

RÈGLES PARTICULIÈRES 2024

CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERMOTARD



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

La FFM met en compétition pour l'année 2024 le Championnat de France Supermotard.

Un titre de Champion de France sera attribué à l'issue de la saison dans les catégories suivantes :

- Elite S1
- S2
- S3
- Vétéran
- Féminine
- S4 65cc
- S4 85cc/150cc

Un titre de Vainqueur de Trophée sera attribué à l'issue de la saison dans la catégorie Challenger.

La Commission de Motocross se réserve le droit d'adapter le règlement en fonction de l'évolution du Championnat et de modifier le calendrier.

Tout changement ou modification décidé par le Jury de l'épreuve devra être affiché avant les séances d'essais libres.

Délégué : Stadler Patrick : 06.62.37.28.47

Informations Pilotes :

Pendant les épreuves, la Direction de Course enverra toutes les informations utiles aux pilotes et aux accompagnants sur un canal dédié au championnat, dans l'application Telegram. Cette application gratuite peut être téléchargée sur Google Play (Android), ou dans l'App Store (Apple), ou sur le site suivant : <https://telegram.org>.

Une fois l'application installée, pour rejoindre le canal d'information du Championnat de France Supermotard, aller sur <https://supermoto.link/telegram>.

ARTICLE 1 - PILOTES ADMIS & MOTOS ADMISES

Sont admis les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM pour la saison 2024.

Les épreuves de Championnat, Coupe ou Trophée de France sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère.

Toutefois, seuls les pilotes étrangers titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de Champion de France.

Ces pilotes pourront également bénéficier des primes de résultat correspondantes.

• Catégorie Elite S1

Les épreuves sont ouvertes à tout type de motocycles solo de 300cc à 750cc, monocylindre ou bicylindre et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de la FFM. Licences admises : Inter, NCO.

Les pilotes s'engageant dans la catégorie Elite S1 n'auront plus la possibilité de s'engager dans une autre catégorie en cours d'année.

Seuls les pilotes figurant sur la liste de notoriété Supermotard établie par la Groupe de travail Supermotard sont autorisés à s'engager dans cette catégorie. Les pilotes figurant sur cette liste de notoriété ne sont pas autorisés à s'engager en catégorie Challenger sauf décision du Groupe de Travail Supermotard pour des raisons de sécurité.

Le Groupe de travail se réserve toutefois la faculté d'accorder des wild-card à des pilotes français et étranger qui ne figureraient pas sur cette liste de notoriété et qui en formuleraient la demande.

• Catégorie S2 :

Les épreuves sont ouvertes à tous types de motocycles solo 250 4T et 250cc 2T à partir de 15 ans.
Licences admises : Inter, NCO.

A l'issue de la saison, les meilleurs pilotes du S2 auront la possibilité, s'ils le souhaitent, d'intégrer la liste de notoriété Supermotard.

• Catégorie S3 :

Les épreuves sont ouvertes à tous types de motocycles solo 125 2T à partir de 13 ans. Licences admises : NJ, NCO et Inter.

En fonction du nombre de pilotes présents, les catégories S2 et S3 pourront être regroupées. Les pilotes seront classés dans leur championnat respectif.

• Catégorie Vétéran/Féminine :

Vétéran : Les pilotes devront avoir 40 ans au jour de l'épreuve. Les épreuves sont ouvertes à tout type de motocycles solos de 250cc à 750cc, monocylindre ou bicylindre et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de la FFM. Licences admises : NCO et LUE.

Féminine : les épreuves sont ouvertes à tous types de motocycles solo 125 2T à partir de 13 ans et de 250cc à 750cc, monocylindre ou bicylindre à partir de 15 ans. Licences admises : NJ, NCO, LUE et Inter.

• Catégorie S4 :

Les épreuves sont ouvertes à tous types de motocycles solo 65cc 2T, 85cc 2T et 150cc 4T.
Les pilotes devront être titulaires soit du guidon d'or, soit du CASM (à partir de 12 ans).

65cc : Les pilotes devront avoir entre 8 et 12 ans. La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur. Pour la limite d'âge maximum les pilotes ne devront pas avoir 13 ans au cours de l'année (né au plus tard en 2012). Licence admise : NJ.

85cc 2T et 150cc 4T : Les pilotes devront avoir entre 10 et 15 ans. La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur. Pour la limite d'âge maximum les pilotes ne devront pas avoir 16 ans au cours de l'année (né au plus tard en 2009). Licence admise : NJ et NCO.

• Catégorie Challenger :

Les épreuves sont ouvertes à tout type de motocycles solos de 250cc à 750cc, monocylindre ou bicylindre et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de la FFM. Licences admises : NCO et LUE.

Un maximum de 3 séries sera accepté.

Les 15 premiers pilotes de la catégorie S1 de l'année précédente ne seront pas autorisés à participer à la catégorie Challenger.

A l'issue de la saison, les 5 premiers pilotes du classement Challenger intégreront la liste de notoriété Supermotard. Ils ne seront donc plus autorisés à s'engager en Challenger les deux saisons suivantes et obligation leur sera faite d'accéder au championnat Elite S1.

