



---

## **Table des matières**

1. Organisation générale.....	2
a) Préambule .....	2
b) Dossier .....	2
c) Délégués.....	2
d) Assemblée des délégués .....	3
e) Administration.....	3
f) Assurances.....	3
g) Cérémonie d’ouverture.....	4
h) Remise des résultats.....	4
i) Cérémonie de clôture.....	4
j) Contrôle technique.....	4
2. Camping .....	5
a) Infrastructure .....	5
b) Lieu .....	5
c) Dimensions .....	5
d) Hébergement .....	5
e) Restauration .....	5
3. Piste.....	6
a) Tracé.....	6
b) Sécurité.....	6
c) Homologation de la piste .....	8
d) Départ, arrivée .....	8
e) Remorquage .....	9
f) Manches .....	9
Contrôles .....	10
g) Divers.....	10
4. Chronométrage .....	10
a) Normes techniques .....	10
b) Fonctionnement .....	11
c) Installation.....	11
d) Habilitation .....	11
e) Chronométrateur officiel :.....	11
5. Historique des modifications : .....	12

## **1. Organisation générale**

### **a) Préambule**

- 1- La FISD ne pourra en aucun cas être tenue pour responsable de dysfonctionnements (ex : résultats financiers, nombre de pilotes etc....), lors de la course organisée dans le cadre du championnat d’Europe, ou de *courses* internationales sous règlement FISD.  
La FISD est seule habilitée de donner l’autorisation d’organiser une course comptant pour le championnat d’Europe, après approbation par l’ensemble de ses délégués.  
En cas de refus, l’organisateur ne pourra pas se retourner contre la FISD ou l’un de ses délégués.  
La FISD n’est pas habilitée d’organiser votre course, par contre elle peut vous conseiller dans l’organisation de votre manifestation par le biais de ses délégués.
- 2- Le championnat d’Europe est organisé sous l’égide d’un pays, ensuite d’une fédération et pour terminer d’une région.
- 3- La manifestation se déroulera sur 3 jours :
  - Vendredi: accueil des participants, contrôles techniques, cérémonie d’ouverture.
  - Samedi: essais, 1<sup>er</sup> manche.
  - Dimanche: 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> manche, remise des prix, cérémonie de clôture.
- 4- Une personne responsable de l’organisation doit être nommée par le pays organisateur.
- 5- Cette personne est nommée responsable de l’organisation totale du championnat d’Europe. (organisateur du championnat)
- 6- L’organisateur pourra nommer, en interne et sous ses ordres, d’autres personnes responsables.
- 7- Le ou les délégués FISD du pays organisateur ont le devoir de prodiguer des conseils et de contrôler le bon déroulement de l’organisation du championnat d’Europe.
- 8- Le ou les délégués doivent informer le comité directeur de la FISD en cas de manquements dans l’organisation.

### **b) Dossier**

- 1- L’organisateur doit présenter un dossier complet, comprenant le lieu, le site, l’indication de la position GPS, la piste, l’organisation, les tarifs, pour l’assemblée de la FISD en novembre de l’année qui précède son organisation.  
La candidature pour l’organisation du Championnat doit être formulée au plus tard lors du championnat d’Europe de l’année qui précède sa propre organisation.

### **c) Délégués**

- 1- Les délégués sont répartis de la manière suivante :

Allemagne	2 délégués
Belgique	2 délégués
Espagne	2 délégués
France	2 délégués
Italie	2 délégués
Lettonie	2 délégués
Suisse	2 délégués
Tchéquie	2 délégués

**d) Assemblée des délégués**

- 1- L'organisateur du championnat d'Europe a la charge d'organiser l'assemblée des délégués sur le site du championnat, ceci le 1<sup>er</sup> ou le 2<sup>ème</sup> week-end de novembre, dans l'année qui précède le championnat.
- 2- L'organisateur doit prévoir pour cette assemblée l'hébergement (Hôtel) et la restauration des délégués. Les frais d'hébergement et de restauration sont à la charge de la FISD.
- 3- La visite du site du camping et de la piste doit être au programme de la journée du samedi, ainsi que la présentation des détails de l'organisation du championnat.
- 4- L'approbation du tracé et de l'organisation sera donnée par l'assemblée.
- 5- L'organisateur peut en cas de doute sur l'homologation de la piste et du site demander la visite d'une commission technique de la FISD dans les 2 ans précédant sa course.

