes les amendes infligées est versé à FIM Africa.

182. EXCLUSION / INTERDICTION DE PARTICIPATION

En plus de la responsabilité visée à l'article 173, une personne, un organisme, un véhicule ou une moto peut être frappé d'exclusion ou d'interdiction de participation :

1. s'il est prouvé que l'autorité compétente lui a interdit de participer à une compétition particulière ou en lien avec celle-ci ; ou
2. pour avoir pris part à une compétition alors qu'il n'était pas éligible, avait été éliminé ou avait été interdit de participation ou de classement par l'autorité compétente.
3. Les droits d'engagement payés par ou pour le compte de la personne, de l'organisme, du véhicule ou de la moto inscrits à la compétition concernée sont alors confisqués au profit des promoteurs.

183. PEINE D'EXCLUSION / D'INTERDICTION

Une sanction d'exclusion et/ou d'interdiction de participation peut être prononcée par le directeur de course, le jury/les commissaires de la réunion, la Cour d'appel de FIM Africa ou un organe mandaté par FIM Africa.

Elle peut empêcher un concurrent de participer à une ou plusieurs compétitions d'une réunion comptant pour un championnat, trophée, coupe ou série, et peut entraîner son retrait du classement d'une ou plusieurs épreuves.

En cas d'infractions graves, elle peut également exclure un concurrent d'un championnat, trophée, coupe ou série, avec perte de tous les points acquis et de toutes les récompenses obtenues dans les épreuves concernées.

Lorsque plusieurs courses ou manches pour une même catégorie sont organisées au cours d'une réunion, une exclusion pour non-respect des spécifications appliquée dans une course ou manche s'étend aux autres courses ou manches de cette catégorie, sauf circonstances exceptionnelles démontrant que le non-respect ne concernait qu'une course ou manche.

Lorsqu'un concurrent est exclu de futures épreuves et que l'une de ces épreuves est annulée, la sanction est prolongée pour inclure une autre épreuve comptant pour le même championnat ou la même série (l'épreuve annulée n'étant pas prise en compte aux fins de la sanction).

Si une épreuve est reportée plutôt qu'annulée, la sanction peut également être étendue à une autre épreuve. Les décisions à cet égard relèvent de FIM Africa.

184. EXCLUSION / SUSPENSION D'UN CONCURRENT, D'UN ORGANISME OU D'UN OFFICIEL

Une suspension ne peut être prononcée que par le jury/les commissaires ou la Cour d'appel de FIM Africa.

Elle est réservée aux infractions graves et peut être :

- continentale, ou
- continentale/intercontinentale.

Pendant sa durée, elle entraîne la perte de tout droit de participation, à quelque titre que ce soit, à toute compétition organisée :

- sur le territoire de la FMN ayant prononcé la sanction (suspension continentale), ou
- sur tout territoire où l'autorité de la FIM est reconnue (suspension continentale/intercontinentale).

Dans tous les cas, elle entraîne le retrait immédiat de la licence de compétition de l'intéressé.

Une suspension continentale prononcée par FIM Africa se limite à son territoire.

Une suspension continentale/intercontinentale prononcée par FIM Africa doit être immédiatement notifiée à l'Administration de la FIM, qui demandera aux FMN d'appliquer la sanction.

185. RETRAIT DE LA LICENCE À LA SUITE D'UNE SUSPENSION

1. Suspension continentale

Tout titulaire de licence FIM suspendu sur le continent doit immédiatement restituer sa licence à FIM Africa.

Si la licence est une licence continentale/intercontinentale délivrée par un autre pays, elle peut être invalidée en Afrique et restituée à son titulaire.

À l'issue de la suspension, la licence est échangée contre une licence vierge.

Tout retard dans la restitution peut entraîner la prolongation de la suspension d'une durée équivalente.

2. Suspension continentale/intercontinentale

Tout titulaire de licence suspendu à ce niveau doit restituer sa licence à FIM Africa, qui ne la lui rendra qu'à l'expiration de la période de suspension.

Tout retard dans la restitution peut entraîner la prolongation de la sanction d'une durée équivalente.

186. DISQUALIFICATION

1. Une personne, un organisme, un véhicule ou une marque de véhicule est disqualifié lorsqu'il lui est expressément interdit, par l'autorité compétente, de participer ou d'être associé à toute compétition.
2. La disqualification a toujours un effet continental/intercontinental et doit être notifiée de la même manière qu'une suspension continentale/intercontinentale (voir articles 184, 187, 188 et 189 pour la disqualification d'un véhicule).
3. La disqualification annule toute inscription préalable à une compétition ; les droits d'engagement payés ou à payer restent acquis aux promoteurs.

187. SENTENCE DE DISQUALIFICATION

1. Une peine de disqualification entraîne la perte définitive, pour la personne ou l'organisme concerné, de tout droit de participer, de quelque manière que ce soit, à une compétition.
2. Elle ne peut être prononcée que par FIM Africa ou par la Cour d'appel de FIM Africa et est réservée aux cas d'extrême gravité.
3. Lorsque la disqualification vise un concurrent, sa licence de compétition doit être immédiatement retournée à FIM Africa.

188. SUSPENSION OU DISQUALIFICATION D'UN VÉHICULE PARTICULIER

FIM Africa peut suspendre ou disqualifier un véhicule particulier (voir RSG 184 et 187) à la suite d'une violation des RSG par le participant, le pilote, le constructeur ou son représentant accrédité.

189. SUSPENSION OU DISQUALIFICATION D'UNE MARQUE DE VÉHICULE

FIM Africa peut suspendre une marque de véhicule sur son territoire en cas de violation des RSG par le constructeur ou son représentant agréé.

Si FIM Africa souhaite que cette suspension soit étendue à l'échelle continentale/intercontinentale ou souhaite disqualifier une marque, la question est tranchée par un comité d'arbitrage de la FIM ou de FIM Africa.

190. NOTIFICATION DES SANCTIONS AUX FÉDÉRATIONS CONTINENTALES / INTERCONTINENTALES

Une suspension applicable au niveau continental/intercontinental et toute disqualification sont communiquées aux fédérations continentales/intercontinentales désignées par FIM Africa Events, ayant accepté d'appliquer, sur une base réciproque, les sanctions prononcées par FIM Africa Events.

191. MOTIVATION DE LA SUSPENSION OU DE LA DISQUALIFICATION

Lorsqu'elle notifie une suspension ou une disqualification à FIM Africa Events, FIM Africa doit motiver la décision sanctionnant la personne, le véhicule ou la marque.

192. PERTE DES RÉCOMPENSES

Tout concurrent exclu, suspendu ou disqualifié pendant ou après une compétition perd tout droit aux récompenses attribuées pour cette compétition.

193. MODIFICATION DU CLASSEMENT ET DES RÉCOMPENSES

Le jury/les commissaires de la réunion déclarent toute modification apportée au classement et aux récompenses.

194. PUBLICATION DES SANCTIONS

La FIM ou FIM Africa se réserve le droit de publier, ou de faire publier, un avis indiquant qu'une personne, un véhicule ou une marque de véhicule a été sanctionné(e).

Les personnes ou entités mentionnées dans cet avis ne peuvent tenter aucune action contre la FIM, FIM Africa ou toute personne ayant publié cet avis ; elles peuvent être disqualifiées si elles tentent une telle action.

195. REMISE DE PEINE

1. FIM Africa peut, aux conditions qu'elle juge appropriées, remettre la partie restante d'une suspension ou lever une disqualification.

2. FIM Africa peut également, si les circonstances le justifient, annuler ou réduire une sanction imposée par un directeur de course ou par le jury/les commissaires, sans qu'une nouvelle audience soit nécessaire. En cas de réduction de sanction, un concurrent/participant qui n'a pas formé de protestation formelle contre la sanction initiale ne peut pas contester la sanction réduite.

196. ORDONNANCE RELATIVE AUX FRAIS

Lorsqu'ils rendent leur jugement, le directeur de course, le jury/les commissaires et la Cour d'appel de FIM Africa statuent sur les frais qu'ils jugent appropriés, y compris la confiscation totale ou partielle des frais d'appel.

Lorsque des frais de contrôle technique sont concernés, ils doivent également être expressément ordonnés (voir RSG 180).

Lorsque le jugement porte sur une réclamation infondée relative à l'éligibilité d'un véhicule, les frais comprennent le remboursement des dépenses engagées par la personne contrainte de démonter un moteur, une boîte de vitesses, etc. à la suite de cette réclamation.

Le paiement des frais ordonnés doit être effectué à FIM Africa dans les quarante-huit (48) heures suivant leur imposition (samedi, dimanche et jours fériés exclus) ; tout retard entraîne une suspension (voir également RSG 180 (1) et (2)).

PARTIE 9 - PROTESTATIONS

FRAIS DE PROTESTATION (TVA non applicable)

Les frais de réclamation suivants s'appliquent dans tous les cas, conformément au barème des frais et indemnités.

REMARQUE : tout organisateur/promoteur/secrétaire qui autorise un concurrent à payer une réclamation par carte de crédit/débit sur le circuit doit inclure les frais bancaires correspondants dans les frais à payer, car le montant total de la réclamation est dû et payable à FIM Africa sans aucun frais.

197. DROIT DE PROTESTATION

Le droit de déposer une protestation appartient exclusivement à tout participant ou officiel qui s'estime, à juste titre, lésé par une décision, un acte ou une omission d'un organisateur, d'un officiel, d'un concurrent, d'un pilote ou de toute autre personne liée à une compétition à laquelle il participe ou a participé, ou qu'il a arbitrée.

198. DÉPÔT D'UNE PROTESTATION

1. Pour être examinée par le jury/les commissaires, une protestation doit être déposée directement auprès du jury/des commissaires ou du directeur de course, de son adjoint ou du secrétaire de la réunion.
2. Toute protestation doit :
 - être formulée par écrit,
 - indiquer le nom et l'adresse du protestataire,
 - exposer les motifs de la protestation,
 - être signée par le concurrent ou le pilote qui la dépose,
 - être accompagnée des frais prévus dans le Barème des frais et indemnités de FIM Africa,
 - être déposée dans les délais indiqués à l'article 200.
3. La date/heure de réception et la mention du paiement des frais doivent être portées sur la protestation par la personne qui la reçoit. Le paiement peut être effectué en espèces ou par virement électronique (EFT).
4. Lorsqu'une protestation implique une inspection technique par le commissaire technique, les éléments et/ou composants à examiner doivent être précisément décrits et listés dans la protestation. Une copie doit être remise au directeur technique, qui fixera, avec le directeur de course et les concurrents concernés, la date et le lieu de l'inspection.
5. Lorsque la protestation ne respecte pas pleinement les dispositions ci-dessus, le jury/les commissaires doivent néanmoins l'accepter, sauf application de la RSG 203. Ils peuvent cependant demander au protestataire de la reformuler correctement et imposer une pénalité pour non-respect initial des règles.
6. Si plusieurs véhicules sont contestés, une protestation distincte doit être déposée pour chaque véhicule ; il est interdit de contester plusieurs véhicules au moyen d'une seule protestation.

199. CAUTIONS À VERSER

Dans certains cas (notamment lorsque des examens techniques détaillés sont nécessaires), le jury/les commissaires de la réunion et/ou FIM Africa peuvent, à leur seule discrétion, exiger du protestataire le versement d'une caution financière destinée à couvrir les frais dont il pourrait être tenu responsable si sa protestation est rejetée.