Tout pilote ayant marqué au minimum 1 point en Challenger, Vétéran ou S2 ne sera pas autorisé à changer de catégorie au cours de l'année.

Dans toutes les catégories, le nombre de concurrents admis correspondra à la capacité maximum en course de chaque circuit (minimum 32 et maximum 36).

Tout pilote mineur devra obligatoirement être accompagné d'une personne « représentant légal » ou mandatée, titulaire d'une licence FFM en cours de validité, au minimum de catégorie LAP (assistant pilote).

Tout responsable de Team devra être titulaire d'une licence FFM en cours de validité, au minimum de catégorie LAP (assistant pilote).

ARTICLE 2 - DEMANDES D'ENGAGEMENT

Les pilotes ne peuvent s'engager que dans une seule catégorie, la double monte est interdite, ils devront faire leur demande d'engagement sur le site internet de la FFM. Voir Article 7 du Règlement Général Motocross.

• Pour les catégories Elite S1, S2, S3, Vétéran/Féminine, Challenger :

Les droits d'engagement (frais de transpondeurs inclus) :

Engagement à l'année : **120 €**
Pour les engagements à l'année la date limite est fixée au 11 février 2024 inclus.

Engagement à l'épreuve : **140 €**

• Pour la catégorie S4 :

Les droits d'engagement (frais de transpondeurs inclus) :

Engagement à l'année : **90 €**
Pour les engagements à l'année la date limite est fixée au 11 février 2024 inclus.

Engagement à l'épreuve : **110 €**

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves dans l'ordre des inscriptions. Dans la limite des places disponibles les pilotes seront sélectionnés ensuite en fonction du nombre d'épreuves où ils sont inscrits et de la date d'inscription.

Les engagements seront encaissés 30 jours avant l'épreuve. 10 jours avant la manifestation, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 50 €. Plus aucune demande d'engagement ne sera acceptée à partir du 3ème jour précédent la manifestation.

Les pilotes souhaitant déclarer forfait devront se référer à l'Article 7 du Règlement Général Motocross.

Tout pilote ayant pris part à une séance d'essais ne pourra prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Les organisateurs recevront 30 jours avant l'épreuve une partie (environ 50%) du montant des engagements des pilotes. Le solde sera perçu dès réception du rapport du délégué de l'épreuve ou au moins dans le mois suivant la manifestation.

Par le fait de s'engager au moins à une épreuve de championnat Supermotard, le pilote accepte en intégralité les prescriptions du code sportif de la FFM, du règlement général motocross, du règlement technique motocross, de ce règlement et du règlement particulier de chaque épreuve.

ARTICLE 3 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Tous les pilotes participant au championnat de France, quelle que soit la catégorie, devront se présenter au contrôle administratif qui sera ouvert le vendredi de 14h00 à 20h00 et le samedi de 7h00 à 9h00.

Aux vérifications administratives, le secrétariat assurera le contrôle :

- Des licences FFM 2024
- De la confirmation d'engagement
- Du contrôle du permis de conduire, du CASM ou du Guidon d'Or

A l'issue du contrôle les pilotes se verront remettre 5 laissez-passer :

- Avec accès stand panneauteurs et mécaniciens : 1 pilote, 2 mécaniciens avec licence LAP ou licence pilote.
- Sans accès piste : 2 accompagnateurs.

Il devra être mentionné sur les laissez-passer les catégories pour lesquelles le pilote est régulièrement inscrit et la spécialité.

Parc-coureurs :

Le parc-coureurs sera divisé en 2 parties :

Parc-coureurs A : Il sera réservé en priorité aux structures des teams et ensuite aux pilotes de la catégorie S1. Un plan sera établi et les pilotes devront le respecter sous peine de sanctions.

Parc-coureurs B : Il sera réservé aux pilotes des autres catégories et aux pilotes des teams avec des camping-cars, voitures etc.

Plus aucun bruit ne sera toléré à partir de 23h00 sous peine de sanctions.

Laissez-passer permanents :

Les teams officiels auront la possibilité d'obtenir 5 laissez-passer permanents. Pour cela ils devront adresser au Service Motocross de la FFM le formulaire de demande de laissez-passer au maximum quinze jours avant la 1^{ère} épreuve. Plus aucun laissez-passer ne sera délivré après cette date.

Les journalistes et photographes devront porter une chasuble spécifique au championnat de France Supermotard.

Le chronométrage de l'ensemble du championnat se fera par transpondeurs. Les pilotes devront respecter l'Article 6.5 du Règlement Général Motocross.

ARTICLE 4 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les opérations de vérifications se dérouleront à partir du vendredi de 15h00 jusqu'à 19h30 et le samedi de 7h30 à 9h30.

Seront vérifiés :

Equipement :

- Contrôle du casque homologué (norme FIM)
- Contrôle de la tenue du pilote combinaison d'une seule pièce (cuir ou kevlar homologué FIM), conforme au règlement des courses sur route) bottes type Motocross (Les demi-bottes sont interdites) et gants en cuir et protection dorsale obligatoire (norme EN 1621-2 ou Label FFM).
- Les maillots de type cross sur les combinaisons sont interdits, seules sont autorisées, les chasubles sans manche, col en V (de façon à voir la fermeture éclair de la combinaison fermée) qui prêtent au corps pour vos supports publicitaires et devront être présentées lors des vérifications techniques.
- Charlotte obligatoire pour les cheveux longs.