**e) Administration**

- 1- L'organisateur doit envoyer un dossier d'inscription complet aux différents pays 120 jours avant la date du championnat d'Europe. Ce dossier doit comprendre les informations relatives à l'hébergement, à la restauration, à la course, aux moyens d'accès au site, au programme de la manifestation.
- 2- Les fiches d'inscription des pilotes gérées par le secrétariat de la FISD au travers du site FISD doivent comprendre :
  - Catégorie
  - Nom et Prénom du pilote, n° de licence
  - Nom et Prénom du copilote, n° de licence
  - Adresse du pilote
  - Pays
  - Fédération
  - Club
  - Palmarès

« Seul les pilotes ou leurs représentants légaux (pour les mineurs d'âge) sont habilités à décider de prendre le départ d'une course chronométrée. »

  - Nom, prénom, adresse complète, date et signature du représentant légal.
- 3- Le tarif d'inscription est défini par l'assemblée générale de la FISD.
- 4- Numéros de course, la remise des numéros de course au Championnat d'Europe dépend du classement lors du dernier championnat, en cas d'exæquo c'est le temps de la manche la plus rapide des deux pilotes qui fait office de partage. Pour les autres numéros, non-participation au dernier championnat, ceux-ci seront attribués de façon aléatoire.

L'organisateur doit fournir pour tous les pilotes les numéros de course de couleur noir imprimés ou collés sur fond blanc, hauteur des chiffres minimum 100mm. Numérotation par catégorie 101.../ 201.../ 301.../ 401.../ 501.../ 601.../ 701.../ 801.../ 901.../ 1001
- 5- L'organisateur, peut en fonction du chronométrage prévoir le double emplacement pour les numéros de course. La publicité est autorisée.
- 6- Le départ de chaque catégorie se fait inversement à la numérotation (le champion de l'année précédente prend son départ à la fin de la catégorie).
- 7- Equipages : les 200 équipages représentent les huit pays suivants : Allemagne, Belgique, France, Italie, Espagne, Lettonie, Suisse, Tchéquie.

**f) Assurances**

- 1- L'organisateur souscrit une assurance responsabilité civile, couvrant le site, l'organisation, la piste, les bénévoles, le public, et les véhicules de remorquage.
- 2- L'organisateur a l'obligation d'envoyer une copie de l'attestation originale d'assurance, sur laquelle figure le lieu, la date, la nature et les horaires de la compétition, au secrétariat de la FISD.

**g) Cérémonie d'ouverture.**

- 1- Cette cérémonie doit être organisée dans un lieu qui permette à tous d'y assister, elle est publique et ouverte à tous. Si cette dernière se trouve ailleurs que sur le site, prévoir des véhicules de transport pour les personnes non motorisées.
- 2- Elle doit se dérouler en quatre parties :
  - La présentation des délégations au public et aux officiels, avec levé de couleurs et hymne national de chaque pays représenté.
  - Prise de parole des différents officiels (les interventions doivent être limitées en nombre et en temps de parole)
  - Déclaration d'ouverture et hymne Européen
  - Spectacle (libre : p.ex. majorettes, écoles, danse, etc.)
  - La remise des prix de la coupe d'Europe aura lieu directement après le défilé

**h) Remise des résultats**

- 1- Les trois premiers pilotes, cat. 1 / 2 / 3 / 4 / 8 / 9 / 10, les pilotes et copilotes pour les catégories 5 / 6 / 7, seront récompensés par des trophées.
- 2- Les trophées de champion d'Europe seront remis par les délégués de la FISD, la présence des autorités est conseillée.
- 3- L'hymne national du premier par catégorie devra être joué, aussitôt que toutes pilotes de la catégorie se trouvent vers le podium.
- 4- Tous les pilotes et copilotes doivent être invités sur /ou devant le podium du premier au dernier du classement.
- 5- Tous les participants recevront un cadeau souvenir lors de l'annonce des résultats.
- 6- Prévoir un panneau pour afficher la liste des résultats comprenant les temps des manches de toutes les catégories.

**i) Cérémonie de clôture**

- 1- Une cérémonie de clôture peut être organisée après la remise des résultats, libre choix est laissé à l'organisateur. Ce dernier doit toutefois prévoir que certains pilotes quittent le site le dimanche soir déjà.

**j) Contrôle technique.**

- 1- Le contrôle technique doit être organisé le vendredi de **8h30 à 12h00 et de 13h00 à 15h00**. Une plage horaire sera proposée à tous les pilotes lors de leur arrivée à l'accueil. Par créneau horaire de 15 minutes seront affecté 10 véhicules. Les créneaux de la dernière heure (**14h00 à 15h00**) sont à mettre à disposition que lorsque tous les créneaux précédents sont complètement attribués.
- 2- Les délégués FISD de chaque pays occuperont les postes clés. Des membres de l'organisation les assisteront dans leurs travaux. Les délégués seront présents dès 07h30 pour préparer les différents postes de contrôle.
- 3- Les postes clés sont :
  - contrôle des licences, carte grise et inscriptions, une fiche type doit être imprimée avec : Nom et prénom du pilote, n° de licence, n° de course, les points à vérifier au contrôle, signature des vérificateurs.
  - Contrôle des freins, (en descente)
  - Contrôle des véhicules, 3 postes.
  - Poids, une balance précise en kg doit être mise à disposition
  - Remise des numéros de course.
  - Un jury technique doit être nommé, 1 président 2 membres.
- 4- Le contrôle technique doit avoir lieu sur le site dans un endroit abrité du soleil et de la pluie. Des boissons et repas seront fournis aux délégués qui participent activement au contrôle.