200. DÉLAIS POUR LES PROTESTATIONS

1. Protestation contre l'acceptation d'une inscription, les instructions aux concurrents ou la longueur du parcours :
 1. Épreuves de course et de vitesse : au moins une (1) heure avant le début des essais pour l'épreuve concernée.
 2. Autres épreuves : au moins une (1) heure avant le début de l'épreuve concernée.
2. Protestation relative à un handicap, à la composition d'une manche ou à la qualification pour une manche ou une finale :
 - au moins une (1) heure avant l'heure prévue pour le départ de l'épreuve, de la manche ou de la finale.
3. Protestation relative aux positions de départ :
 - dans les dix (10) minutes suivant la notification de ces positions.
4. Protestation contre une décision du commissaire technique ou du directeur de course, déposée par le concurrent directement concerné :
 - dans les trente (30) minutes suivant la notification écrite de cette décision à ce concurrent.

- a) Protestation contre l'éligibilité d'un véhicule ou d'une partie de véhicule, lorsque l'inéligibilité présumée est apparente :
 - dans les trente (30) minutes suivant l'approbation du véhicule par le commissaire technique.
- b) Protestation contre l'éligibilité d'un véhicule ou d'une partie de véhicule, lorsque l'inéligibilité présumée n'est devenue apparente qu'ultérieurement :
 - dans les trente (30) minutes suivant la fin de la course ou de l'épreuve par le protestataire ou par le protesté, selon la date la plus tardive.
- c) Lorsque une ou plusieurs pièces ont été remplacées après le contrôle technique et sont présumées inéligibles :
 - dans les trente (30) minutes suivant la fin de la course ou de l'épreuve par le protestataire ou par le protesté, selon la date la plus tardive.
5. Protestation contre l'éligibilité d'un véhicule ou d'une partie de véhicule lorsque la raison de l'inéligibilité présumée n'est pas apparente, mais que le comportement en piste laisse supposer une inéligibilité :
 - dans les vingt (20) minutes suivant la performance qui motive la protestation.
6. Protestation contre toute erreur ou irrégularité survenue pendant la compétition :
 - dans les trente (30) minutes suivant la fin de l'épreuve pour le protestataire.
7. Protestation concernant les résultats d'une compétition :
 - dans les trente (30) minutes suivant la publication des résultats provisoires,
 - ou, si les résultats sont publiés conformément à la RSG 141.10.c, dans les sept (7) jours ouvrables suivant la date de la publication électronique (en général par e-mail ou sur le site web de FIM Africa).
8. Protestation concernant les points d'un championnat :
 - **dans les sept (7) jours ouvrables suivant la première publication des points contestés dans un document officiel (par exemple registre provisoire des points, programme, etc.).**
9. Protestation concernant la conduite d'un pilote :
 - dans les trente (30) minutes suivant la notification aux concurrents de la décision du directeur de course relative à l'incident en question.
 -

Remarque : le directeur de course ou le jury/les commissaires peuvent adapter les délais ci-dessus s'ils estiment que les circonstances rendent physiquement impossible le dépôt d'une protestation dans les délais indiqués.

201. ACTION DU JURY / DES COMMISSAIRES À LA RÉCEPTION D'UNE PROTESTATION

1. Toutes les protestations doivent être traitées en urgence. Le jury/les commissaires doit convoquer une audience dans les plus brefs délais. **Si un concurrent a déjà été exclu d'une participation ultérieure à la course/épreuve concernée et qu'il est impossible d'entendre la protestation dans le temps disponible, la sanction d'exclusion est suspendue dans l'attente de l'audience. Si le concurrent perd sa protestation, il est exclu des résultats de la course/épreuve à laquelle il aurait dû être empêché de participer.**
2. Le jury/les commissaires doit, directement ou par l'intermédiaire du directeur de course, informer le protestataire et la (les) partie(s) visée(s) de la date, du lieu de l'audience et des détails de la protestation.
3. Le jury/les commissaires doit informer le directeur de course qu'une protestation a été reçue lorsque celle-ci lui a été adressée directement.
4. Le bien-fondé de la protestation ne peut être examiné qu'après vérification que :
 - la protestation est écrite,
 - elle est accompagnée des frais requis,
 - elle a été déposée dans les délais.

Le jury/les commissaires ne peut rejeter la protestation pour vice de forme ou retard sans avoir préalablement donné au protestataire la possibilité d'expliquer ces points au regard de la RSG 198 et de la RSG 203.

Le protestataire peut présenter des témoins à l'appui de sa position. La décision porte alors uniquement sur la recevabilité de la protestation.

Un protestataire insatisfait des conclusions du jury/des commissaires peut interjeter appel auprès d'une instance supérieure. Ce n'est que si la décision d'appel lui est favorable que le fond de la protestation sera examiné.

Si la Cour d'appel estime que, compte tenu des circonstances, la protestation a été déposée à bon droit, elle renvoie le fond de l'affaire au jury/aux commissaires de la réunion pour instruction.

202. AUDIENCES DE PROTESTATION

Les parties concernées sont convoquées à comparaître, de préférence par écrit. Le jury/les commissaires doit s'assurer que chaque partie a reçu personnellement la convocation.

La représentation par un avocat ou un défenseur en exercice n'est pas autorisée. Les parties peuvent toutefois se faire représenter par :

- un autre concurrent participant à la même épreuve, ou
- un membre du comité du club/de l'association,

à condition que ce représentant ne soit pas avocat ou défenseur en exercice.

Toute partie souhaitant se faire représenter doit en informer le directeur de course et/ou le jury/les commissaires. Les autres parties se voient alors offrir la même possibilité.

En l'absence d'une des parties ou de certains témoins, le jugement peut être rendu par défaut.

Les parties peuvent être accompagnées de témoins et, pendant l'audience, le jury/les commissaires peut autoriser la convocation de témoins supplémentaires.

Le protestataire expose d'abord les motifs de sa protestation, puis la (les) partie(s) adverse(s) est (sont) entendue(s).

Toutes les parties doivent rester présentes, assister à la présentation des preuves et disposer du droit de contre-interroger.

En cas de question technique, le jury/les commissaires doit examiner le rapport des commissaires techniques et les recommandations du consultant technique FIM Africa, le cas échéant, et ne peut les ignorer.

Même si les audiences de protestation sont relativement informelles, l'ordre doit être maintenu.

Les témoignages de type « oui-dire » peuvent être présentés et pris en compte.

Les parties doivent ensuite être invitées à se retirer pendant les délibérations du jury/des commissaires.

Si le jugement ne peut être rendu immédiatement après l'audience, les parties doivent être informées, dans l'heure suivant la fin de l'audience, de l'heure et du lieu où la décision sera prononcée.

En cas de partage des voix entre les membres du jury/commissaires, le commissaire FIM Africa dispose d'une voix prépondérante (voir RSG 152).

203. PROTESTATIONS IRRECEVABLES

Une protestation est irrecevable si :

1. Elle concerne le refus d'une inscription.
2. Il s'agit d'une protestation collective (signée par plusieurs participants ou pilotes).
3. Elle est tardive, sauf si elle est admise en application de la note de la RSG 200.
4. Elle est de mauvaise foi, frivole ou vexatoire.

204. CONCLUSIONS DU JURY / DES COMMISSAIRES DE LA RÉUNION

Le jury/les commissaires communique sa décision aux parties concernées à l'issue de l'audience.

La décision peut être annoncée oralement, mais doit être suivie, dans l'heure, d'une décision écrite affichée sur le tableau d'affichage officiel ou annexée aux résultats provisoires.

Les parties doivent être informées de leur droit d'appel pour les épreuves ayant le statut de championnat régional FIM Africa ou d'un rang supérieur.

Pour les épreuves n'ayant pas ce statut, la décision du jury/des commissaires sur les protestations est définitive et sans appel.

Toutes les parties concernées sont liées par la décision rendue, sous réserve des droits d'appel prévus à la Partie X des RSG.



205. TRAITEMENT DES FRAIS DE PROTESTATION

Si une protestation est rejetée, les frais de protestation sont conservés et versés à FIM Africa.

Si une protestation est accueillie, les frais versés sont remboursés au protestataire.

206. PROTESTATIONS FRIVOLES OU VEXATOIRES

Si le jury/les commissaires ou toute instance d'appel supérieure de FIM Africa considère qu'une protestation a été déposée de mauvaise foi et/ou qu'elle est frivole et/ou vexatoire, le protestataire est réputé avoir enfreint les RSG.

Dans ce cas :

- les frais de protestation ou d'appel restent acquis, et
- la partie fautive peut faire l'objet de sanctions supplémentaires.

207. PROTESTATION AFFECTANT LA REMISE DES PRIX ET RÉCOMPENSES

Aucune somme d'argent ni aucune récompense ne peut être remise avant l'expiration des délais de protestation et d'appel et avant la signature des résultats définitifs par le directeur de course.

Si une protestation a été déposée et que le jury/les commissaires n'a pas encore rendu sa décision, il peut autoriser la remise des prix et récompenses qui ne sont pas affectés par la protestation.

Dans ce cas, la liste des prix et récompenses doit être publiée à titre provisoire et porter clairement la mention : « sous réserve de protestation et d'appel ».

PARTIE 10 - APPELS ET DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

208. COMPÉTENCE

- a. FIM Africa, par l'intermédiaire de sa Cour d'appel, constitue pour ses licenciés une juridiction de dernier ressort, habilitée à trancher définitivement tout litige ou appel survenant sur son territoire. Si un litige oppose un membre, un club ou un organisme lié à FIM Africa à FIM Africa elle-même et n'a pas été résolu par la Cour d'appel, il est traité comme un appel devant cette Cour, qui rend la décision finale.
- b. Elle constitue également, pour les concurrents licenciés par une FMN étrangère, la juridiction compétente pour entendre leur appel. La décision rendue dans ce cas peut faire l'objet d'un appel ultérieur (voir RSG 224). Dans des circonstances exceptionnelles, un appel peut être transmis directement à la FIM ou à la Cour d'appel continentale/intercontinentale de la FIM, à condition que l'appelant, FIM Africa (qui serait normalement saisie) et le Comité exécutif de la FIM acceptent cette procédure.
- c. Sous réserve des présentes RSG, aucun litige ne peut être soumis directement à la Cour d'appel continentale s'il n'a pas été préalablement examiné par une Cour d'appel de FIM Africa, sauf si FIM Africa décide, à sa seule discrétion et dans des circonstances exceptionnelles, de renvoyer ce litige directement à la Cour d'appel continentale, lorsque l'importance de l'affaire et l'intérêt du sport le justifient.
- d. Un litige ne peut être soumis à la Cour d'appel de FIM Africa que contre une décision du jury/des commissaires, sauf disposition contraire des présentes RSG.
- e. Les tribunaux d'enquête agissent comme juridictions de première instance dans toutes les affaires qui leur sont soumises et peuvent examiner des questions disciplinaires qui n'ont pas été entendues pendant l'épreuve par le jury/les commissaires.
- f. Les appels relatifs à des décisions du jury/des commissaires sur une protestation, qui doivent être examinés pendant l'épreuve, sont traités par les Cours d'appel de FIM Africa.
- g. Les appels dirigés contre des décisions du jury/des commissaires sur une protestation, qui ne peuvent pas être examinés pendant l'épreuve, sont également traités par les Cours d'appel de FIM Africa.
- h. Toutes les audiences et tous les appels prévus dans les présentes RSG sont entendus de novo.
- i. Nonobstant toute disposition contraire, aucune voie de recours n'existe contre un jugement ou une ordonnance d'une Cour d'appel de FIM Africa (sous réserve de la RSG 212), sauf :
 - i. lorsqu'il est allégué qu'une erreur judiciaire grave a été commise ; et/ou
 - ii. lorsqu'il est allégué que la sanction est manifestement disproportionnée par rapport à l'infraction.