Motocycle :

Lors du contrôle technique, chaque coureur doit présenter une moto sous son nom et numéro. Quant au second motocycle il y a deux possibilités :

- Un coureur peut présenter, au contrôle technique, une seconde moto sous son nom et numéro.
- Une équipe ou un groupe de coureurs peut présenter, au contrôle technique, une seconde moto dans l'éventualité qu'elle soit utilisée par plusieurs coureurs, à condition que la moto soit marquée sous les noms et numéros des coureurs. Dans ce cas, l'équipe qui présente la moto doit indiquer au contrôleur technique, les noms et numéros des coureurs ayant le droit d'utiliser cette machine.

Pour être utilisée :

- Lors des essais libres la seconde machine doit être présente dans la zone mécanique avec les numéros de course correspondant.
- Lors des essais chronométrés une seconde machine doit être présente dans la zone mécanique avec les numéros de course correspondant avant le départ des essais chronométrés.
- Contrôle apparent de la marque et de la catégorie d'engagement.
- Caractéristiques de la moto.

PLAQUES & NUMEROS :

- Numéro de course, 3 plaques :

Les 3 plaques numéros seront de dimensions 210 mm x 210 mm obligatoire et les numéros de 120 mm minimum de hauteur, les chiffres doivent être lisibles.

- Publicité :

Un espace de 5cm sur la partie haute de la plaque frontale et sur toute sa largeur devra être laissé libre pour apposer la publicité du partenaire. Seule la publicité du promoteur sera autorisée sur la plaque frontale.

Un bandeau de 5 cm à la base des plaques latérales sera réservé aux partenaires du pilote.

A l'issue de chaque épreuve, les pilotes en tête du classement d'un championnat devront s'assurer de porter une plaque frontale rouge et numéros blancs lors de l'épreuve suivante.

• Catégorie Elite S1 :

Fond blanc numéros noirs

• Catégorie S2 :

Fond vert numéros blancs

• Catégorie S3 :

Fond jaune numéros noirs

• Catégorie Vétéran/Féminine :

Fond noir numéros blancs

Fond rose numéros blancs : pour les Féminines

• Catégorie S4 :

Fond blanc numéros noirs

•Catégorie Challenger

Fond vert numéros blancs : 250cc 4T

Fond blanc numéros noirs : 450cc 4T

Caractéristiques des machines :

• Toutes les catégories :

- Présence du dispositif de sécurité sur les fixations des plaquettes de freins (goupille ou contre-écrou).
- Freinage apparent des boulons de fixations des étriers de freins.
- Freinage apparent des bouchons de remplissages d'huiles et d'eau ainsi que des trappes de vidange.
- Présence d'une protection sur la barre transversale du guidon. Présence d'une protection sur les brides de fixation pour un guidon ne possédant pas de barre transversale. Les extrémités du guidon devront être bouchées ainsi que les poignées.
- Présence d'un ou plusieurs récupérateurs d'huile étanches même lorsque la moto est couchée, d'une capacité minimum de 0,5 litre correctement fixés ou pour les 4 temps un recyclage fermé ;
- Un ou plusieurs récupérateurs vides à chaque départ, étanches même lorsque la moto est couchée, doivent être prévus pour l'eau du radiateur et la mise à l'air libre du réservoir d'essence (clapet antiretour du bouchon de réservoir insuffisant).
- Un carénage de récupération ou sabot moteur englobant, permettant de recueillir une partie de la capacité de l'huile moteur sera installé sous le bloc obligatoire pour les moteurs 4 temps.
- Cache chaîne du pignon de sortie de boîte obligatoire.
- Les repose-pieds et leurs supports de fixation doivent être **OBLIGATOIREMENT** protégés (*par une matière résistante aux frottements et non abrasive*) ainsi que toutes les parties saillantes de la machine, (pour éviter tout contact direct avec la piste).
- Les seuls liquides de refroidissement autorisés seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. Si non conforme le pilote sera déclassé de la manche.
- Roues libres. Les roues avec des jantes à bâtons doivent obligatoirement être équipées de flasques de protections.
- Freins performants fortement conseillés.
- Les pneumatiques utilisés ne doivent pas présenter plus 8mm de creux au centre du pneu avant ou arrière (pneus type cross et enduro interdits). Le retailage des pneus est autorisé.
- Des couvertures chauffantes pourront être installées en pré-grille ainsi que sur la grille de départ.
- les machines seront plombées par le Commissaire Technique au niveau du cadre.
- Contrôle du niveau sonore : selon la Méthode « 2m max ». Le niveau sonore ne devra pas excéder 114 dB/A, (112 dB/A + 2 dB/A) avant le début de la course et 115 dB/A à l'arrivée de la course (+ 1 dB/A pour la dégradation du silencieux).
- Contrôle du niveau sonore catégorie S4 : selon la Méthode « 2m max ». Le niveau sonore ne devra pas excéder 111 dB/A, (109 dB/A + 2 dB/A) avant le début de la course et 112 dB/A à l'arrivée de la course (+ 1 dB/A pour la dégradation du silencieux).
- "Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb, conforme aux spécifications de la FIM".
- Présence d'un coupe-circuit.
- Sur décision du jury de l'épreuve, des contrôles de cylindrées et de carburant pourront être effectués.
- La communication radio ou l'utilisation de télémétrie : du pilote avec son manager, son mécanicien ou toute autre personne est strictement interdite sur toutes les épreuves.
- Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémétrie.
- Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements du chronométrage officiel.
- Le transpondeur : celui-ci devra être installé à l'avant de la machine derrière la plaque numéros, sur le tube de fourche.