- 5- Des moyens de mesure seront fournis pour le contrôle, ainsi que le matériel annexe.
- 6- L'organisation logistique est à la charge de l'organisateur. (Barrières, tables, chaises etc.)
- 7- Le matériel technique, balance exclue, est fourni par la FISD.

## **2. Camping**

### **a) Infrastructure**

- 1- Le camping doit obligatoirement être équipés de douches et de sanitaires éclairés, de WC éclairés, de bornes d'électricité 220 volts avec une puissance suffisante et de postes de ravitaillement en eau potable.
- 2- Dans le cas d'un camping hors zone de ravitaillement, un point de vente et une livraison de pain avec les articles de 1<sup>ère</sup> nécessité doit être prévu.
- 3- Un poste de premiers soins est conseillé sur le site.
- 4- Un lieu ou une cantine doit être prévue pour les repas et les activités officielles.
- 5- Les postes électriques et eau potable doivent être répartis par pays, selon le nombre et le type de participants (tente, camping-car et caravanes.)

### **b) Lieu**

- 1- Le camping peut se trouver au départ ou à l'arrivée de la piste. La distance maximum autorisée entre le camping et la piste ne devrait pas dépasser un kilomètre. (Au-delà d'un kilomètre prendre contact avec la FISD).
- 2- Selon la position du camping, un remorquage des véhicules doit être prévu avant le départ de la compétition et après la fin de celle-ci.

### **c) Dimensions**

- 1- Le camping doit pouvoir contenir 400 à 500 personnes, env.70 camping-cars. 50 caravanes et des tentes, plus les voitures et remorques des participants.
- 2- Dans la mesure du possible prévoir un camping où tous les participants sont réunis.
- 3- Baliser uniquement les emplacements des pays.
- 4- L'organisateur peut demander une finance d'inscription pour les occupants du camping. Le montant de cette finance est défini par l'assemblée générale de la FISD.

### **d) Hébergement**

- 1- Des formules d'hébergement autres que le camping doivent être proposées aux participants, hôtels, gîtes, etc. Les réservations concernant cette formule ne devront pas passer par l'organisateur.
- 2- Des repas peuvent être proposés, libre choix est laissé à l'organisateur pour l'organisation interne.
- 3- La finance du camping devrait être encaissée, au plus tard, lors de l'accueil des participants.
- 4- L'ouverture du camping doit être prévue au minimum le mercredi, avec la possibilité d'accueillir sans l'infrastructure complète des participants dès le lundi matin.
- 5- Fermeture officielle du camping le lundi soir.

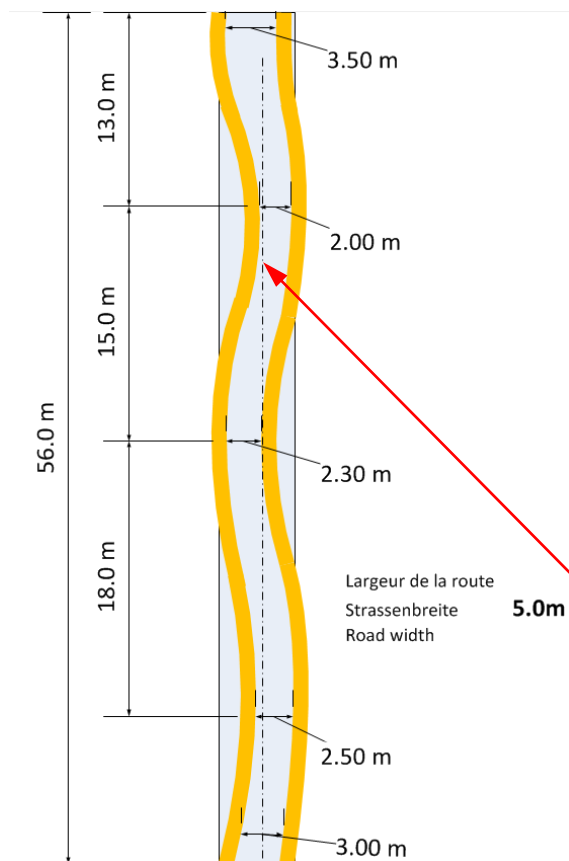
### **e) Restauration**

- 1- L'organisateur n'est plus tenu de fournir des repas compris dans les frais d'inscription des participants. De proposer des repas à bon prix serait toutefois grandement apprécié par les participants.