209. RÉSERVÉ

210. TRIBUNAUX D'ENQUÊTE

FIM Africa est habilitée à réunir une commission d'enquête pour instruire toute violation des RSG, RSS (SSR) ou RP de FIM Africa, qu'elle ait ou non fait l'objet d'une protestation et/ou d'un appel.

- a. Cette commission d'enquête est habilitée à imposer l'une quelconque des sanctions prévues par les RSG, RSS (SSR) et RP de FIM Africa.
- b. Cette commission d'enquête est réunie en premier lieu comme Cour d'appel de FIM Africa et peut, si nécessaire, renvoyer l'affaire devant la Cour disciplinaire internationale (CDI) de la FIM, sous réserve de l'autorisation prévue à la RSG 212.
- c. Une Cour d'appel de FIM Africa siégeant comme Cour d'enquête peut imposer une sanction même si aucune sanction n'a été infligée par une autre juridiction mentionnée dans les RSG.

211. COUR D'APPEL DE FIM Africa

- a. Lorsqu'une demande d'autorisation d'appel a été acceptée (voir RSG 212), FIM Africa peut nommer une Cour d'appel pour entendre l'appel. Le quorum est normalement de trois membres, sans pouvoir être inférieur à deux.
- b. Toute Cour d'appel de FIM Africa peut imposer une sanction même si aucune sanction n'a été imposée par une autre juridiction mentionnée dans les RSG.

- c. Une Cour d'appel de FIM Africa peut également, à l'égard des titulaires de licences FIM Africa, agir en première instance pour examiner des questions disciplinaires qui n'ont pas été entendues par le jury/les commissaires de la réunion.
- d. Lorsqu'un appel contre la décision rendue sur une protestation ne peut être entendu pendant l'événement concerné, il est renvoyé à une Cour d'appel de FIM Africa.
- e. Lorsqu'une audience disciplinaire ne peut se tenir pendant l'événement, elle est traitée par un tribunal d'enquête.
- f. La représentation par avocat ou défenseur en exercice n'est pas autorisée devant une Cour d'appel de FIM Africa siégeant en première ou seconde instance, mais les défendeurs peuvent être représentés par un autre concurrent ou un membre de club, à condition que cette personne ne soit pas avocat ou défenseur en exercice ou habilitée à l'être.
- g. Toute convocation à une audience doit préciser la qualité (défendeur, témoin, etc.) dans laquelle la personne est tenue de comparaître.

212. AUTORISATION D'APPEL

A) Autorisation d'appel devant la Cour d'appel de FIM Africa

1. Pour les épreuves de championnat régional FIM Africa et les épreuves de niveau supérieur, toute partie non satisfaite de la décision du jury/des commissaires relative à une protestation peut demander à FIM Africa l'autorisation d'interjeter appel.
La demande doit :
 - être présentée par écrit,
 - exposer le contexte de l'affaire et les raisons pour lesquelles l'autorisation d'appel devrait être accordée,
 - parvenir à FIM Africa au plus tard à la fermeture des bureaux le mercredi suivant l'événement (ou le jeudi si le mercredi est férié),
 - être accompagnée des frais prévus au Barème des frais et indemnités.
2. En cas de litige découlant de la modification de résultats à la suite d'une protestation ou en application de la RSG 156, ou résultant des actes/décisions d'un officiel ou d'un organe/membre de FIM Africa, une demande d'autorisation d'appel doit être :
 - présentée par écrit,
 - détailler le contexte de l'affaire et les raisons justifiant un appel,
 - adressée à FIM Africa dans les sept (7) jours ouvrables suivant la décision ou l'acte à l'origine du litige,
 - accompagnée des frais prévus au Barème des frais et indemnités.

FIM Africa peut, sans y être tenue, demander des informations ou précisions complémentaires dans un délai raisonnable ne dépassant pas cinq (5) jours ouvrables.

FIM Africa examine la demande, en consultation avec toute autre partie qu'elle estime appropriée, et peut :

3. Accorder l'autorisation d'appel. Dans ce cas, un appel motivé (voir RSG 219) doit être déposé dans les sept (7) jours ouvrables suivant l'octroi de l'autorisation, accompagné du paiement des frais d'appel prévus. Les frais versés pour l'autorisation sont crédités sur les frais d'appel.
4. À défaut de dépôt, dans ce délai, d'un appel motivé accompagné du paiement requis, le droit d'appel s'éteint automatiquement et les frais versés pour l'autorisation sont acquis.
5. Refuser l'autorisation d'appel. Dans ce cas, les frais versés pour la demande d'autorisation sont perdus. FIM Africa n'est pas tenue de motiver ce refus.
6. La partie lésée par un refus peut demander un réexamen dans les sept (7) jours ouvrables suivant la réception du refus, à condition que cette demande soit dûment motivée et accompagnée des frais prévus.

Cette demande est examinée par trois (3) membres de la Cour d'appel de FIM Africa, sur pièces uniquement (aucune audience), et leur décision est définitive. Ils peuvent, sans y être obligés, demander des observations écrites supplémentaires ou des compléments de dossier. Ils ne sont pas tenus de motiver leur décision.

- Si l'autorisation est définitivement refusée, les frais versés sont perdus.
- Si l'autorisation est accordée, les frais versés au titre de l'autorisation sont crédités sur les frais d'appel, de sorte qu'aucun montant supplémentaire ne sera dû.

La procédure décrite au point 1 ci-dessus s'applique ensuite, et l'affaire est instruite par une Cour d'appel de FIM Africa conformément à la RSG 211.

B) Autorisation d'appel devant la Cour disciplinaire internationale de la FIM

Lorsqu'une affaire a été jugée par une Cour d'appel de FIM Africa, toute partie lésée par cette décision peut demander à la FIM l'autorisation d'interjeter appel devant la Cour disciplinaire internationale (CDI).

La demande :

- doit être adressée par écrit à la FIM et à FIM Africa,
- doit exposer le contexte de l'affaire et les raisons justifiant un appel,
- doit être présentée dans les sept (7) jours ouvrables suivant la notification écrite de la décision de la Cour d'appel de FIM Africa,
- doit être accompagnée des frais prévus au Barème des frais et indemnités.

213. DÉPÔTS À VERSER

Lorsque cela est jugé approprié, l'appelant peut être tenu de verser un dépôt financier à FIM Africa afin de couvrir les frais dont il pourrait être déclaré responsable dans le cadre de son appel.

214. DÉLAIS LIÉS À L'APPEL

a) Appel devant la Cour d'appel de FIM Africa à la suite d'une décision du jury/des commissaires

Dans ce cas, la procédure et les délais de la RSG 212 A s'appliquent.

b) Appel devant la Cour d'appel de FIM Africa à la suite des résultats d'une réunion, des actions d'un officiel ou d'un organe/membre de FIM Africa, ou pour une question non couverte par les points a) ou c) de la RSG 214

Une demande d'autorisation d'appel doit être déposée conformément à la RSG 212 A dans les sept (7) jours ouvrables suivant la publication des résultats modifiés ou la décision/mesure donnant lieu au litige.

c) Appel devant la Cour disciplinaire internationale de la FIM

La demande d'autorisation d'appel, puis l'appel motivé, doivent être présentés conformément aux dispositions de la RSG 212 B et aux frais qui y sont indiqués.

215. DROITS D'APPEL

a. Tout concurrent, quelle que soit sa nationalité, a le droit d'interjeter appel (sous réserve que l'autorisation ait été accordée) contre toute décision ou sanction prononcée à son encontre ou le concernant par le jury/les commissaires de la réunion, à l'exception des décisions expressément déclarées définitives et sans appel.

b. Toute personne ou tout organisme faisant l'objet d'une décision de FIM Africa a le droit d'interjeter appel, sous réserve des dispositions de la RSG 208 i) (et sous réserve de l'autorisation d'appel).

c. Lorsque la décision contestée concerne un concurrent licencié par une FMN étrangère, l'appel devant la FIM ou la CDI ne peut être formé que par la FMN qui a délivré la licence.

216. APPELS IRRECEVABLES

Sont irrecevables les appels :

a. dirigés contre le refus, par une juridiction inférieure, d'entendre une protestation non déposée conformément au règlement, contre la décision d'un juge de fait, ou contre le refus d'entendre une protestation collective (signée par plusieurs concurrents/pilotes) ;

b. dirigés contre le refus d'entendre une protestation visant le refus d'une inscription ;

c. dirigés contre la décision de FIM Africa de ne pas proclamer de champion ;

d. portant sur des litiges soumis directement à une instance d'appel supérieure alors qu'ils n'ont pas été examinés par l'instance d'appel inférieure compétente ;

e. qui ne respectent pas les conditions de forme, de contenu ou de procédure de dépôt ;

f. contraires aux dispositions de la RSG 208 i) ;

g. lorsque l'autorisation d'appel a été refusée (voir RSG 212).

217. APPEL CONTRE L'EXCLUSION DE LA PARTICIPATION À L'ÉVÉNEMENT

Lorsqu'un concurrent est exclu de la poursuite d'une épreuve ou d'une réunion et qu'il perd un recours contre cette exclusion, il peut notifier par écrit au jury/aux commissaires son intention de suivre la procédure d'appel prévue à la RSG 212. Cette notification doit être accompagnée des frais d'appel applicables, conformément au Barème des frais et indemnités. La notification et le paiement suspendent la sanction d'exclusion, dans l'attente du résultat de la procédure d'appel. Si le concurrent ne poursuit pas pleinement la procédure d'appel, les frais payés sont perdus et il est exclu des résultats de l'épreuve à laquelle il a participé « sous appel ».

218. EFFET SUSPENSIF DES APPELS

L'introduction d'un appel par une personne suspendue ou exclue de toute participation ultérieure suspend la peine ou la sanction prononcée.

Si l'appel est ensuite rejeté, le requérant est automatiquement exclu des épreuves auxquelles il a participé « sous appel ». Les épreuves disputées « sous appel » ne réduisent pas la durée de la sanction initialement infligée, qui prend effet à compter de la date de rejet de l'appel.

En cas d'amendes et/ou de frais, ceux-ci doivent être réglés avant le dépôt de l'appel.

Si un véhicule n'est pas conforme aux RSG et au règlement technique FIM Africa/FIM applicable, le pilote ne sera pas autorisé à participer à une épreuve FIM Africa avec ce véhicule dans sa configuration prétendument « illégale » tant que l'appel ou toute autre procédure est en cours et qu'aucune décision définitive n'a été rendue.

Remarque : les dispositions de la RSG 218 visent à éviter tout préjudice aux autres concurrents et à garantir un règlement rapide des litiges, condition essentielle en sport motocycliste.

219. FORME DE L'APPEL ET FRAIS D'APPEL

- a. Tout appel doit être formulé par écrit, préciser brièvement la décision contestée, indiquer les motifs de l'appel et les numéros des règles pertinentes, être signé par l'appelant et mentionner l'adresse pour la correspondance.
- b. Les frais d'appel peuvent être payés en espèces, par chèque ou par virement électronique (EFT), à condition que le paiement (dans le cas d'un chèque ou d'un EFT) soit effectivement crédité dans les quarante-huit (48) heures. À défaut, l'appel est réputé nul et non avenu, et l'appelant s'expose à toutes mesures disciplinaires que FIM Africa jugera appropriées.
- c. FIM Africa peut, à sa seule discrétion, renoncer aux frais d'appel si les circonstances le justifient (en pratique, uniquement lorsque l'appel émane d'un officiel).

220. AUDIENCES

Toutes les parties concernées doivent être informées de la tenue de l'audience dans un délai suffisant (généralement au moins sept (7) jours ouvrables) et ont le droit de citer des témoins.