Si lors d'un contrôle de cylindrée décidé par le jury, il s'avère que la moto est conforme, la FFM participera aux frais occasionnés par ce contrôle (40 € pour les 2 T et 60 € pour les 4 T).

Une machine refusée au 1er contrôle pourra être présentée plusieurs fois, jusqu'à la fermeture du contrôle technique. Le concurrent a l'obligation de mettre sa machine en conformité. S'il ne satisfait pas au contrôle, il sera exclu par le directeur de course et son engagement ne lui sera pas remboursé.

Machines dangereuses

Si durant les essais ou la course, un Commissaire Technique constate une défectuosité à une machine et que cette défectuosité pourrait constituer un danger pour les autres conducteurs, il en notifiera le Directeur de Course ou son adjoint. C'est leur responsabilité d'exclure la machine des essais ou de la course.

Une moto jugée trop bruyante ou dangereuse en course ou pendant les essais sera arrêtée par le directeur de course (ex : une moto qui perd son silencieux).

Le commissaire technique en chef a le droit de regarder et de contrôler toutes pièces du motorcycle à n'importe quel moment de la manifestation :

1/ Pendant l'épreuve, les motocycles pourront être examinés pour s'assurer qu'aucun élément ou pièce marqué n'ont été changé et ceci à n'importe quel moment de la manifestation. Dans ce cas, le pilote ne pourra pas prendre le départ et sera refusé en pré-grille.

2/ A l'issue de l'épreuve, les contrôleurs techniques vérifieront si aucune irrégularité n'a été commise.

3/ Sanctions :

- a) absence de pièces marquées : Disqualification de la course
- b) intervention mécanique pendant le ou les tours de chauffe => départ fond de grille
- c) usage de communication radio ou de la télémétrie => disqualification de course
- d) port de la caméra interdit sur le casque ainsi que sur le pilote => interdiction de départ

ARTICLE 5 - CIRCUIT

a) Longueur

Une piste doit avoir une longueur de 400 mètres minimum.

b) Largeur

Une piste doit avoir une largeur au point le plus étroit de 6 mètres minimum utilisable à l'exception du premier virage qui doit avoir une largeur de 8 mètres minimum utilisable et une courbure, permettant au premier tour, le passage des concurrents sans provoquer d'encombrement.

c) Espace vertical

L'espace vertical libre entre la piste et tout obstacle au-dessus de cette dernière doit être de 3m minimum.

d) Difficultés

Les sauts ne sont acceptés que sur les parties naturelles, les zones d'appel ou de réception doivent être situées à une distance de 15 mètres minimum d'une zone bitume.

1 ou 2 tables minimum de la largeur de la piste, plusieurs trajectoires seront acceptées avec doubles traces sur la partie terre. Les sauts multiples (doubles bosses, triples bosses, vagues ou whoops) sont interdits.

e) Nombre maximum de participants

Le nombre maximum de pilotes admis en même temps sur une piste est de 12 pour une piste de 400 mètres, plus 1 pilote par 30 mètres avec un maximum de 36 participants. Pour les essais, ce nombre peut être augmenté de 20%.

ARTICLE 6 - PROCEDURE DE DEPART

La grille de départ sera de type décalé ; 1er virage à gauche, pôle à droite ; 1er virage à droite, pôle à gauche.

Deux motos pourront être utilisées par le pilote.

Dans le cas où une machine régulièrement mise en pré grille ne pourrait démarrer, son pilote pourra prendre sa seconde machine qui aura préalablement été amenée dans un parc situé à proximité de la pré-grille.

Cette manœuvre est possible avant la fin des tours de chauffe, le pilote concerné devra alors se positionner en dernière place sur la ligne de départ.

Heure de fermeture de la pré-grille - Coureurs sur la ligne de départ.

Tout pilote qui se présente après l'heure de mise en grille partira en dernière ligne.

Plus aucun pilote ne pourra être admis au départ après le lancement du ou des tour(s) de chauffe. Un officiel situé en sortie, doit interdire l'accès de la piste en présentant un signal lumineux rouge.

Après le lancement du tour de chauffe tous les concurrents qui quitteront la piste pour rentrer au parc-coureurs ne seront plus autorisés à reprendre la piste.

A partir de ce moment sur instruction de la direction de course, évacuation de la grille de départ de toutes les personnes non accréditées et l'officiel situé en sortie de la pré-grille doit signaler l'autorisation de l'accès à la piste en présentant un drapeau ou un signal lumineux vert.