### 3. Piste

#### a) Tracé

- 1- La piste devra être située sur une route en pente, le revêtement doit être de bonne qualité. Le pourcentage moyen doit être compris entre 6 % et 12 % Le pourcentage le plus fort ne doit pas dépasser les 20 %. La longueur de la piste doit se situer entre 1200 mètres et 2500 mètres. Pour les passages très/trop rapides il peut être prévu des chicanes et ou couloirs artificiels.



#### Principe de base pour la définition d’un couloir

Les dimensions ci-contre sont indicatives, l’illustration a pour but de démontrer les principes à respecter qui sont les suivants :

- Le couloir commence en forme d’entonnoir afin de canaliser le véhicule
- La largeur des « portes » doit augmenter d’une « porte » à l’autre
- La distance entre les « portes » doit augmenter d’une « porte » à l’autre
- Le couloir doit être conçu de la sorte que le/la pilote ne voit pas à travers (la ligne médiane montre que l’on ne voit pas au travers)

- 2- Mise en garde : La FISD vérifie la piste proposée par l’organisateur et fait des suggestions sur le choix des protections optimales. Dans le cas où les consignes de sécurité ne seraient pas respectées par l’organisateur, la FISD se réserve le droit de faire modifier la piste et cela jusqu’au moment du départ. En cas d’impossibilité de satisfaire aux exigences de sécurité, la FISD pourra interdire le départ de l’épreuve. Dans tous les cas la compétition a lieu sous la responsabilité de l’organisateur.

#### b) Sécurité

- 1- Les obstacles situés le long du parcours (fils, barbelés, poteaux, etc.) devront être soit démontés, couchés ou largement protégés par des bottes de pailles, des filets de protections, des panneaux de bois, etc. Les panneaux en bois placés sous les glissières métalliques il est fortement conseillé d’utiliser des panneaux d’une épaisseur minimale de 30mm.  
Afin d’éviter que les copilotes de sidecar se heurtent contre des piquets (fixation de rubalise), ces derniers doivent être placés au moins à 1 m du bord de la piste, pour autant que le bord de piste ne soit muni de bottes de paille
- 2- Les virages et les sorties de virages doivent être protégés par des bottes de pailles, des matelas de ski, d’élément style glissière (nommé New Jersey ou Toblerone) ou des pneus attachés ensemble. Lors de l’utilisation de pneus ces derniers doivent être solidement fixés entre eux et peuvent être

protégés par des panneaux en bois fixés à ces derniers, ceci pour éviter le blocage des véhicules en cas de sortie de piste. Lors de l’utilisation des éléments « New Jersey » ces derniers doivent être solidement reliés un à l’autre dans **les zones d’impact**. Dans la mesure du possible la disposition de ces glissières plastiques est à organiser de sorte qu’il ait uniquement une couleur par côté de piste.

- 3- Les talus et autres obstacles pouvant être dangereux doivent être protégés par des panneaux de bois solidement fixés au sol, ceci pour éviter la sortie de route des véhicules.



- 4- Prévoir un chemin balisé pour les spectateurs, sous surveillance des commissaires de piste.
- 5- Prévoir des passages de sécurité pour les spectateurs, le droit de traverser sera donné par les commissaires de piste.
- 6- Les chiens doivent être tenus en laisse, les enfants doivent être sous surveillance constante.
- 7- Les commissaires de piste doivent être en nombre suffisant, avec moyen de communication rapide, tout le long du parcours de manière à assurer la sécurité des pilotes et des spectateurs. Ils sont disposés dans des endroits stratégiques avec le contact visuel entre eux. Ils ont l’obligation de siffler à chaque passage de concurrents et ils doivent être à même de juger, si lors d’une sortie de route, le véhicule et le pilote sont en état de poursuivre leur course. Les postes doivent être numérotés et visible par les pilotes.  
L’organisation d’un briefing des commissaires par le responsable, dépendant de l’organisation, est nécessaire, le jury de course participera dans la fonction de supervision.
- 8- Les commissaires de piste seront munis d’un drapeau rouge afin d’arrêter les pilotes en cas d’incident, d’accident ou de sortie de piste, les pilotes ont l’obligation de ralentir et s’arrêter.
- 9- Les drapeaux seront agités horizontalement de manière visible pour les pilotes c'est-à-dire entre 50 cm et 1 m du sol.
- 10- Un numéro de poste de commissaire sera disposé au niveau du commissaire afin de faciliter son repérage, le numéro sera inscrit, noir sur fond blanc, dans un cadre de 20 x 20cm sur un panneau de format A4.
- 11- Les pilotes stoppés par le drapeau rouge ont le droit de recourir leur manche. Pour cela le commissaire remettra un bracelet ad-hoc au pilote. Ces bracelets (style concert à usage unique) sont fournis par la FISD. Seule la présentation de ce bracelet au départ, permettra au pilote de refaire sa manche.
- 12- En cas de litige, seule la parole du commissaire fait foi. Idem en cas de concurrent lésé par un spectateur, animal, ou autre.
- 13- Dans les cas complexes le jury de course tranchera. (Composition voir f 7)
- 14- Un directeur de course doit être nommé par l’organisateur, avec radio. Ce dernier est le seul habilité de faire démarrer ou de stopper la course.
- 15- Deux ambulances et un médecin doivent être en permanence sur le lieu de course (en fonction de la législation du pays organisateur). L’emplacement de ces derniers sera défini en accord avec l’organisateur et la FISD.
- 16- Les commissaires de piste, le chef de piste, les ambulances ou les secouristes doivent posséder leur propre et unique canal radio.