Chaque convocation doit préciser la qualité (défendeur, témoin, etc.) dans laquelle la personne est tenue de comparaître. L'audience peut se poursuivre et aboutir à un jugement en l'absence d'une partie ou d'un témoin.

Pour un appel devant un tribunal de FIM Africa, les parties doivent présenter leur dossier en personne.

Elles peuvent être représentées par :

- un autre concurrent de la même épreuve, ou
- un membre du comité du club/de l'association affiliée à FIM Africa dont l'appelant est membre,

à condition que cette personne **ne soit pas avocat ou défenseur en exercice ni habilitée à l'être.**

Lorsque l'appelant est lui-même avocat ou défenseur en exercice, FIM Africa se réserve le droit de nommer un avocat/défenseur en exercice comme membre de la Cour.

Nonobstant ce qui précède, la représentation par avocat est autorisée devant la Cour d'appel de la FIM (ou la CDI).

Tout appelant souhaitant être représenté par un avocat devant la Cour d'appel de la FIM doit en informer FIM Africa et lui communiquer l'identité de son représentant au moins sept (7) jours calendaires avant la date d'audience.

FIM Africa décidera alors si elle souhaite se faire représenter par avocat et/ou autoriser les autres parties à en faire autant. En l'absence de cette notification, la juridiction peut prendre les mesures nécessaires pour éviter tout préjudice à FIM Africa ou aux autres parties.

Les audiences ne sont pas publiques ; elles sont réservées aux parties et aux représentants des promoteurs/organiseurs.

FIM Africa peut toutefois inviter des personnes jugées utiles à y assister comme observateurs.

FIM Africa peut recourir à des témoins, spécialistes ou experts dont le témoignage peut aider le tribunal.

Les parties peuvent également citer témoins, spécialistes ou experts, sous leur propre responsabilité de s'assurer de leur présence.

En cas de question technique, le tribunal examine le rapport du responsable technique/commissaire et les recommandations du consultant technique FIM Africa, le cas échéant.

Ces rapports/recommandations doivent être pris en compte, sauf si le tribunal estime raisonnablement qu'ils sont manifestement erronés, injustes ou malveillants.

Le fond de l'appel ne peut être examiné avant que le tribunal n'ait établi que l'appel a été interjeté conformément aux RSG 214 et 219.

L'appelant peut produire des témoins sur ces points.

La Cour se prononce d'abord sur la recevabilité de l'appel.

Si l'appelant conteste cette décision, il peut saisir une juridiction FIM supérieure, mais il doit limiter son appel à démontrer que la juridiction inférieure a commis une erreur en déclarant l'appel irrecevable.

Si la juridiction supérieure estime que l'appel a été correctement formé dans les circonstances, elle renvoie l'examen du fond à la juridiction d'appel inférieure concernée.

221. JUGEMENT

Une Cour d'appel de FIM Africa peut :

- annuler la sanction ou décision contestée,
- ou, si elle le juge approprié, atténuer ou aggraver la sanction.

Elle n'a pas le pouvoir d'ordonner la reprise d'une compétition.

222. AMENDES ET FRAIS – APPELS ET ENQUÊTES

Les amendes, frais et autres sommes dues (sauf les frais liés aux protestations et appels, qui suivent leurs propres délais) doivent être payés dans les quarante-huit (48) heures suivant leur imposition.

Tout retard de paiement entraîne une suspension (voir également RSG 180 et 196).

223. PUBLICATION DU JUGEMENT

La FIM ou FIM Africa peut publier, ou faire publier, un jugement et mentionner les noms de toutes les parties concernées.

Les personnes ou organismes cités ne peuvent intenter aucune action contre la FIM, FIM Africa ou toute personne imprimant ou publiant cet avis ; ils s'exposent à une disqualification s'ils engagent une telle action (voir RSG 122).



224. COMPÉTENCE DE FIM Africa / APPELS DEVANT LA CDI

Le droit de faire appel devant la Cour disciplinaire internationale de la FIM (CDI) à l'issue d'épreuves continentales/intercontinentales ne peut être exercé que si :

- a. l'appel est introduit auprès de FIM Africa par une FMN, au nom de l'appelant ; et
- b. la décision contestée concerne un titulaire de licence, un véhicule ou une marque de véhicule relevant du territoire d'une FMN autre que FIM Africa.

Les détails de la procédure d'appel figurent dans le Code disciplinaire et d'arbitrage de la FIM.

PARTIE 11 - RÈGLEMENT APPLICABLE AUX ÉVÉNEMENTS SANCTIONNÉS PAR FIM Africa

Ces règlements s'appliquent dans leurs sections pertinentes à toutes les compétitions organisées sous licence FIM AFRICA, **sauf si elles sont couvertes par des RSS (SSR) pour des catégories spécifiques de sport automobile.**

225. PRÉVALENCE DES SSR

En cas de contradiction entre les RSG de FIM Africa et les SSR, ces dernières prévalent, sauf disposition contraire dans le règlement de la catégorie.

Cela ne s'applique pas aux épreuves continentales/intercontinentales, qui sont régies par les règlements continentaux/intercontinentaux correspondants.

226. INTERPRÉTATION DES RÈGLEMENTS

Pour l'interprétation des règlements du sport motocycliste, le principe suivant s'applique :

« Ce qui n'est pas expressément autorisé est interdit », conformément aux règlements de la FIM sur lesquels tous les règlements du sport sont basés.

Les dispositions suivantes s'appliquent à l'approbation et à l'organisation des championnats :

- a. À l'exception des championnats FMN ouverts aux seuls membres du club organisateur et identifiés uniquement par le nom du club, le titre « Championnat FIM Africa » ne peut être utilisé pour aucune compétition ou série sans l'approbation préalable de FIM Africa pour l'usage de ce titre et pour les règlements régissant le championnat proposé.
- b. Toute proposition visant à ce que FIM Africa institue un championnat, un challenge, une série, une coupe, un trophée, etc. doit être dûment motivée et accompagnée :

- des détails complets relatifs aux prix en argent, récompenses et trophées,
- d'un projet de règlement (championnat, challenge, série, coupe, trophée, etc.),
- des détails de tout parrainage envisagé.

Ces demandes sont à présenter comme suit :

- **Pour les championnats régionaux FIM Africa, lorsque la portée est limitée à l'une des zones suivantes :**
 - Afrique du Nord et Afrique de l'Ouest
 - Afrique australe
 - Afrique centrale et orientale
- **Pour les championnats continentaux et ceux couvrant plusieurs zones régionales FIM Africa :**
toutes les demandes doivent être adressées à FIM Africa.

c. La commission FIM Africa compétente examine toutes les demandes relatives aux championnats régionaux, puis les soumet avec ses recommandations au Conseil d'administration de FIM Africa, qui statue en dernier ressort.

d. Un championnat est défini comme une série d'événements dont les récompenses finales dépendent des résultats de plusieurs compétitions ou réunions, sauf si une seule réunion comprenant des manches et une ou plusieurs finales peut, avec l'accord de FIM Africa, être reconnue comme championnat.

e. Une série d'épreuves constituant un championnat peut, avec l'autorisation de FIM Africa, être désignée par un autre intitulé, par exemple « Challenge », « Trophée », « Série », « Titre », etc.

f. Des permis sont délivrés pour les championnats sponsorisés approuvés par FIM Africa, sous réserve du paiement des droits de permis prévus au Barème des frais et indemnités et des conditions suivantes :

- i. Le championnat doit toujours être désigné exclusivement par son titre exact et approuvé.
- ii. Le numéro d'autorisation FIM Africa doit être mentionné dans tous les règlements publiés pour le championnat et les épreuves qualificatives.
- iii. Le règlement du championnat (SSR) ne peut être modifié sans l'accord préalable de FIM Africa.

g. Les accords de parrainage pour une série de championnats approuvée par FIM Africa sont négociés par ou via le promoteur/organisateur, qui fixe les montants versés pour le championnat et conclut le contrat avec le sponsor.

h. Responsabilité de FIM Africa :

FIM Africa peut conclure des engagements contractuels avec des sponsors pour le parrainage de séries de championnats

placées sous son égide. Ces contrats sont conclus sous réserve que les épreuves inscrites au calendrier soient effectivement organisées et comptent pour le championnat concerné.

i. Lorsque les FMN ou membres d'une association ne soutiennent pas un événement et que le nombre minimum de participants requis n'est pas atteint pour que l'épreuve compte pour le championnat, FIM Africa peut, à sa seule discrétion :

i. infliger une amende à la FMN ; et/ou

ii. ne pas proclamer de champion pour l'année concernée ; et/ou

iii. retirer le statut de championnat pour l'année suivante.

j. Les RP de l'épreuve doivent être transmis et la demande de permis adressée à la commission FIM Africa compétente dans les délais pour approbation.

227. ADMISSIBILITÉ DES CONCURRENTS

Les championnats sont ouverts aux concurrents/pilotes titulaires d'une licence de compétition FIM Africa appropriée.

Conformément aux normes sportives continentales/intercontinentales, cette restriction ne s'applique pas aux concurrents titulaires d'une licence FIM continentale/intercontinentale ou d'une licence délivrée par une autre FMN (avec l'autorisation de FIM Africa) qui résident en Afrique ou dont la FMN de rattachement est africaine.

Ces concurrents peuvent marquer des points dans les championnats FIM Africa.

228. PARTICIPATION DE CONCURRENTS ÉTRANGERS

Les concurrents/pilotes étrangers autorisés à participer aux épreuves de championnat mais non éligibles pour marquer des points ne figureront pas dans les classements du championnat aux fins de l'attribution des titres et récompenses.

Les concurrents/pilotes éligibles pour marquer des points seront classés au général et dans les catégories comme si les concurrents étrangers n'avaient pas pris part.

229. ÉGALITÉ EN CHAMPIONNAT, COUPE, TROPHÉE OU SÉRIE

Sauf disposition contraire du règlement applicable, toute égalité de points dans un championnat ou une série est départagée en tenant compte :

- d'abord, du nombre de victoires obtenues par chacun des concurrents à égalité ;
- ensuite, si nécessaire, des deuxièmes places, troisièmes places, etc., sur l'ensemble des épreuves du championnat ou de la série, jusqu'à ce que l'égalité soit rompue.

Si l'égalité subsiste, les concurrents sont déclarés co-vainqueurs/co-champions.

230. NOMBRE MINIMUM DE PARTANTS

Le nombre minimum de partants pour une épreuve ou une course de championnat africain est fixé dans le règlement particulier de chaque catégorie de championnat.

Pour être classé comme partant, un concurrent doit :

- participer à au moins une séance d'essais officiels prévue dans les SR, et/ou
- prendre part à la course/épreuve elle-même (voir RSG 266).

231. MODIFICATIONS DU CALENDRIER

FIM Africa se réserve le droit, à sa seule discrétion, de modifier ou d'amender à tout moment le calendrier des épreuves de championnat tel qu'il a été publié.

232. BARÈME DE POINTS APPROUVÉ

Conformément au règlement particulier (SSR/SR) de chaque épreuve.

233. NOMBRE MAXIMAL D'ÉPREUVES RETENUES POUR LE CLASSEMENT FINAL

Conformément aux RP de la catégorie ou de la série concernée.

234. COMPTE DES POINTS – EXCLUSIONS ET VALIDITÉ DU CHAMPIONNAT

1. Exclusion des résultats pouvant être « retirés »

Lorsqu'un règlement de championnat permet à un concurrent/pilote d'exclure une ou plusieurs épreuves de son total de points, une épreuve dans laquelle ce concurrent/pilote a été exclu des résultats pour non-respect des règlements sportifs et/ou techniques ne peut pas être décomptée parmi les épreuves « supprimées » lors du calcul des points.