Pour les finales, dans les 10 minutes précédant l'heure de départ, sur instruction de la direction de course, les pilotes devront se tenir prêts à quitter la pré-grille et à amener leur moto sur la grille de départ pour la présentation. Durant cette période la mécanique est autorisée jusqu'au départ du ou des tours de chauffe.

Ce ou ces tours de chauffe sont obligatoires pour prendre le départ depuis la grille.

A l'issue du (ou des) tour(s) de chauffe, un officiel situé devant la première ligne de départ présente un drapeau rouge tenu levé jusqu'au placement de tous les pilotes au centre de leur place sur les lignes de départ. Le feu doit être allumé au rouge, si nécessaire un mécanicien par pilote pourra attendre sur la grille pour bloquer la fourche puis devra rapidement évacuer la piste.

Dès qu'un pilote a rejoint son emplacement sur la grille de départ ou entame son deuxième tour, dans le cas de plusieurs tours de chauffe, l'officiel situé en sortie de la pré-grille doit interdire l'accès à la piste en présentant un drapeau ou un signal lumineux rouge. Le pilote qui a rejoint son emplacement ne pourra plus le quitter sous peine de départ en fond de grille.

Les pilotes qui regagnent la zone mécanique doivent attendre que l'officiel situé en sortie de celle-ci signale, à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, l'autorisation de l'accès à la piste.

Chaque ligne de départ doit être identifiée par un numéro inscrit sur des panneaux tenus levés par des juges de lignes.

Ces officiels doivent être positionnés du même côté et aux extrémités de chaque ligne et lorsqu'une ligne est complète, le juge de cette ligne doit baisser son panneau.

A partir du moment où un pilote a rejoint son emplacement sur la grille de départ, le directeur de course peut demander au juge de ligne, situé après la dernière ligne, de présenter un drapeau rouge pour interdire l'accès à la grille aux pilotes retardataires. A ce signal les autres juges de lignes peuvent baisser leur panneau même si leur ligne est incomplète.

Les pilotes qui ne sont pas sur la grille de départ à ce moment doivent partir depuis le fond de la grille.

Une fois que les pilotes sont placés soit sur la grille de départ, soit en fond de grille, soit dans la zone mécanique, le juge de ligne situé après la dernière ligne présente un drapeau vert.

Si un pilote positionné sur la grille rencontre un problème, il doit rester sur sa machine et lever le bras. A ce signal le juge de sa ligne doit relever son panneau et le juge de ligne placé après la dernière ligne doit relever le drapeau rouge pour signaler l'incident au Directeur de Course.

Le pilote doit attendre les instructions du directeur de course pour quitter sa place et se rendre en zone mécanique.

Lorsque tous les pilotes sont placés et que le drapeau de fond de grille est vert le départ doit être donné de la façon suivante :

- Les machines doivent être arrêtées, moteur en marche et les conducteurs doivent avoir leurs mains sur les poignées du guidon.
- L'officiel situé sur le bord de la piste devant la première ligne retire le drapeau rouge. Dès qu'il est en position de sécurité, le starter éteindra le feu rouge (l'extinction du feu rouge donne le départ). En cas de problème pour l'allumage des feux, un drapeau rouge sera agité. Le directeur de course indiquera aux concurrents le nouveau mode de départ (feu ou drapeau national) et décidera s'il y a lieu de redonner un tour de chauffe.
- Sur instruction du directeur de course, les officiels situés en sortie de la zone mécanique signaleront à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, l'autorisation de l'accès à la piste.

Tout départ anticipé sera pénalisé de 30 secondes, Le pilote concerné sera informé de cette pénalité par un panneau " 30 secondes associé à son numéro de course", pendant toute la course.

Contrôle du départ

Les départs seront contrôlés par vidéo.

ARTICLE 7 - ARRET D'UNE COURSE

Dans le cas d'un arrêt de course pendant les premiers 50% du temps réglementaire, elle sera entièrement recommencée. Les coureurs se rendront directement en pré grille ou au parc mécanique sur ordre du directeur de course et un nouveau départ sera donné dès que la piste est libre. S'il est impossible de redonner le départ de course, il n'y aura pas de point attribué pour le championnat.

Dans le cas d'un arrêt de course après que plus de 50% du temps réglementaire soit écoulé, celle-ci sera considérée comme terminée. L'ordre d'arrivée des pilotes sera déterminé par le classement des coureurs lors du tour précédent le drapeau rouge.

ARTICLE 8 - DEROULEMENT DES EPREUVES

Le briefing est obligatoire pour tous les pilotes.