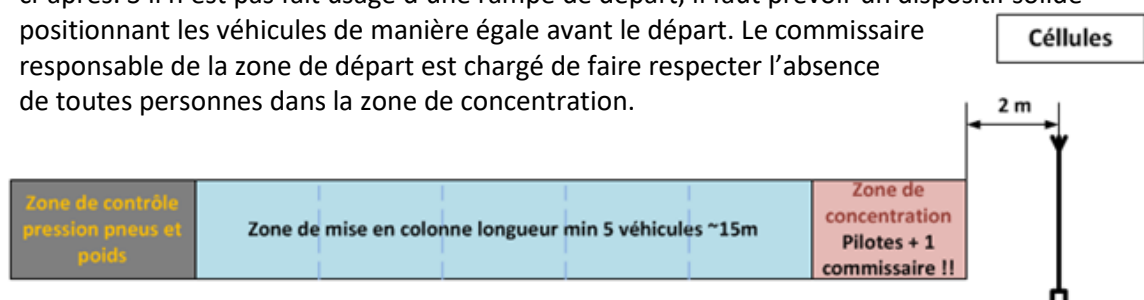
**c) Homologation de la piste**

- 1- Lors de l’assemblée des délégués en octobre/novembre l’année précédente le CE, l’organisateur devra présenter un plan de sécurité de la piste qui est discuté et au besoin complété lors de la visite de cette dernière. De cette manière ce plan servira de preuve de la mise en œuvre des mesures de sécurité lors de la validation de la piste le vendredi avant le CE.
- 2- L’organisateur prépare la piste de telle manière que la pré-homologation peut être entreprise le jeudi à 16h00. A cette pré-homologation participent les membres du bureau de la FISD ainsi que au minimum le responsable principale et le chargé de sécurité de l’organisation du CE. Durant cette pré-homologation les responsables de l’organisation prennent notes de toutes les demandes de correction du tracé.
- 3- L’homologation de la piste à lieu le vendredi entre **10h00 -11h30**. Y participent au minimum :
  - **Le président de la FISD**
  - **Un membre du bureau de la FISD**
  - **1 délégué**
  - Le responsable principale de l’organisation du CE
  - Le chargé de sécurité de l’organisation du CE
  - un team de préparation de piste pour réaliser des petites corrections sur place

**Etant donné que l’homologation est réalisé par un comité restreint, les délégués sont priés de remettre leurs éventuelles commentaires quant à la sécurité de la piste au président avant vendredi 10h00.**
- 4- Si la piste ne peut être validée pour cause de lacunes de sécurité importantes, l’organisateur doit représenter la piste le vendredi à 16h00. Y participent les mêmes personnes reprises au point 3.
- 5- **L’homologation de la piste est sous la responsabilité de l’organisateur. Les représentants de la FISD soumettent un « Protocole d’homologation de piste CE ». Il signale les éventuels défaillances de sécurité évoqués lors du contrôle de la piste. Ce document est signé par le représentant de la course et le président de la FISD.**

**d) Départ, arrivée**

- 1- Une zone de stockage des véhicules de course doit être aménagée en amont de la zone de départ. (200 véhicules)
- 2- Un commissaire doit organiser, pendant toute la compétition, le départ dans l’ordre inverse des numéros et par catégorie (responsable avant départ)
- 3- Les catégories partent dans l’ordre défini en accord entre l’organisateur et la FISD.
- 4- Un commissaire doit impérativement être au départ (responsable départ).
- 5- Une rampe de départ peut être montée dans le cas d’un départ sans pente suffisante. Cette dernière doit correspondre aux caractéristiques des véhicules et être solide.
- 6- **Définition de la zone de départ :**  
 L’organisateur doit identifier physiquement la zone de départ avec les secteurs selon l’illustration ci-après. S’il n’est pas fait usage d’une rampe de départ, il faut prévoir un dispositif solide positionnant les véhicules de manière égale avant le départ. Le commissaire responsable de la zone de départ est chargé de faire respecter l’absence de toutes personnes dans la zone de concentration.