2. Nombre d'épreuves constituant un championnat

Pour qu'une série soit considérée comme valide et qu'un champion puisse être déclaré, au moins 50% (arrondis à l'unité supérieure) plus une des épreuves initialement inscrites doivent avoir eu lieu et avoir fait l'objet d'un classement.

3. Calcul et publication des classements du championnat

FIM Africa est responsable du calcul des classements officiels de toutes les séries régionales et des championnats continentaux FIM Africa qu'elle sanctionne.

Le classement actualisé du championnat est publié sur le site web de FIM Africa dès que possible après la dernière épreuve.

Ce classement peut faire l'objet d'une protestation conformément à la RSG 200 (point relatif aux points de championnat).

FIM Africa se réserve le droit de corriger toute erreur manifeste dans un classement publié et de mettre en ligne une version corrigée.

235. PROCLAMATION DES CHAMPIONS

FIM Africa est seule compétente pour déclarer le vainqueur d'un championnat.

Elle peut suspendre ou différer cette déclaration dans des circonstances exceptionnelles.

236. EXPOSITION DES VÉHICULES VAINQUEURS DU CHAMPIONNAT

Dans toutes les catégories de championnat moto, les participants doivent s'assurer que les véhicules/motos vainqueurs du championnat sont mis à la disposition de FIM Africa, à des fins d'exposition, pendant une période maximale de dix (10) jours ouvrables, si nécessaire.

Les dates exactes requises seront communiquées au plus tard à la mi-octobre.

237. DROITS TV ET DROITS DE DÉNOMINATION – TOUTES RÉUNIONS

Voir RSG 83.

FIM Africa peut, à sa seule discrétion, exiger d'un promoteur/organisateur qu'il modifie le format d'une réunion ou la durée d'un programme de courses afin de répondre aux impératifs de la télévision, lorsque ces modifications garantissent une couverture TV de la compétition.

238. CHANGEMENT DE PILOTE ET CHANGEMENT DE VÉHICULE

a. Un changement de pilote, sauf dans le cas d'une tentative de record, peut être autorisé par le jury/les commissaires après la publication du programme, à condition que les RP l'autorisent.

b. Changement de véhicule : voir RSG 259.

239. ÉQUIPEMENT ET VÊTEMENTS DE SÉCURITÉ

Conformément aux règles techniques FIM/FIM Africa applicables.

LES CONCURRENTS SONT RESPONSABLES DE LEUR PROPRE SÉCURITÉ PENDANT LA COMPÉTITION.

LES DIRECTIVES CI-DESSUS DOIVENT TOUJOURS ÊTRE LUES AVEC LES RÈGLEMENTS ET SPÉCIFICATIONS APPLICABLES À CHAQUE CATÉGORIE DE FIM Africa.

240. CARBURANT

Conformément aux règles techniques FIM/FIM Africa en vigueur.

Sanctions en cas de violation des règles relatives au carburant :

Tout concurrent/participant qui enfreint ces règles peut :

a. être sanctionné conformément à la RSG 176 ; et

b. se voir infliger une amende conformément au Barème des frais et indemnités ; et

c. être tenu de supporter tous les frais liés aux tests/analyses du carburant.



241. RAVITAILLEMENT EN LUBRIFIANT

Le ravitaillement en lubrifiant est interdit pendant une course ou une manche sur circuits asphaltés, sauf pour les courses d'endurance.

242. INDEMNITÉS

Tous les participants, pilotes, copilotes et passagers doivent être en mesure de prouver qu'ils ont signé un formulaire d'indemnisation FIM Africa pour l'année en cours.

La présentation d'une licence de compétition en cours de validité est considérée comme une preuve suffisante.

Pour les mineurs, un parent ou tuteur légal désigné par le tribunal doit remplir le formulaire d'indemnisation au nom du mineur.

243. VOIES PUBLIQUES

Nonobstant toute autre disposition, aucune course sur route ouverte au public n'est autorisée, quel que soit le statut de l'événement.

Aucun club organisateur, promoteur, officiel ou concurrent ne peut organiser ou participer à un événement utilisant, traversant ou franchissant des routes publiques sans avoir obtenu toutes les autorisations écrites requises par les lois nationales et les règlements de la FMN locale.

Lorsque des véhicules de compétition circulent, traversent ou franchissent une voie publique, celle-ci doit être fermée ou déclassée conformément aux lois applicables, et toutes les dispositions de la législation routière doivent être strictement respectées. Les organisateurs et promoteurs doivent prévoir un nombre suffisant de responsables pour surveiller et contrôler le comportement des concurrents sur route ouverte.

Toute infraction aux exigences d'autorisation ou à la législation routière de la part d'un promoteur, organisateur, club, officiel ou concurrent expose l'intéressé à une amende conforme au Barème des frais et indemnités et/ou à toute autre sanction que FIM Africa jugera appropriée.

244. REPORT, ABANDON OU ANNULATION D'UNE COMPÉTITION

Une réunion ou une compétition ne peut être reportée, abandonnée ou annulée que si :

- a. cette possibilité est prévue dans les RP ; ou
- b. le jury/les commissaires de la réunion agissent en vertu de la RSG 152 ; ou
- c. FIM Africa a donné son accord au report, à l'abandon ou à l'annulation.

En cas d'annulation ou de report de plus de 24 heures, les droits d'engagement doivent être remboursés.

245. SILENCIEUX DES VÉHICULES

Conformément aux règles techniques FIM en vigueur pour l'épreuve et au Code environnemental FIM Africa.

Des contrôles sonores seront effectués lors de tous les événements FIM Africa et cette exigence devra figurer dans les RP de l'épreuve.

246. PUBLICITÉ

La publicité conforme à la législation gouvernementale en vigueur est autorisée sur les véhicules, sous réserve des articles 247, 248 et 250 des présentes RSG FIM Africa.

Les détails des publicités de sponsors spécifiques, le cas échéant, sont précisés dans les règlements des disciplines concernées.

Toute publicité ou autre information (noms de sponsors inclus) peut être apposée sur un véhicule/moto en compétition ou en entraînement officiel, à condition que :

- a. l'ensemble de l'affichage soit de bon goût ; et

b. il ne gêne ni ne compromette la lisibilité des numéros de compétition ou de toute autre marque d'identification officielle requise ; et

c. lorsqu'un accord de parrainage est conclu entre FIM Africa (ou son agent) et un sponsor/organisme/club/personne pour une série ou une épreuve :

- le sponsor fournit tout le matériel publicitaire à apposer sur les véhicules/machines ;
- l'apposition de ce matériel sur les véhicules/machines est une condition d'engagement ;
- les numéros de compétition peuvent être intégrés au matériel publicitaire, à condition de rester lisibles, et doivent être apposés conformément aux instructions ;
- ces éléments peuvent aussi être affichés séparément, comme convenu avec FIM Africa.

Dans le cas où la publicité est intégrée au numéro de compétition, elle fait partie intégrante du numéro et ne peut être dégradée ni retirée.

Les numéros doivent être apposés sur le véhicule ou sur des plaques (pour les motos).

Lorsque la publicité doit être apposée séparément des numéros, FIM Africa émet des directives sur la manière de l'afficher, en tenant compte des contraintes d'espace.

Pour une épreuve de championnat non sponsorisé, ou pour une épreuve sponsorisée ne relevant pas d'un championnat FIM Africa, l'organisateur peut fournir des numéros de compétition intégrant du matériel publicitaire, considéré comme partie intégrante du numéro ; ce matériel doit être affiché tel quel et ne peut être retiré ou dégradé.

d. Les numéros doivent respecter les dimensions fixées par FIM Africa pour chaque discipline et être noirs sur fond blanc, sauf indication contraire.

Les concurrents ne se conformant pas à ces dispositions peuvent se voir refuser le départ par les organisateurs.

Tout organisateur autorisant la participation d'un concurrent non conforme s'expose à une amende (jusqu'au maximum prévu au Barème des frais et indemnités) et le concurrent peut ne pas figurer au classement.

247. CONFLITS PUBLICITAIRES

a. Lorsque FIM Africa impose l'apposition d'autocollants de sponsor sur les véhicules en compétition (voir RSG 246 c), aucun concurrent ne peut afficher de publicité conflictuelle sans l'autorisation de FIM Africa.

Cette autorisation n'est accordée qu'en cas de justification raisonnable, et FIM Africa peut limiter la taille de toute publicité conflictuelle.

b. Lorsqu'un organisateur impose, avec l'agrément de FIM Africa, certaines publicités aux participants, ces exigences doivent être mentionnées dans les RP et deviennent une condition de participation.

Il peut être prévu que la publicité obligatoire puisse être omise moyennant une pénalité financière ne dépassant pas le double des droits d'engagement.

Si un participant estime qu'une publicité imposée est en conflit avec un engagement contractuel légal, il peut, au moment de son inscription, saisir FIM Africa, dont la décision est définitive.

248. PUBLICITÉ DES RÉSULTATS – PUBLICITÉ TROMPEUSE

a. Toute personne, concurrent ou société faisant la publicité des résultats d'une compétition ou d'une tentative de record doit indiquer avec exactitude :

- les conditions de la performance,
- la nature de la compétition ou du record,
- la catégorie/classe du véhicule,
- la position ou le résultat obtenu.

Toute publicité de ce type est soumise à l'approbation préalable de FIM Africa.

b. La publicité doit comporter la mention : « Sous réserve de confirmation officielle par FIM Africa ».

Le non-respect de cette exigence, ou toute omission/ajout susceptible d'induire le public en erreur, rend la personne ou l'organisme responsable passible de sanctions au titre des présentes RSG et peut entraîner :

- une sanction contre la personne responsable de la rédaction,
- la saisine de l'Autorité locale de contrôle de la publicité.

249. NUMÉROS DE COMPÉTITION

Conformément aux règlements particuliers de l'épreuve et aux règlements spécifiques de la discipline concernée.

250. CLAUSES COMMERCIALES RESTRICTIVES

Sauf autorisation écrite de FIM Africa (accordée uniquement pour des compétitions spécialisées), **aucun RP n'est valable** s'il impose aux concurrents l'usage d'un produit ou équipement spécifique (carburant, huile, pneus, etc.).

Les promoteurs peuvent offrir primes ou récompenses spéciales aux concurrents utilisant certains produits/équipements, mais ne peuvent imposer aucune restriction quant au choix de l'équipement, carburant, huile, pneus, etc. par un concurrent.

251. PERSONNEL D'ASSISTANCE ET ÉQUIPES DE STAND

Toutes les personnes autorisées à accéder aux stands et/ou au paddock, ainsi que tout personnel d'assistance (en rallye notamment), doivent se conformer en permanence aux instructions des officiels de la réunion et soumettre tout litige avec ces derniers au directeur de course.

252. PARC FERMÉ

Conformément aux règlements de l'épreuve.

253. CONTRÔLE TECHNIQUE PRÉALABLE À L'ÉVÈNEMENT

Tous les véhicules doivent être présentés au contrôle technique/inspection avant de participer à toute séance d'essais chronométrés (qualification) ou à toute épreuve.

Ce contrôle comprend au minimum un examen de sécurité de tous les véhicules en compétition.

L'équipement de sécurité des concurrents doit également pouvoir être présenté à la demande.

Le contrôle technique et les contrôles sonores pré-événement ont lieu sur le circuit ou à l'endroit indiqué dans les SR.