Essais Libres	
Elite S1	2 séances de 15 mn
S2	2 séances de 15 mn
S3	2 séances de 15 mn
Vétéran/Féminine	2 séances de 15 mn
S4	2 séances de 12 mn
Challenger	1 séance de 15 mn

Essais Qualificatifs	
Challenger	<p><u>Pistes pouvant accueillir 32 pilotes par série :</u> A l'issue des 3 séances d'essais chronométrés de 15 mn, les pilotes ayant réalisé les 10 meilleurs temps chronométrés dans chacun des 3 groupes seront automatiquement qualifiés pour les manches du Trophée de France Challenger. Les 2 dernières places encore vacantes pour le Trophée de France Challenger seront attribuées aux pilotes ayant réalisé les 2 meilleurs temps des non qualifiés (parmi les 3 groupes). Les 10 suivants des 3 groupes seront qualifiés en Promo Challenger A. Les 2 dernières places vacantes en Promo Challenger A seront attribuées aux pilotes ayant réalisé les 2 meilleurs temps des non qualifiés (parmi les 3 groupes). Tous les autres pilotes seront automatiquement qualifiés en Promo Challenger B. La mise en place pour les manches sera faite en fonction des résultats des essais qualificatifs.</p> <p><u>Pistes pouvant accueillir 36 pilotes par série :</u> A l'issue des 3 séances d'essais chronométrés de 15 mn, les pilotes ayant réalisé les 12 meilleurs temps chronométrés dans chacun des 3 groupes seront automatiquement qualifiés pour les manches du Trophée de France Challenger. Les 10 suivants des 3 groupes seront qualifiés en Promo Challenger A. Les 6 dernières places vacantes en Promo Challenger A seront attribuées aux pilotes ayant réalisé les 6 meilleurs temps des non qualifiés (parmi les 3 groupes). Tous les autres pilotes seront automatiquement qualifiés en Promo Challenger B. La mise en place pour les manches sera faite en fonction des résultats des essais qualificatifs.</p>

Essais Chronométrés	
Elite S1	1 séance de 15 mn pour place de départ + Points
S2	1 séance de 15 mn pour place de départ + Points
S3	1 séance de 15 mn pour place de départ + Points
Vétéran/Féminine	1 séance de 15 mn pour place de départ + Points
S4	1 séance de 12 mn pour place de départ + Points
Challenger	Trophée de France Challenger : 1 séance de 15 mn pour déterminer la place sur la grille de départ + points.

Pour toutes les catégories	Lors des séances d'essais libres ou essais chronométrés et courses de qualification, tous les concurrents qui quitteront la piste pour rentrer au parc-coureurs ne seront plus autorisés à reprendre la piste.
-----------------------------------	--

Warm Up	
Pour toutes les catégories	1 séance de 8 mn

Manches	
Elite S1	1 tour de chauffe - 1ère manche 15 mn + 1 tour 1 tour de chauffe – 2ème manche de 20 mn + 1 tour
S2	1 tour de chauffe - 1ère manche 15 mn + 1 tour 1 tour de chauffe – 2ème manche de 20 mn + 1 tour
S3	1 tour de chauffe et 2 manches de 15 mn + 1 tour
Vétéran/Féminine	1 tour de chauffe - 2 manches de 15 mn + 1 tour
S4	1 tour de chauffe et 2 manches de 12 mn + 1 tour
Trophée Challenger	1 tour de chauffe - 2 manches de 15 mn + 1 tour
Promo Challenger A et B	1 tour de chauffe et 2 manches de 15 mn + 1 tour

Pour les catégories S1 et S2, lors de la 2ème manche, l'ordre de départ des 12 premiers pilotes sera inversé. Les autres lignes ne changeront pas.

Pour toutes les catégories :

À l'issue de chaque séance d'essais chronométrés, des points seront attribués au classement selon le même barème que pour les manches de championnat (cf article 9 du présent règlement). Ex : le pilote ayant réalisé le meilleur temps chrono marquera 25 points au classement, le 2ème 22 points, et ainsi de suite.

Séance de dédicaces :

Les 3 premiers pilotes des classements Elite S1, S2, devront se tenir à disposition de l'organisateur pour une séance de dédicaces qui se déroulera à partir de 12h00 le dimanche de la manifestation. Les organisateurs mettront à disposition des affiches et des programmes pour l'ensemble des pilotes retenus. Ces derniers pourront venir avec leurs propres supports promotionnels (posters...).

Avant le départ de chaque finale, une présentation obligatoire pour les pilotes sera organisée sur la grille de départ.

ARTICLE 9 - CLASSEMENT

Pour être classés, les pilotes devront avoir fait au moins 1 tour et avoir franchi au minimum une fois la boucle chronométrage.

Le barème des points attribués sera le suivant :

Place	Points	Place	Points	Place	Points	Place	Points
1	25	6	15	11	10	16	5
2	22	7	14	12	9	17	4
3	20	8	13	13	8	18	3
4	18	9	12	14	7	19	2
5	16	10	11	15	6	20	1

Le barème des points attribués pour le classement des Féminines dans la catégorie Vétéran/Féminine sera le suivant :

Place	Points	Place	Points	Place	Points	Place	Points
1	10	3	6	5	4	7	2
2	8	4	5	6	3	8	1

En cas d'ex-æquo, le résultat de la deuxième manche sera prépondérant.

Les classements des championnats de France Elite S1, S2, S3, Vétéran/Féminine, S4 et du Trophée Challenger seront obtenus par addition des points marqués sur la totalité des finales et des essais chronométrés.

Les pilotes engagés en Promo Challenger A et B seront classés à la journée, mais aucun classement cumulé ne sera établi dans ces catégories.