- 7- Dans la zone de départ, si cette dernière est loin du camping un abri et des WC doivent être prévu. L’abri doit pouvoir protéger contre le soleil ou la pluie, au minimum les 5 concurrents en attente.
- 8- L’arrivée doit être visible.
- 9- Une zone de freinage en ligne droite, exempte de tous véhicules ou personnes d’une longueur de 100 mètres minimum doit être créée. Cette dernière est sous la responsabilité d’un commissaire (responsable freinage)
- 10- Une zone de parcage des véhicules doit être prévue hors de la zone de freinage avec un commissaire (responsable remorquage). En aval de l’arrivée.
- 11- Des WC doivent se trouver dans les environs. Selon le système prévu pour le remorquage, en cas d’attente prolongée, un abri et des boissons doivent être disponible, surtout pour les enfants.

#### **e) Remorquage**

- 1- Des véhicules suffisants doivent être prévus pour le remorquage, avec les chauffeurs. Quad, 4x4, tracteurs, etc., 2 ou 3 véhicules avec remorque doivent être prévu pour la remontée des carriolis C7 et des Skeleton C10.
- 2- Dès l’arrivée des concurrents, le commissaire responsable doit organiser la mise en colonne des véhicules de façon à perdre le moins de temps possible lors du remorquage. Une possibilité doit être prévue au cas où des concurrents devraient pour une raison quelconque recourir leur manche.
- 3- Le remorquage est laissé au choix de l’organisateur en fonction des caractéristiques de la piste et des possibilités de remontées.
- 4- En principe lors du remorquage 6 véhicules peuvent être remorqués ensemble (par ligne), toutefois selon la largeur de la piste et le type de véhicules tracteurs il est possible de former deux lignes de remorquage par véhicules.
- 5- Il faut particulièrement être attentif lors du remorquage, notamment de la vitesse, et des catégories ayant de jeunes enfants C1, C2 et C9. Les démarrages doivent se faire lentement et sans à-coups.
- 6- Tous les pilotes et copilotes doivent être remorqués en tenue complète ; casque, gants, pantalon long, manches longues, protections, harnais sanglé. Idem pour les carriolis. Une modification éventuelle ne peut être prise que par la FISD.
- 7- Le remorquage est terminé lorsque le chauffeur du véhicule de remorquage sort de son véhicule, jusqu’à ce moment les concurrents doivent respecter les consignes mentionnées en point 6.

#### **f) Manches**

- 1- Le championnat d’Europe se court sur 1 manche d’essais et 3 manches. Toutes les manches sont chronométrées. **L’organisateur peut proposer une manche d’essai supplémentaire non chronométrée.**
- 2- **Classement du CE :**  
**3 manches valables : Classement sur les 2 meilleures**  
**2 manches valables : Classement sur le meilleur temps ceci pour éviter des injustices en cas de conditions de météo différente**  
**1 manche valable : Classement sur une manche**  
**La manche d’essai ne doit en aucun cas compter pour le classement du CE**
- 3- Les pilotes stoppés par le drapeau rouge ont le droit de recourir leur manche, également s’il s’agit de la manche d’essai.
- 4- En cas de protêt, ce dernier doit être déposé avec une caution de 50 €. Dans les 30 minutes qui suivent la fin de la manche.
- 5- Des feuilles « type protêt », fournies par la FISD, seront disponibles au départ et à l’arrivée.

- 6- Un panneau officiel doit se trouver dans la zone de départ, toutes les informations, concernant la course ou les modifications éventuelles, doivent absolument s'y trouver.
- 7- Un jury de course doit être nommé, il sera composé : du directeur de course (organisation), d'un président du jury (F.I.S.D.) et d'un délégué F.I.S.D. leur nomination devra tenir compte d'une langue connue (compréhension entre eux.)

**g) Contrôles**

- 1- Une balance doit être mise à disposition au départ, les véhicules doivent pouvoir y être pesés sans aide extérieure. Durant les manches de course le poids ne sera pas indiqué, seul un affichage vert/rouge donnera le résultat de la pesée.
- 2- Des contrôles de poids et de pression des pneus se pratiqueront dans la zone neutre du départ. En cas de dépassement, interdiction de prendre le départ de la manche (disqualification).
- 3- La tenue des concurrents peut être contrôlée lors du remorquage ou de la descente.
- 4- La FISD est seule habilitée à nommer les sanctions.
- 5- Le règlement de course de la FISD est applicable.

**h) Divers**

- 1- Une sonorisation est obligatoire le long du parcours. Les temps et le nom des pilotes et copilotes seront annoncés lors de chaque descente (au minimum le N° de dossard et le temps). Dans la mesure du possible en français, allemand, italien et anglais. Prévoir des hauts parleurs dans la zone de départ et d'arrivée.