254. CONTRÔLE ET ADMISSIBILITÉ

Tous les véhicules en compétition ou de réserve doivent être examinés visuellement dans les stands, le paddock ou la zone technique désignée avant l'épreuve, afin de vérifier leur sécurité et leur conformité avec le groupe/catégorie/classe dans lesquels ils sont inscrits.

Les examens internes détaillés ne peuvent être effectués qu'après l'épreuve, sauf disposition contraire dans la nature ou les règlements de l'épreuve.

Ces examens peuvent découler d'une protestation ou être prévus dans les règlements.

Dans tous les cas, le directeur de course, le jury/les commissaires et/ou FIM Africa peuvent ordonner l'examen de tout véhicule à leur discrétion.

Les véhicules en attente d'inspection après la compétition doivent être maintenus en conditions de « parc fermé » jusqu'à la fin des opérations.

L'heure et le lieu du contrôle technique sont indiqués dans les SR.

Toute demande de prolongation du délai de présentation doit être adressée par écrit au directeur de course, qui la soumet au jury/aux commissaires pour décision ; leur décision est alors définitive.

Si, lors d'un démontage ou d'un examen approfondi après l'épreuve, il est constaté qu'un composant ou une mesure n'est pas conforme aux règlements ou spécifications de la discipline concernée, cette non-conformité doit être signalée et traitée, même si le composant ou la mesure n'était pas l'objet initial de la protestation ou du contrôle.

1. Les véhicules doivent satisfaire aux règlements FIM Africa régissant la compétition, et aucune autre condition d'éligibilité ne s'applique, sauf mention spécifique dans les SR.
- a. Le fait, pour un participant, de présenter un véhicule au contrôle officiel vaut déclaration de conformité au règlement et acceptation des conséquences d'une éventuelle non-conformité.
2. Tout composant jugé non conforme aux règlements et spécifications techniques doit être saisi par le commissaire technique et ne sera pas restitué tant que toutes les protestations et appels n'auront pas reçu une décision définitive.
3. Pour pouvoir participer à une compétition, le participant/pilote doit indemniser les officiels techniques contre toute réclamation pour dommage ou perte du véhicule ou de ses composants, sous réserve que les commissaires techniques fassent preuve d'une diligence raisonnable.
4. Lorsque des composants sont prêtés aux commissaires techniques par des fabricants/distributeurs/agents à des fins de comparaison et de contrôle, les mêmes conditions d'indemnisation s'appliquent.

255. CONSTRUCTION ET ÉTAT DANGEREUX

Le directeur de course peut exclure tout véhicule dont la construction est jugée dangereuse par lui-même ou par les commissaires techniques, ou qui a subi, au cours d'une compétition, des dommages rendant toute participation ultérieure dangereuse.

256. CONSTRUCTION ET ÉQUIPEMENT

Les véhicules participant à une compétition doivent être conformes, en matière de construction, d'état de marche et d'équipement, à toutes les RP applicables et, à défaut, aux RSS (SSR) de FIM Africa.

En cas de non-conformité mineure aux règlements de construction ou d'équipement, le directeur de course peut, au lieu d'exclure le véhicule, infliger toute autre pénalité qu'il juge appropriée (voir RSG 177) et autoriser le véhicule à participer.

257. RÉSERVÉ

258. RECLASSEMENT D'UN VÉHICULE

Lors du contrôle technique initial, si un véhicule est jugé non conforme aux règlements techniques de l'épreuve ou de la catégorie dans laquelle il est engagé, les commissaires techniques peuvent proposer au directeur de course un reclassement.

Un tel reclassement ne peut être effectué que si :

- a. L'irrégularité ne résulte pas d'une tentative d'obtenir un avantage.
- b. Le reclassement ne confère aucun avantage au participant/pilote.
- c. Le reclassement se fait vers une catégorie/groupe de cylindrée supérieure et n'empêche aucun concurrent régulièrement engagé de prendre le départ.

Toute décision de reclassement prise par le directeur de course doit être affichée sur le tableau d'affichage officiel dans les trente (30) minutes suivant la fin du contrôle technique et peut faire l'objet d'une protestation.

259. CHANGEMENT DE VÉHICULE

Un changement de véhicule après la clôture des engagements peut être autorisé par le jury/les commissaires de la réunion (voir aussi RSG 238).

260. ENTRAÎNEMENT / QUALIFICATIONS

Une séance d'entraînement ou de qualification officiellement reconnue fait partie intégrante de la compétition et est soumise à toutes les règles de cette compétition.

261. DÉPART

Le départ est le moment où le signal de départ est donné.

Pour une épreuve chronométrée, le départ est réputé avoir lieu :

- soit au moment où le signal de départ est donné (départ arrêté),
- soit au moment où le premier véhicule franchit la ligne de départ (départ lancé).

Dans certaines épreuves de vitesse, le chronométrage peut être déclenché automatiquement.

Tout pilote qui a reçu le signal de départ ou qui a déclenché le dispositif de chronométrage est considéré comme ayant pris le départ et n'a pas le droit de repartir, sauf en cas de force majeure, appréciée par le jury/les commissaires.

262. SIGNAL DE DÉPART

Les épreuves peuvent être lancées :

- par la chute d'une grille,
- par un système de feux,
- ou par le drapeau national de la FMN.

Toute autre méthode doit être approuvée par FIM Africa.

Si des feux sont utilisés :

- les feux rouges doivent être visibles depuis toute la grille de départ ;
- leur allumage équivaut à la levée du drapeau de départ ;
- leur extinction équivaut à la chute du drapeau et marque le début de l'épreuve.

Dans toute épreuve de vitesse continentale/intercontinentale avec départ en ligne, le starter est le directeur de course ou un officiel désigné.

263. TYPES DE DÉPARTS

On distingue deux types de départs :

- a. Départ arrêté.
- b. Départ lancé.

264. DÉPARTS ARRÊTÉS

Voir RSS (SSR)ou RP de la discipline concernée.

265. DÉPARTS LANÇÉS

Voir RSS (SSR)de la discipline concernée.

266. MANCHES / COURSES

Une compétition peut être organisée en manches. Leur composition est fixée par l'organisateur et publiée dans les RP ou définie dans les SSR.

La composition des manches peut être modifiée, ou des manches regroupées, uniquement par le jury/les commissaires de la réunion.

Lorsque les règles prévoient un nombre minimum de participants pour une manche ou une course pour qu'elle rapporte des points de championnat, ce nombre minimum peut s'appliquer à toute manche ou course de la série concernée.

267. ORDRE DE DÉPART

Sauf disposition contraire des SSR, les concurrents et véhicules prêts à prendre le départ sont sous les ordres du starter dès l'affichage du panneau de chronométrage (compte à rebours) jusqu'au signal de départ.

268. NON-PARTANT

Tout pilote qui ne se présente pas au départ est considéré comme n'ayant pas pris le départ, sauf s'il est autorisé à partir des stands conformément aux SSR.

269. FAUX DÉPART

Les faux départs résultent en général d'un dysfonctionnement du dispositif de départ.

Dans ce cas :

- les concurrents sont avertis par un drapeau rouge,
- ils peuvent achever un tour ou se replacer sur la grille selon les instructions des officiels.

270. JUGES DE DÉPART

Un ou plusieurs juges de départ peuvent être désignés par le comité organisateur pour superviser le départ. Ils doivent signaler immédiatement au directeur de course tout faux départ ou départ anticipé.

271. DÉPART DES STANDS (PITS)

- a. Pour toutes les courses sur circuits fermés (sauf MX, SMX, Enduro, Dirt, Oval Track), la sortie des stands doit être fermée lorsque le signal « 2 minutes » est donné. Elle ne peut être rouverte qu'après le signal de départ, lorsque tous les concurrents ont dépassé la sortie des stands.
- b. Lorsque la sortie des stands est régulée par feux rouges/verts, ceux-ci doivent être complétés, pendant la course, par des feux jaunes clignotants. Le non-respect d'un feu rouge constitue une infraction.
- c. Il est interdit de prendre le départ depuis le paddock/les stands avant la course pour les catégories MX, SMX, Enduro, Dirt et Oval Track.

272. DÉTERMINATION DE L'ARRIVÉE D'UNE ÉPREUVE / COURSE

- a. Le drapeau (signal) d'arrivée met fin à la compétition.
 - Dans les courses sur circuit, si le signal d'arrivée est donné prématurément, le classement est établi à l'instant où ce signal a été donné.
 - Si le signal est donné trop tard (après la distance/temps prescrits), le classement est établi au moment où l'épreuve aurait dû se terminer.
- b. Une fois le signal de fin de course donné, tous les concurrents doivent cesser de se battre pour le classement, ralentir et regagner les stands/paddock.
- c. Si un véhicule met plus de deux fois le meilleur temps au tour du vainqueur pour couvrir son dernier tour, ce dernier tour n'est pas pris en compte dans la distance/laps total.
- d. La ligne d'arrivée doit être marquée sur la piste. Sauf disposition contraire, elle ne s'étend pas au-delà des limites de la piste et n'inclut pas la voie des stands.
- e. Le chronométrage d'un véhicule à l'arrivée se fait au moment où la partie avant de la moto franchit la ligne, ou, en cas de chronométrage automatique, au moment où le dispositif est déclenché.
- f. Le pilote et le véhicule doivent franchir la ligne d'arrivée ensemble et par leurs propres moyens.

273. ARRÊT OU SUPPRESSION D'UNE PARTIE DE COURSE / D'ÉVÉNEMENT

Si une partie de course doit être supprimée pour cause de force majeure, la méthode de notation est décidée comme suit :

- a. Épreuves de championnat régional FIM Africa : CoC (directeur de course) en collaboration avec le jury/les commissaires.
- b. Épreuves de championnat continental : CoC en collaboration avec le jury/les commissaires internationaux.

274. CLASSEMENT

- a. Les véhicules sont classés en fonction :
 - soit de la distance prescrite parcourue dans le temps le plus court,
 - soit de la plus grande distance parcourue dans le temps imparti, pénalités incluses.
 - b. Sauf disposition contraire :
 - i. Pour être classé comme ayant terminé la course, un véhicule/moto doit avoir parcouru au moins 75% de la distance de course par ses propres moyens.
Pour les courses en tours, les 75% sont calculés en arrondissant à l'entier inférieur.
 - c. Lorsqu'une course se déroule en plusieurs parties, le vainqueur est le pilote et/ou le véhicule qui :
 - i. a parcouru la distance totale prescrite dans le temps total le plus court ; ou
 - ii. a parcouru la plus grande distance totale dans le temps total prescrit.
- En cas d'égalité, les résultats obtenus dans les différentes parties servent à départager les concurrents pour le classement général.

275. EX ÆQUO

En cas d'égalité de classement général ou par catégorie, les points/récompenses sont partagés à parts égales.

Exemple : si les troisième et quatrième places sont ex æquo, les points (ou prix) des 3e et 4e sont additionnés et divisés par deux ; les intéressés sont classés ex æquo 3e, et le concurrent suivant est classé 5e.

276. RÉSULTATS

Les résultats d'une compétition sont « provisoires » tant que chaque concurrent n'a pas eu la possibilité d'exercer les voies de protestation et d'appel prévues, et tant que tous appels n'ont pas été tranchés.

Une fois les résultats provisoires affichés, ils ne peuvent être modifiés que :

- à la suite d'une protestation et/ou d'un appel, ou
- conformément à la RSG 156.

Aucune autre contestation des résultats modifiés n'est recevable.

Ces résultats modifiés peuvent faire l'objet d'un appel, mais la Cour d'appel ne traitera que les motifs visant à démontrer en quoi le jury/les commissaires ont commis une erreur en modifiant les résultats.

La Cour d'appel ne traitera aucun motif qui aurait pu et dû être soulevé lors de la première publication des résultats.