ARTICLE 10 - PODIUM

Un classement de la journée, sera établi en additionnant les points acquis à l'issue des 2 manches. Les clubs organisateurs devront prévoir des coupes pour récompenser les trois premiers pilotes de chaque catégorie à savoir :

Elite S1, S2, S3, Vétéran, Féminine, S4 65cc, S4 85cc/150cc, Trophée de France Challenger, Promo Challenger A, Promo Challenger B.

La présence des coureurs en tenue correcte est obligatoire. Minimum pantalon et maillot, tenue du team ou combinaison de course (les shorts, maillots sans manche, tongs sont interdits). La non-observation de cette règle entraînera une amende de 50 €.

ARTICLE 11 - PRIX D'ARRIVEE

• Catégorie Elite S1 :

1er	2ème	3ème	4ème	5ème
400 €	350 €	300 €	250 €	200 €

Total par finale 1.500 € soit pour les 2 finales 3.000 €

• Catégorie S2 :

1er	2ème	3ème	4ème	5ème
160 €	130 €	120 €	110 €	100 €

Total par finale 620 € soit pour les 2 finales 1.240 €

Soit un plateau total de **4.240 €**

Les pilotes devront être obligatoirement payés le dimanche soir par l'organisateur.

ARTICLE 12 - CONTROLE DES EPREUVES

La Commission Nationale de Motocross désignera un délégué, un directeur de course, un directeur de course adjoint, un commissaire technique et le Comité de Chronométrage désignera une équipe officielle de chronométreurs.

Le secrétariat du jury sera assuré par le club.

2 commissaires techniques 1er degré ou 2ème degré seront fournis par la ligue et 2 aides licenciés par le club en complément de cet effectif. Les frais de ces officiels seront à la charge du club.

ARTICLE 13 - RECLAMATION

Les réclamations doivent être déposées par écrit auprès du directeur de course accompagnées d'un chèque de 75 €.

Pour les réclamations nécessitant un démontage moteur un deuxième chèque de 75 € pour le démontage d'un moteur 2T et 150 € pour le démontage d'un moteur 4T devront être remis.

Une réclamation doit être déposée :

- Avant le commencement des opérations de vérification pour une réclamation contre la distance annoncée pour un parcours ou pour l'une des clauses figurant au règlement particulier.
- Immédiatement après la fin des opérations de vérification pour une réclamation contre une décision prise par un commissaire technique ou tout ce qui concerne le pesage ou les vérifications et la qualification des concurrents.

Dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats pour une réclamation contre :

- Une décision prise par un officiel de la course.
- Une erreur ou une irrégularité commise au cours de la compétition par un concurrent ou un assistant.
- Le classement d'une course.

Conduite en course : Il est interdit de couper le parcours. Un pilote qui rentre au parc pendant la course est considéré comme ayant abandonné et ne peut plus reprendre la compétition. Un pilote ayant un comportement dangereux au cours d'une épreuve, pourra être sanctionné par le Jury ou le délégué par sanction immédiate.

Sécurité : Le directeur de course ou le délégué apprécieront en fonction des conditions climatiques du nombre de tours de chauffe nécessaire.

En cas de conditions météorologiques défavorables (pluie) le directeur de course peut autoriser le changement des pneumatiques avant un départ, mais cette opération doit s'effectuer sur la grille de départ.

Tout retour au paddock ou dans la zone mécanique sera sanctionné et le pilote sera disqualifié.

En cas de conditions météorologiques défavorables (pluie avec partie terre détrempée) le directeur de course en accord avec le délégué pourra neutraliser la partie terre pour une partie ou la totalité des essais libres le samedi ou l'ensemble des Warm-Up le dimanche matin.

ARTICLE 14 – HORAIRES

HORAIRES DU VENDREDI			
14h00	19h15	Contrôle administratif	
15h00	19h30	Contrôle technique	
	17h30	Visite du circuit	
	18h00	1^{ère} réunion du Jury	