## **4. Chronométrage**

**a) Normes techniques**

- 1- Le matériel de chronométrage doit répondre aux normes suivantes:
  - Précision au 1/100 de secondes au minimum
  - Commande par une cellule (type « barrage » ou « réflexe ») protégé contre les intempéries (pluie, soleil)
- 2- Le logiciel utilisé doit permettre :
  - La prise en compte simultanée de plusieurs concurrents
  - La validation de chaque départ effectif
  - L'affichage des données sur écran ordinateur.
- 3- Les données suivantes sont nécessaires :
  - Nom prénom du pilote (et copilotes pour les catégories C5, C6, C7)
  - Pays
  - Catégorie
  - Temps réalisé (l'affichage doit être instantané)
  - La sélection et l'addition des deux meilleurs temps réalisés (sur trois manches)
- 4- Fournir une impression correcte, sur sortie papier, en fin de manche (avec possibilité de photocopier en nombre). Quand cela est possible, il est demandé de prévoir l'affichage des données sur panneaux électronique.

**b) Fonctionnement**

- 1- Le matériel de chronométrage doit être utilisé par des personnes compétentes.
- 2- Les chronométreurs doivent impérativement être en nombre suffisant pour assurer un bon déroulement de chaque manche.
- 3- Il faut prévoir au minimum :
  - une personne chargée du matériel informatique
  - une personne postée au départ
  - une personne au poste de chronométrage en relation avec le jury de course (réclamations, décision de faire recourir un concurrent)
- 4- Respecter les horaires prévus et avoir vérifié le fonctionnement du chronométrage au moins 30 minutes avant chaque manche
- 5- Alerter le jury de course en cas d’incident technique ou d’erreur de manipulation (inversion de temps)
- 6- Faire valider le classement final par le jury de course dès la fin de la course et avant la remise des récompenses.

**c) Installation**

- 1- La protection des cellules départ et arrivée est obligatoire. Cette protection doit absolument éviter :
  - l’accès du public (zone neutralisée par des bottes de paille et des barrières par exemple et sous la surveillance d’un ou plusieurs commissaires).
- 2- Par ailleurs, il est demandé à chaque organisateur, quel que soit le système retenu, de veiller à ce que l’installation et le réglage des cellules puissent se faire rapidement de manière fiable.

**d) Habilitation**

Pour chaque Championnat d’Europe :

- 1- L’habilitation par la commission technique de la FISD portera sur :
  - les capacités technique du matériel (correspondance au présent cahier des charges).
  - La fiabilité des liaisons radio
  - Les compétences des chronométreurs
  - L’installation mise place au moment du Championnat
- 2- L’habilitation par le jury de course avant les essais portera sur :
  - Le bon fonctionnement du dispositif
  - L’emplacement des cellules

**e) Chronométreur officiel :**

- 1- t-base / Ing. Josef Hejral CZ / [www.t-base.cz](http://www.t-base.cz)
- 2- Prestations :
  - Selon contrat définit avec la FISD
  - Prix : € 2400.- (prix fixe jusqu’en 2019)
  - + Hébergement et restauration pour 4 personnes à partir de mercredi jusqu’à lundi matin. Etant donné que l’équipage de chronométrage ne peut se déplacer durant la course, les repas durant la journée doivent être amenés sur la piste par l’organisateur.
  - Le team chronométreur (2 personnes) est invité à l’assemblée des délégués FISD. Hébergement et restauration sont à la charge de la FISD.
- 3- L’organisateur désigne une personne pour assurer la coordination entre l’organisation de course et le chronométreur.

## **5. Historique des modifications :**

Les demandes de modifications seront acceptées uniquement par écrit.

### **Edition 2004 :**

- Proposition paragraphe 9 pages 2 (préambule)

*Accepté par l’assemblée générale de la FISD, le 06 novembre 2004 à Aigues Vives France.*

### **Edition 2006**

*Accepté par l’assemblée générale de la FISD, le 11 novembre 2006 à Châteaux d’Oex Suisse.*

### **Edition 2013**

- Remplacement de C.E.C.C.A.S par FISD
- Paragraphe 1, point a. (6) L’organisateur....
- Paragraphe 1, point b. Dossier : ajout pour indication de la position GPS
- Paragraphe 1, point c. Délégués : retiré Slovaquie, ajouté Espagne
- Paragraphe 1, point e. Administration : remplacé dimensions du N° par hauteur mini des chiffres
- Paragraphe 1, point h. Remise des résultats : ajout des catégories 8 et 9
- Paragraphe 1, point j. Contrôle technique : changement des heures pour le contrôle technique
- Paragraphe 1, point j. Une plage horaire sera proposée.....
- Paragraphe 2, point a. Un poste de premiers soins est conseillé sur le site.
- Paragraphe 3, point b. Sécurité : (2) nouvelle définition de l’emploi de pneus
- Paragraphe 3, point b. Sécurité : (11) ajout bracelets pour reprendre le départ
- Paragraphe 3, nouveau point c. Homologation de la piste
- Paragraphe 3, point d. Départ, Arrivée : (3) changement de l’ordre de départ des catégories
- Paragraphe 3, point f. Manches : (3) Ajout que la manche d’essai peut également être répétée
- Paragraphe 3, point f. Manches : (4, 5) Ajout des fiches de protêt
- Paragraphe 3, point f. Manches : (7) définition du jury de course
- Paragraphe 4, Chronométrage ; intégration de l’Annexe 1 dans le cahier des charges