277. PUBLICATION DES RÉSULTATS

Voir RSG 141.10.

278. MODIFICATION DES RÉSULTATS PROVISOIRES

Toute modification des résultats provisoires doit être notifiée officiellement à tous les concurrents, en général par voie électronique.

Si un concurrent est exclu d'une épreuve, tous les concurrents classés derrière lui remontent d'un rang, comme si le concurrent exclu n'avait jamais participé.

279. PROTESTATIONS CONTRE LES RÉSULTATS PROVISOIRES Voir RSG 200.

Si aucune protestation recevable n'est déposée après la publication des résultats provisoires (et après toute modification éventuelle), les résultats deviennent définitifs, sous réserve du pouvoir d'intervention de FIM Africa en vertu de la RSG 154.

Lorsque les résultats sont republiés, le délai de protestation est de sept (7) jours ouvrables à compter de la date de republication.

Lorsque les résultats d'une compétition sont modifiés par une Cour d'appel ou d'enquête de FIM Africa, ces résultats modifiés ne peuvent faire l'objet d'une protestation ; le seul recours est un appel auprès de la Cour disciplinaire internationale de la FIM, conformément à la RSG 212.

280. PAIEMENT DES PRIMES DE DÉPART, DES PRIX ET REMISE DES RÉCOMPENSES

a. Conformément au règlement particulier de l'épreuve, les organisateurs doivent verser toutes les primes de départ et les prix dans les quatorze (14) jours ouvrables suivant la finalisation des résultats, ou dans tout délai supplémentaire autorisé par FIM Africa. Les récompenses (trophées, coupes, etc.) doivent être remises dans un délai similaire, à moins qu'une date/occasion précise ne soit prévue dans les SR.

b. Lorsque les RP prévoient une remise des prix à l'issue de l'épreuve et qu'un retard important survient dans l'annonce des résultats, le jury/les commissaires peuvent reporter cette remise à une date ultérieure, après en avoir informé tous les concurrents présents.

c. Si les prix/récompenses sont remis en fin d'événement, les concurrents absents peuvent perdre le droit à leur prix/récompense, sauf autorisation préalable du directeur de course pour ne pas assister à la cérémonie.

L'absence d'un concurrent à la remise des prix peut être signalée à FIM Africa, qui peut infliger une amende pour cette absence.

281. RÉCOMPENSES

a. Tous les prix sont remis au premier pilote désigné, sauf instruction contraire du participant.

b. Aucun concurrent ne peut appartenir à plus d'une équipe engagée pour un même prix, sauf disposition contraire des SR.

c. Seuls les concurrents classés comme ayant terminé la course peuvent prétendre à un prix ou à un classement, sauf mention

contraire dans les SR.

d. La distribution des prix ne peut débuter avant l'expiration d'au moins trente (30) minutes après la publication des résultats de la compétition.

e. En cas de protestation, la remise de tout prix susceptible d'être affecté doit être suspendue jusqu'à la décision du jury/des commissaires et à l'issue de tout appel éventuel, ou jusqu'à l'expiration du délai d'appel.

La liste de ces prix est alors déclarée provisoire.

f. Si, après la remise des prix, une décision prise en vertu des RSG modifie les résultats, tout concurrent déclaré inéligible doit restituer le prix aux organisateurs sur demande.

g. Si une protestation ne concerne qu'une partie de la liste des prix, la partie non concernée peut être publiée définitivement et les prix associés distribués.

282. CONTRÔLE DE LA CONSOMMATION D'ALCOOL

Les personnes suivantes peuvent ordonner un test d'alcoolémie à tout concurrent inscrit ou officiel en fonction pendant une épreuve :

- le directeur de course ;
- le jury/les commissaires de la réunion ;
- le médecin-chef (CMO) / coordonnateur médical en chef (CMC).

Seuls le CMO/CMC, ou un membre qualifié de l'équipe médicale dûment mandaté, peuvent effectuer les tests d'alcoolémie.

Si un test donne un résultat positif (traces d'alcool), un deuxième test doit être effectué immédiatement avec un appareil neuf.

- Si le deuxième test est également positif, l'intéressé (concurrent ou officiel) n'est plus autorisé à participer à l'événement, sans possibilité de contestation.
- Si le deuxième test est négatif, un troisième test, avec un nouvel appareil, doit être effectué immédiatement.

Deux résultats concordants sur trois déterminent si le concurrent/officiel est autorisé à poursuivre sa participation.

283. CONTRÔLE DES DÉMONSTRATIONS ET DÉFILÉS

Il est interdit d'organiser des courses déguisées en « démonstrations » ou « défilés ».

Les conditions applicables à ces démonstrations/défilés doivent figurer dans les RP sur la base desquels FIM Africa délivre le permis d'organisation, et ces activités ne peuvent se dérouler que dans le strict respect des conditions imposées par FIM Africa.

En règle générale, un « défilé » ou une « démonstration » ne sera intégré à un événement FIM Africa que si :

- i) il se déroule à faible vitesse ;
- ii) il n'est pas chronométré ;
- iii) il n'y a pas de départ groupé (départs individuels obligatoires) ;
- iv) il ne concerne que des participants utilisant des véhicules adaptés à leur âge.

Toute « parade » ou « démonstration » organisée sans l'accord préalable de FIM Africa, ou non conforme aux conditions fixées, est considérée comme un événement non autorisé (voir RSG 174) et n'est couverte par aucune police d'assurance FIM Africa.

284. LÉGISLATION LOCALE

Le respect de la législation locale par les organisateurs/promoteurs est obligatoire pour tous les événements organisés sous permis d'organisation FIM Africa.

285. PAIEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT, PRIX ET RÉCOMPENSES

Voir RSG 280.

286. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR LES COURSES DE CHAMPIONNAT CONTINENTAL

Voir RSG 226.

Se reporter également aux RSS (SSR) de la discipline concernée.

287. CHRONOMÉTRAGE ÉLECTRONIQUE (TÉLÉMÉTRIE)

a. Lorsque le chronométrage est effectué à l'aide de transpondeurs, l'utilisation des supports spécifiés est obligatoire.

b. Les transpondeurs doivent être installés conformément aux exigences de l'organisme de chronométrage.

Remarque : sauf preuve manifeste du contraire, les résultats de la course doivent être déterminés exclusivement d'après les enregistrements des transpondeurs, quel que soit l'emplacement exact du transpondeur sur le véhicule.

c. FIM Africa se réserve le droit d'approuver ou de refuser le système de chronométrage (et ses opérateurs) utilisé pour tout événement, et peut désigner une ou plusieurs personnes/sociétés pour chronométrer les épreuves continentales.

d. Les critères minimaux suivants s'appliquent au chronométrage par transpondeur :

a. Le système doit être approuvé par le fabricant pour la catégorie de course concernée.

b. Des cellules photoélectriques de secours doivent être utilisées pour compenser d'éventuels « coups manqués ».

c. Une alimentation électrique ininterrompue (UPS) d'au moins 1 kVA doit être mise à disposition des officiels de chronométrage.

d. Un générateur de secours d'au moins 1,5 kVA doit être disponible pour le chronométrage (en cas de panne secteur).

e. Toutes les pistes d'audit (traces) des courses et séances de qualification doivent pouvoir être fournies aux officiels compétents / à FIM Africa en cas de protestation ou d'appel.

f. Un comptage manuel des tours doit toujours être assuré pour servir de sauvegarde en cas de défaillance totale du système.

SIGNALISATION PAR DRAPEAUX

Principes généraux

Afin d'assurer une surveillance adéquate d'un circuit, le directeur de course et/ou son adjoint, ainsi que les postes d'observation, s'appuient largement sur l'utilisation de signaux pour :

- a. contribuer à la sécurité des concurrents ;
- b. faire respecter le règlement.

Les signaux sont donnés de jour à l'aide de drapeaux de différentes couleurs, éventuellement complétés par des feux. De nuit ou en cas de mauvaise visibilité, les drapeaux doivent de préférence être remplacés par des feux et des panneaux réfléchissants, les pilotes devant être informés au préalable de ces modalités. Des feux jaunes à chaque poste sont obligatoires pour les épreuves se déroulant de nuit.

Pour les épreuves autres que les courses sur circuit (motocross, supercross, tout-terrain, enduro, rallye, etc.), certains ou tous les drapeaux et signaux ci-après peuvent être utilisés, et des drapeaux supplémentaires peuvent être introduits le cas échéant.

1. Drapeaux – principe et sanctions

- Taille minimale des drapeaux de signalisation : 60 cm × 80 cm.
- Les drapeaux sont utilisés pendant les essais et la course, avec la même signification.
- **Ils doivent être respectés en toutes circonstances.**

Tout concurrent qui ne reconnaît pas ou ne réagit pas à un signal qui lui est clairement adressé (individuellement ou à un groupe dont il fait partie) lors d'un entraînement ou d'une course commet une infraction pouvant être sanctionnée par le directeur de course conformément à la RSG 156.

2. Départ

Le départ peut être donné :

- par panneau de départ,
- par drapeau national de la FMN,
- par feux rouges,
- ou par drapeau FIM Africa.

En cas de départ aux feux :

- les feux rouges restent normalement allumés 4 à 7 secondes avant de s'éteindre ;
- l'extinction des feux vaut signal de départ.

En cas de départ au drapeau :

- le signal est donné par l'abaissement du drapeau ;
- pour un départ arrêté, le drapeau ne doit pas être levé tant que tous les véhicules ne sont pas immobilisés ;
- il ne peut en aucun cas être maintenu levé plus de dix (10) secondes.

3. Arrivée

L'arrivée de la course est signalée par un drapeau à damier noir et blanc agité.

4. Drapeau rouge

- Agité, sur ordre du directeur de course, à tous les postes autour du circuit (sauf immédiatement avant l'incident, où deux drapeaux jaunes sont agités).
- Signifie que les essais ou la course sont interrompus.

Conséquences :

- Tous les concurrents doivent immédiatement cesser d'attaquer et :
 - soit regagner les stands (en essais),
 - soit regagner la zone de départ conformément à la RSS (SSR)41 si l'interruption intervient en course, sauf disposition contraire des SR.
- Les concurrents doivent faire preuve d'une extrême prudence et être prêts à s'arrêter.
- Tout dépassement est interdit à partir de l'affichage du drapeau rouge.

Le drapeau rouge peut également être brandi immobile, sur ordre du directeur de course, pour fermer le circuit.

5. Drapeau noir

- Agité par le directeur de course, accompagné d'un panneau affichant le numéro du concurrent concerné.
- Signifie que le concurrent doit s'arrêter aux stands à la fin de son tour et se présenter immédiatement au directeur de course.

Effet sportif :

- Le drapeau noir équivaut à une exclusion de la course.
- Le concurrent est considéré comme n'ayant pas terminé la course et reçoit zéro (0) point.

Non-respect :

- Tout concurrent qui ne réagit pas à un drapeau noir présenté pendant deux tours consécutifs ou plus, et/ou qui ne se présente pas immédiatement au directeur de course, s'expose à des sanctions supplémentaires conformément à la RSG 157.

6. Drapeau noir et blanc (diagonal)

- Drapeau divisé en deux moitiés, noire et blanche, en diagonale.
- Présenté par le directeur de course, avec un panneau portant le numéro du concurrent.

Signification :

- Avertissement pour comportement antisportif.
- Le concurrent est placé sous observation pour le reste de la course/épreuve.

Obligation :

- Le concurrent doit se présenter au directeur de course immédiatement après la course.
- Le non-respect peut entraîner une sanction selon la RSG 157.

7. Drapeau noir avec disque orange

- Présenté avec un panneau numéroté.