HORAIRES DU SAMEDI				
7h00	9h00	Contrôle administratif		
7h30	9h30	Contrôle Technique		
7h30	8h15	Contrôle Technique Challenger / Vétéran-Féminine		
8h15	8h30	Contrôle Technique S4		
8h30	8h45	Contrôle Technique S3		
8h45	9h00	Contrôle Technique S2		
9h00	9h30	Contrôle Technique Elite S1		
8h00	8h15	Séance d'essais libres Challenger - 1 ^{er} Groupe	15 mn	
8h20	8h35	Séance d'essais libres Challenger - 2 ^{ème} Groupe	15 mn	
8h40	8h55	Séance d'essais libres Challenger - 3 ^{ème} Groupe	15 mn	
9h00	9h15	Séance d'essais libres Vétéran/Féminine	15 mn	
9h20	9h35	1 ^{ère} séance d'essais libres S4	12 mn	
9h40	9h55	1 ^{ère} séance d'essais libres S3	15 mn	
10h00	10h15	1 ^{ère} séance d'essais libres S2	15 mn	
10h20	10h35	Essais qualificatifs Challenger - 1 ^{er} Groupe	15 mn	
10h40	10h55	Essais qualificatifs Challenger - 2 ^{ème} Groupe	15 mn	
11h00	11h15	Essais qualificatifs Challenger - 3 ^{ème} Groupe	15 mn	
11h20	11h35	Essais qualificatifs Vétéran/Féminine	15 mn	
11h40	11h55	1 ^{ère} séance d'essais libres S1	15 mn	
12h05	12h15	BRIEFING PILOTES GRILLE DE DEPART	10 mn	
12h00	13h25	REPAS ENTRETIEN PISTE	1h05	
13h30	13h45	Essais chronos promo challenger B pour place	15 mn	
13h50	14h05	Essais chronos promo challenger A pour place	15 mn	
14h10	14h25	Essais chronos Vétéran/Féminine pour place + points	15 mn	
14h30	14h45	2 ^{ème} séance d'essais libres S4	12 mn	
14h50	15h05	2 ^{ème} séance d'essais libres S3	15 mn	
15h10	15h25	2 ^{ème} Séance d'essais libres S2	15 mn	
15h30	15h45	2 ^{ème} Séance d'essais libres S1	15 mn	
15h50	16h05	Essais chronos S4 pour place + points	12 mn	
16h10	16h25	Essais chronos S3 pour place + points	15 mn	
16h30	16h45	Essais chronos Trophée de France Challenger pour place + points	15 mn	
16h50	17h05	Essais Chronos S2 pour place + points	15 mn	
17h10	17h25	Essais Chrono S1 pour place + points	15 mn	
1ère Manche Vétéran/Féminine				
17h30		Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
17h35	17h55	Départ		15 mn + 1 Tour

1ère Manche Promo Challenger B				
18h00		Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
18h05	18h25	Départ		15 mn + 1 Tour
2ème Manche Promo Challenger A				
18h30		Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
18h35	18h55	Départ		15 mn + 1 Tour
19h05		Jury		
20h00		Fin de la manifestation		

HORAIRE DU DIMANCHE				
8h00	8h08	Warm-Up Promo Challenger B	8 mn	
8h10	8h18	Warm-Up Promo Challenger A	8 mn	
8h20	8h28	Warm-Up Promo Vétéran/Féminine	8 mn	
8h30	8h38	Warm-Up S4	8 mn	
8h40	8h48	Warm-Up S3	8 mn	
2^{ème} Manche Promo Challenger B				
8h55		Coueurs sur la ligne de départ		1 Tour
9h00	9h20	Départ	15 mn	+ 1 Tour
2^{ème} Manche Promo Challenger A				
9h25		Coueurs sur la ligne de départ		1 Tour
9h30	9h50	Départ	15 mn	+ 1 Tour
9h55	10h05	Warm-Up Trophée de France Challenger	8 mn	
10h10	10h20	Warm-Up S2	8 mn	
10h25	10h35	Warm-Up S1	8 mn	
1^{ère} Manche S4				
10h40		Coueurs sur la ligne de départ		1 Tour
10h45	11h00	Départ	12 mn	+ 1 Tour
1^{ère} Manche S3				
11h05		Coueurs sur la ligne de départ		1 Tour
11h10	11h30	Départ	15 mn	+ 1 Tour
2^{ème} Manche Vétéran/Féminine				
11h35		Coueurs sur la ligne de départ		1 Tour
11h40	12h00	Départ	15 mn	+ 1 Tour
12h05	12h20	Séance de dédicaces + Podium Promo Challenger A+B + Vétéran/Féminine	15 mn	
12h00	13h25	REPAS + entretien piste	1h25	
1^{ère} Manche Trophée de France Challenger				
13h30		Coueurs sur la ligne de départ		1 Tour
13h35	13h55	Départ	15 mn	+ 1 Tour
1^{ère} Manche S2				
14h00		Coueurs sur la ligne de départ		1 Tour
14h05	14h25	Départ	15 mn	+ 1 Tour
1^{ère} Manche Elite S1				
14h30		Coueurs sur la ligne de départ		1 Tour
14h35	14h55	Départ	15 mn	+ 1 Tour
2^{ème} Manche S4				
15h00		Coueurs sur la ligne de départ		1 Tour
15h05	15h25	Départ	12 mn	+ 1 Tour
2^{ème} Manche S3				
15h30		Coueurs sur la ligne de départ		1 Tour
15h35	15h55	Départ	15 mn	+ 1 Tour
16h00	16h15	Entretien piste	15 mn	
2^{ème} Manche Trophée de France Challenger				
16h20		Coueurs sur la ligne de départ		1 Tour
16h25	16h45	Départ	15 mn	+ 1 Tour

<u>2^{ème} Manche S2</u>				
16h55		Coueurs sur la ligne de départ		1 Tour
17h00	17h25	Départ	20 mn	+ 1 Tour
<u>2^{ème} Manche Elite S1</u>				
17h30		Coueurs sur la ligne de départ		1 Tour
17h35	18h00	Départ	20 mn	+ 1 Tour
18h10	18h25	Podium Trophée Challenger, S4, S3, S2, S1	15 mn	
18h30		JURY		
19h30		Fin de la manifestation		

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.