*Accepté par l’assemblée générale de la FISD, le 10 novembre 2012 à Wittinsburg Suisse.*

### **Edition 2014**

- Paragraphe 1, point e. Administration : (4) No de dossard, règles d’attribution en cas d’ex aequo
- Paragraphe 1, point g. Cérémonie d’ouverture (2) : La remise des prix de la coupe d’Europe.....
- Paragraphe 2, point c. Dimensions (1) : remplacé 800 à 1000 par 400 à 500 personnes
- Paragraphe 3. Point a. Tracé (1) : Ajout ...ou couloirs artificiels ...
- Paragraphe 3, point b. Sécurité : (7) ajout supervision du briefing des commissaires par le jury
- Paragraphe 3. Point b. Sécurité : (8) Les commissaires de piste seront munis.....
- Paragraphe 3, point b. Sécurité : (15) nouvelle définition pour l’emplacement des ambulances
- Paragraphe 3, point e. Remorquage : (4) possible de former deux lignes, max 6 véhicules par ligne
- Paragraphe 3, point g. Contrôle : (2) Contrôle poids et pression au départ dans zone neutre
- Paragraphe 4, point e. Chronométreur officiel : (2) nouveau contrat jusqu’en 2019
- Paragraphe 4, point e. Chronométreur officiel : (2) le team participe à l’AG frais payés

*Accepté par l’assemblée générale de la FISD, le 9 novembre 2013 à Kdynie Rep. Tchèque*

### **Edition 2015**

- Ajout de la catégorie C10 (Skeleton)
- Paragraphe 3, point d. Départ / Arrivée : (6) Définition de la zone de départ
- Paragraphe 4, point e. Chronométreur officiel : (2) Hébergement et repas jusqu’à lundi matin
- Paragraphe 4, point e. Chronométreur officiel : (3) Une personne de coordination

*Accepté par l’assemblée générale de la FISD, le 25 octobre 2014 à Oberwiesenthal Allemagne*

**Edition 2016**

- Paragraphe 2, point c. : Définition de qui fixe le montant du prix du camping
- Paragraphe 2, point e. : Plus de repas compris dans les frais d'inscription
- Paragraphe 3, point a. : Ajout de la description des couloirs de ralentissement
- Paragraphe 3, point b. : Ajout d'une distance de sécurité des piquets de fixation de rubalise le long de la piste ajout
- Paragraphe 3, point g. : Ajout d'une marge d'erreur de la balance de 2%

*Accepté par l'assemblée générale de la FISD, le 7 novembre 2015 à Stoumont Belgique*

**Edition 2017**

- Paragraphe 1, point e. : Gestion des fiche d'inscription au travers du site et du secrétariat FISD
- Paragraphe 1, point j. : Changement des heures du contrôle technique, augmentation du nombre de véhicules par créneaux horaire
- Paragraphe 3, point b. : Panneaux placés sous les glissières métalliques, épaisseur min 30mm  
Définition de l'utilisation des éléments de glissière « New Jersey »
- Paragraphe 3, point c. : Introduction d'un plan de sécurité de la piste  
Nouvel horaire pour l'homologation de la piste
- Paragraphe 3, point e. : Définition de la durée de remorquage
- Paragraphe 3, point g. : Retrait de la marge d'erreur de la balance de 2%. Introduction d'un système d'affichage vert/rouge (OK / NOK)

*Accepté par l'assemblée générale de la FISD, le 13 novembre 2016 à Viu Italie*

**Edition 2018**

- Paragraphe 1, point j. : Changement des heures du contrôle technique, étant donné que l'homologation de la piste est réalisée par un team restreint
- Paragraphe 3, point c. : Nouvelle définition du team d'homologation de la piste  
Nouvel horaire pour l'homologation de la piste  
Adaptation du déroulement de la homologation à la pratique
- Paragraphe 3, point f. : Précision que l'organisateur peut proposer une manche d'essai supplémentaire non-chronométrée
- Paragraphe 3, point f. : Clarification de la méthode de calcul du résultat de classement

*Accepté par l'assemblée générale de la FISD, le 5 novembre 2017 à On Belgique*