

RÈGLEMENT GÉNÉRAL 2026

CHAMPIONNATS DE FRANCE DE MOTOCROSS



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

ARTICLE 1 - DIFFERENTS CHAMPIONNATS

La F.F.M. met en compétition pour 2026 les Championnats, Coupes et Trophées de France suivants :

1. **Championnat de France Elite Mx1**
2. **Championnat de France Elite Mx2**
3. **Championnat de France Junior 125cc**
4. **Championnat de France Espoir 85cc**
5. **Championnat de France Minivert**
Catégories : Poussin 65cc/Pupille 65cc/Benjamin 85cc/Minime 85cc/50cc
6. **Coupe de France Mx National 125cc**
7. **Coupe de France Mx National 250cc**
8. **Coupe de France Mx National 450cc**
9. **Championnat de France Mx Féminin**
Catégories : Mx Féminin Scratch/Mx Féminin 125cc (- de 21 ans)
10. **Championnat de France Mx Vétéran**
Catégories : Bronze/Argent/Or/Platine
11. **Championnat de France Mx à l'Ancienne**
Catégories : Vintage/Classic-Evolution-Prototype/Pré 90-Super Evolution
12. **Championnat de France Sidecar Cross Elite**
13. **Championnat de France Mx des Régions**
14. **Championnat de France Quad Cross Elite**
15. **Championnat de France Quad Cross des Régions**
16. **Championnat de France Montée Impossible**
Catégories : Prototype/Féminine
17. **Championnat de France Supermotard**
Catégories : Elite S1/S2/S3/S4/Vétéran-Féminine/Découverte 50cc/Trophée de France Challenger
18. **Championnat de France Supercross**
Catégories : Sx 1/Sx 2/Sx Junior/Sx Espoirs 85cc

Les clubs désirant organiser une épreuve de championnat de France devront en faire la demande par courrier via leur Ligue Régionale auprès de la Commission Nationale de Motocross.

Lors du congrès annuel, la commission attribuera les épreuves FIM et FIM Europe en fonction des demandes des clubs.

ARTICLE 2 - ORGANISATION GENERALE

Les épreuves des différents championnats, coupes et trophées de France seront automatiquement organisées en diurne (hors Supercross et Supermotard). Les épreuves semi-nocturnes ou nocturnes ne seront pas autorisées.

2.1 - Règlements Particuliers et Rapport de Clôture :

Aucune manifestation ne pourra être organisée sans que les organisateurs aient obtenu au préalable toutes les autorisations légales nécessaires. Se référer au Code Sportif FFM.

2.2 - Amende Financière :

En cas de non-respect total ou partiel du cahier des charges, des règles et règlements FFM ainsi que des décisions du jury une amende financière de 300 € par obligation non respectée pourra être infligée au club. Cette amende sera déduite de la subvention fédérale.

Les clubs organisant une épreuve de championnat ou trophée devront adresser à la FFM lors de leur candidature, un chèque de caution d'un montant de 1.000 €. En cas d'annulation non motivée, le chèque sera encaissé.

2.3 - Signalisation et Accueil :

- L'organisateur devra flécher le circuit l'avant-veille au matin.
- L'accueil des coureurs sera ouvert au minimum jusqu'à 20h00 la veille de l'épreuve.
- Pour chaque pilote, délivrer cinq entrées gratuites en solo et sept entrées gratuites en sidecar :

Avec accès piste :

- **Solo** : 1 pilote ; **Sidecar** : 1 pilote et 1 passager
- 1 mécanicien, titulaire d'une licence délivrée par la FFM de l'année en cours (2 passes pour le sidecar)
- 1 panneauteur (sauf en supercross), titulaire d'une licence délivrée par la FFM de l'année en cours et âgé d'au minimum 14 ans.

Une pièce d'identité sera demandée lors de la délivrance des passes mécaniciens et panneauteurs.

Sans accès piste :

- 2 accompagnateurs
- 3 accompagnateurs en supercross

2.4 - Secrétariat :

- Prévoir un secrétariat suffisamment étoffé et compétent.
- Prévoir un ordinateur avec imprimante.
- Un photocopieur performant est obligatoire (distribution des résultats aux coureurs et aux journalistes).
- Un téléphone est obligatoire sur le circuit.
- Prévoir un numéro de téléphone auquel les coureurs peuvent s'adresser la veille de l'épreuve en cas d'ennui de dernière minute.
- Prévoir un local pour un éventuel contrôle antidopage.