Signification :

- Le véhicule concerné présente un défaut potentiellement dangereux.
- Le concurrent doit s'arrêter aux stands à la fin de son tour.

8. Drapeau jaune

Signifie la présence d'un danger, temporaire ou permanent, quelle qu'en soit la nature.

1. Drapeau jaune immobile
 - Danger devant ; ralentir et conduire prudemment.
2. Drapeau jaune agité
 - Danger immédiat ; se préparer à s'arrêter.
 - Dépassement interdit.
 - En MX/Supercross : sauts interdits (« roues au sol »).

Procédure d'affichage :

- Nouveau danger :
 - 2 tours avec drapeau jaune agité,
 - puis 2 tours avec drapeau jaune fixe,
 - ensuite retrait du drapeau, même si l'obstacle n'est pas entièrement retiré.
- Les commissaires invitent les concurrents (par geste ou drapeau) à utiliser la partie dégagée de la piste.
- Si l'obstacle est très important : deux drapeaux jaunes peuvent être agités au même poste.
- En cas d'obstacle total : deux drapeaux jaunes sont agités en attendant la décision d'arrêter la course.

Coordination entre postes :

- Si un drapeau jaune est agité dans un secteur, le poste précédent affiche un drapeau jaune fixe pour avertir les pilotes à temps.
- Si deux drapeaux jaunes sont agités, le poste précédent affiche deux drapeaux jaunes fixes.
- Si des débris ou dangers s'étendent au secteur suivant, ce secteur montre aussi un drapeau jaune ; s'il est dégagé, un drapeau vert y est présenté.

Obligations des concurrents :

- **Ralentir, conserver leur position relative et être prêts à s'arrêter sur ordre d'un officiel.**
- **Tout dépassement sous drapeau jaune, ou non-respect du signal, entraînera une sanction.**

9. Drapeau vert

Drapeau agité, signifiant :

- a) Lors du premier tour d'essais ou du tour de sortie : le secteur dans lequel on pénètre est dégagé.
- b) Fin d'une zone sous drapeaux jaunes : une fois le drapeau vert dépassé, la course peut reprendre normalement.
- c) Utilisation à la ligne de départ/arrivée :
 - pour démarrer un tour de chauffe, un tour de parade ou une séance d'essais, sur ordre du directeur de course ;
 - pour signaler la fin de l'intervention de la voiture de sécurité (Safety Car) : la course peut reprendre après le passage du drapeau vert à la ligne.

10. Drapeau jaune à bandes rouges

- Indique une baisse d'adhérence de la surface (huile, eau, saleté, etc.).
- Peut aussi signaler :
 - une flaque importante risquant de provoquer de l'aquaplanage ;
 - le passage d'une zone sèche à une zone glissante en raison d'une averse locale (dans ce cas, le drapeau est agité avec un geste de la main pointant le ciel).

Affichage :

- Brandit pendant deux (2) tours, ou jusqu'au retour à des conditions normales d'adhérence.

11. Drapeau blanc avec bandes diagonales rouges

- Signale la présence sur le circuit d'une ambulance et/ou de personnel médical et de commissaires.

Affichage :

- Agité pendant que le véhicule d'intervention se trouve dans le secteur, puis maintenu fixe jusqu'à ce que le véhicule atteigne la fin du secteur suivant, puis retiré.
- Si le véhicule d'intervention s'arrête sur la piste, le drapeau blanc doit être immédiatement remplacé par des drapeaux jaunes.

12. Drapeau bleu

À utiliser :

1. En cas d'obstruction manifeste par un concurrent.
2. Lorsqu'un concurrent plus lent est sur le point d'être dépassé par le leader.
3. Lorsqu'un concurrent rapide remonte le peloton et s'apprête à dépasser.

Le drapeau bleu n'est généralement pas utilisé :

- a) au premier tour d'une course, lorsque les véhicules sont encore groupés ;
- b) lorsque deux ou plusieurs pilotes roulent roue dans roue pendant plusieurs tours ;
- c) lorsque le pilote manifestement conscient de la situation prend déjà les dispositions nécessaires pour se faire dépasser.

Remarque : Le drapeau bleu doit être utilisé avec discernement et constitue, sur piste mouillée et/ou par mauvaise visibilité, un moyen essentiel pour avertir un concurrent qu'il va être dépassé.

13. Remarques spécifiques (courses sur circuit)

1. Pour les épreuves continentales/intercontinentales, lorsqu'un concurrent doit être arrêté, son stand doit en être informé afin qu'un signal d'arrêt puisse y être affiché simultanément.
2. Tout drapeau indiquant l'arrêt d'une séance d'essais/de course ou d'un concurrent particulier peut être présenté en un autre point que la ligne de départ/arrivée lorsque la visibilité, la longueur du circuit ou la vitesse des véhicules le justifie.
3. Les numéros affichés aux concurrents doivent être blancs sur fond noir et mesurer au minimum :
 - 200 mm de hauteur,
 - 170 mm de largeur,
 - 30 mm d'épaisseur de trait.

14. Signalisation lumineuse au départ

Lorsque le départ est donné par feux :

- un ou plusieurs feux rouges doivent être utilisés,
- ils doivent être visibles depuis n'importe quelle position sur la grille.

15. Signalisation lumineuse pendant les courses de nuit

Lorsque des feux complètent ou remplacent les drapeaux la nuit :

- a) Les feux peuvent remplacer les drapeaux jaunes, verts et rouges.
- b) Chaque installation comprend un groupe de trois feux :
- deux feux jaunes,
 - un feu vert,
- disposés de manière à ce que les deux feux jaunes soient facilement identifiables.
- Un feu rouge est monté séparément et ne peut être commandé que par le directeur de course ou sur son ordre.
- c) L'alimentation électrique doit être doublée par un système d'urgence indépendant.
- d) Les feux doivent de préférence clignoter ; ils peuvent aussi rester fixes, mais la combinaison des deux modes sur un même feu n'est pas autorisée.
- e) Les feux ont la même signification que les drapeaux de couleur équivalente.
- Si les deux feux jaunes sont utilisés simultanément (en phase ou en alternance), cela indique un danger plus grave qu'un seul feu/drapeau.
- f) Un feu jaune doit être allumé à chaque poste de commissaire, accompagné d'un drapeau jaune/rouge rayé, pour signaler une importante dégradation de l'adhérence après la tombée de la nuit.

16. Panneau de danger (facultatif)

(L'utilisation doit être clairement précisée dans les RP de l'épreuve.)

Lorsque l'incident à l'origine d'un drapeau jaune a été résolu à la satisfaction des commissaires, mais que le véhicule impliqué ne peut être entièrement retiré derrière les protections, et que la poursuite de la course est jugée raisonnablement sûre :

- les drapeaux jaunes peuvent être retirés et remplacés par un panneau de danger ;
- ce panneau indique au concurrent qu'il poursuit la course à ses propres risques dans le secteur concerné.

	READY FOR START PROCEDURE		RIDER, INDICATED WITH START NUMBER MUST LEAVE THE TRACK IMMEDIATELY
	DANGER, RIDE CAUTIOUSLY		YOU ARE ABOUT TO BE LAPPED
	DANGER, RIDE SLOWLY OVERTAKING AND JUMPING PROHIBITED, BE PREPARED TO STOP!		FINISH OF THE RACE OR PRACTICE SESSION
	RACE OR PRACTICE STOPPED DUE TO EMERGENCY		MEDICAL STAFF ON THE TRACK PROCEED WITH EXTREME CAUTION. RIDERS MUST ROLL EACH JUMP INDIVIDUALLY WITH NO OVERTAKING UNTIL PAST THE AREA FOR CONCERN

CODE DE CONDUITE ET D'ÉTHIQUE

http://www.fim-live.com/en/library/download/73867/no_cache/1/
[Soyez attentif à l'engagement personnel]

COMPORTEMENT GÉNÉRAL

Code de conduite – Pilotes et officiels

Les pilotes et les officiels doivent se comporter de manière honnête, éthique, respectable et sportive. Tout comportement abusif, menaçant ou grossier est interdit, qu'il émane d'un officiel ou d'un concurrent.

1. Pilotes

- Aucun pilote ne peut conduire un véhicule de manière à mettre en danger les autres concurrents, les membres d'équipe, les officiels ou le public.
- L'utilisation d'appareils audio personnels (écouteurs, casques audio, etc.) est interdite lorsque le pilote se trouve en piste.
- Il est interdit d'utiliser des dispositifs d'enregistrement vidéo fixés sur le corps, y compris sur le casque.
- Il est interdit de circuler en sens inverse sur le circuit.
- Les pilotes doivent rester courtois et respectueux envers les officiels et les autres concurrents.

2. Alcool et drogues

- Le RSG FIM Africa interdit à tous les pilotes, membres d'équipage, membres de famille et officiels de consommer de l'alcool tant qu'ils n'ont pas entièrement rempli leurs fonctions officielles.
- Les représentants de FIM Africa doivent, en outre, éviter tout comportement inapproprié, notamment :
 - consommation excessive d'alcool,
 - usage de drogues récréatives.

Ils doivent garder à l'esprit qu'il est impossible d'exercer leurs fonctions au plus haut niveau lorsqu'ils subissent les effets directs ou différés d'une consommation excessive d'alcool ou de drogues.

L'Agence mondiale antidopage (AMA/WADA) publie sur son site internet une liste complète des substances interdites, à consulter en cas de doute sur un médicament prescrit ou une drogue récréative.

Les pilotes participant aux épreuves FIM Africa peuvent faire l'objet, à tout moment pendant l'épreuve, de contrôles sanguins et/ou urinaires aléatoires.

3. Réseaux sociaux

Sauf si la gestion des réseaux sociaux fait partie de ses fonctions, tout représentant FIM Africa doit rester concentré sur ses responsabilités.

L'usage des appareils mobiles et d'internet doit être limité aux pauses ou à la fin de la journée.

Lignes directrices générales

- Mettez-vous à la place de l'autre : avant de publier, réfléchissez à l'impact pour la personne concernée.
- Une fois publié, c'est publié : ne présumez jamais que vos contenus sont « privés ».
- Commentaires, photos, statuts peuvent être copiés, partagés, capturés, archivés ou transmis.
- Partez du principe que la personne dont vous parlez verra votre publication.

EN CAS DE DOUTE, NE PUBLIEZ PAS. Si vous hésitez, c'est généralement le signe que vous ne devriez pas publier.

Votre présence en ligne fait partie de votre image personnelle : ce que vous dites et faites sur internet influence la manière dont on vous perçoit.

Comportements interdits sur les réseaux sociaux

- Ne pas utiliser les réseaux sociaux pour tenir des propos désobligeants ou négatifs concernant : les concurrents, les officiels, les bénévoles, les organisateurs d'événements, les promoteurs, ou FIM Africa. Ne jamais diffuser de photos ou commentaires relatifs à un incident ou accident de sport motocycliste (sur piste ou en dehors). Il est essentiel de respecter la vie privée des personnes impliquées. Ne publiez ni photos, ni commentaires, ni informations sur les accidents/incidents sur les réseaux sociaux ou autres forums en ligne.

En cas de problème à résoudre, il faut utiliser les canaux officiels appropriés, et non les réseaux sociaux.

Utilisation positive des réseaux sociaux

Les réseaux sociaux, utilisés correctement et de manière responsable, sont un outil puissant pour :

- promouvoir les événements,
- valoriser les activités et l'adhésion des clubs,
- faire connaître le sport,
- diffuser une image positive de FIM Africa et de ses championnats.

Les utilisateurs sont encouragés à s'en servir pour soutenir et développer le sport, et à maintenir un ton positif.