2.5 – Presse (24MX Tour, Minivert et Supermotard) :

- Prévoir un local pouvant fermer à clé d'une capacité d'environ 10 personnes, et équipée de tables et de chaises.
- Prévoir un réseau wifi performant.

Pour tous les championnats :

- Constituer des dossiers "Presse" comportant tous les résultats de la journée et qui seront remis aux journalistes dès la fin de l'épreuve.

- Communiquer systématiquement les résultats dans les plus brefs délais à la salle de presse tout au long de la journée (liste officielle des engagés, résultats des essais chronométrés, résultats des manches, classement provisoire du championnat à l'issue de l'épreuve).

ARTICLE 3 - CONTROLE DES EPREUVES

La Commission de Motocross désignera pour chaque épreuve de championnat, un délégué choisi parmi ses membres qui sera chargé en particulier d'établir un rapport sur son déroulement. Les délégués et arbitres de la commission sont investis de pouvoirs spéciaux leur permettant de remplir leur mission dans les meilleures conditions possibles.

Ils portent également sur les conditions matérielles de sécurité des circuits. Pour les épreuves comportant deux championnats ou trophées, deux délégués pourront être nommés.

Seront obligatoires avant le début des épreuves :

- Visite du circuit avec le dossier de l'expert
- Briefing des coureurs
- Briefing des commissaires de piste

JURY :

Pour chaque épreuve, un jury sera constitué sous la présidence du (ou d'un) délégué du championnat.

Membres votant :

- le président du Jury ;
- deux commissaires sportifs titulaires du spécifique 2^{ème} degré de Motocross*

* Les commissaires sportifs seront répartis sur la piste par le délégué et/ou le directeur de course. Ils ne devront avoir aucune autre fonction le jour de l'épreuve.

Membres non-votant :

- le directeur de course ;
- le responsable du contrôle technique ;
- le responsable du chronométrage ;
- le médecin ;
- sur invitation du Président du Jury, toute personne dont la présence est jugée utile.

Il se réunira :

- avant l'épreuve pour demander des aménagements éventuels du circuit, des horaires de l'épreuve, confirmer la liste des coureurs, valider les éventuelles modifications du règlement particulier, etc...
- après les essais chronométrés pour homologuer les résultats.
- à l'issue de la dernière manche pour homologuer les résultats.

Un local indépendant (avec électricité) pouvant contenir une dizaine de personnes à l'abri du bruit est obligatoire.

Un secrétaire de séance sera présent pour ces réunions.

ARTICLE 4 – CIRCUITS

En l'absence de visite préalable, les circuits sur lesquels seront organisées pour la première fois des épreuves de championnat ou de coupe de France, seront visités par un expert sécurité de la Fédération.

Cette visite idéalement réalisée dans le cadre d'une épreuve l'année précédente, ou à défaut, au moins trois mois avant la date de l'épreuve. Les instructions données par l'expert devront être strictement respectées.

La piste devra obligatoirement être terminée dès 14h00 la veille des premiers essais.

En dehors de toutes les modifications ou aménagements d'ordre général ou particulier qui pourront être demandés par l'expert, les circuits devront répondre aux conditions suivantes :

- Longueur minimum : 1.400 mètres (sauf coupes de France Mx).
- Largeur minimum : 5 mètres utilisables (6 mètres en sidecar et quad).

Sur tous les circuits, la largeur de la ligne de départ doit être calculée, au minimum comme suit :

- Motos solos : 1 mètre par coureur avec une marge supplémentaire de 2 mètres.
- Sidecars : 2 mètres par équipage.

Pour les championnats et les coupes de France solo, les départs seront donnés, si nécessaire, sur deux lignes.

Pour les championnats de France Sidecar et Quad, les départs seront obligatoirement donnés sur deux lignes de 15 machines.

En outre, la longueur de la ligne de départ doit être comprise entre 60 et 125 mètres, sans rétrécissement brusque, sans descente ou obstacle important tel que tremplin, et le premier obstacle après le départ ne doit pas occasionner de bouchon ni présenter de danger (pas de grande montée ou de descente à forte pente, pas de saut ni de fossé).

Il est recommandé de délimiter la piste dans sa continuité par des jalons espacés de 5 mètres maximum.

Le circuit doit être conforme à son homologation et respecter les RTS.

Pour que le circuit utilisé puisse être emprunté par n'importe quel temps, les clubs devront :

- prévoir dans le cas de piste glissante, la possibilité de déviation des parties de terrain rendues difficiles, la longueur du circuit ne devenant pas inférieure à 1.300 mètres.
- s'il s'agit d'un terrain poussiéreux, prévoir un système d'arrosage couvrant tout point du circuit qui pourraient souffrir de la poussière, même lorsqu'il s'agit de montées ou de descentes.

En cas de sécheresse, l'arrosage sera commencé dès le jeudi et repris le samedi soir afin d'éviter autant que possible d'arroser le dimanche après-midi.

On évitera d'arroser les zones de freinage et d'accélération. Avant de procéder à un quelconque arrosage le jour de l'épreuve, les organisateurs devront suivre les avis du jury.

Prévoir un stock de bottes de paille ou de tout autre matériau absorbant les chocs.

En cas de force majeure ou pour un motif valable, le parcours pourra être modifié par le jury avant le départ de l'épreuve à la stricte condition que tous les concurrents en soient avertis au moins 15 minutes avant le départ de la manche. Dans ce cas, un tour de reconnaissance sera prévu.

ARTICLE 5 - INSTALLATIONS

5.1 – Parc-Coueurs :

Le parc-coueurs devra être accessible aux pilotes la veille de l'épreuve à partir de 10h00 minimum. Il sera plat et suffisamment grand pour recevoir une centaine de coureurs et ne devra en aucun cas être fermé à clef.

Le club devra prévoir :

- des sanitaires (3 au minimum ; 6 au 24MX Tour), des douches chaudes (3 au minimum ; 6 au 24MX Tour), leur utilisation devant être gratuite, de l'eau potable et de l'eau en quantité suffisante pour le remplissage des réserves d'eau des camping-cars.
- un panneau d'affichage.
- une sono, de préférence indépendante, fonctionnelle dès 14h00 la veille des épreuves.
- une aire de nettoyage comportant au minimum 20 points d'eau est obligatoire.

L'organisateur devra placer les coureurs en les regroupant par championnat, exemple : Sidecar séparé du Quad ou National 450cc séparé du National 250cc.

Il est rappelé que les machines doivent être poussées dans le parc-coueurs. Toutefois, en fonction de la configuration du circuit, le délégué pourra aménager cette règle.

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

5.2 – Zone d'Essais :

Une zone d'essais (itinéraire non fermé, allant d'un point de départ à un point d'arrivée distinct) est obligatoire (50 x 10m).

Celle-ci doit être complètement clôturée et composée de deux pistes adjacentes, séparées et protégées par un des dispositifs suivants : filet, barrière en bois, barrière en plastique et/ou des bottes de paille. Elle devra comprendre une entrée et une sortie.

Les coureurs ou les mécaniciens ne peuvent tester leurs motocycles que dans la zone d'essais désignée. Les essais dans le parc-coueurs sont interdits.

Seuls les motocycles présentés aux vérifications techniques et approuvés pour la manifestation sont autorisés dans la zone d'essais.

Ces tests ne font pas partie du programme officiel de la manifestation et sont effectués aux risques et périls des coureurs et/ou des mécaniciens.

La zone d'essais désignée doit être utilisée uniquement pour effectuer des tests.

Les coureurs et les mécaniciens sont responsables de porter au minimum un casque, des bottes et des gants à chaque fois qu'ils testent un motocycle dans la zone d'essais. L'utilisation d'équipements de protection supplémentaires est recommandée.

Les coureurs et les mécaniciens doivent se conduire de manière responsable et s'assurer qu'ils ne mettent pas en danger ou ne causent aucun dommage à quiconque dans le parc.

Toute course et conduite agressive ou imprudente dans la zone d'essais est en tout temps interdite et sera pénalisée.

Les coureurs seront tenus responsables de tout préjudice et/ou dommage causé par eux ou par les mécaniciens dans la zone d'essais.

5.3 – Parc d'Attente :

- Le club devra prévoir 1 commissaire sportif et 1 commissaire technique responsable du parc d'attente assistés d'une personne.
- Le parc d'attente sera prévu à proximité de la ligne de départ, de façon à ce que les coureurs puissent y accéder sans avoir à emprunter la piste. Une pendule avec les secondes en état

de marche sera placée bien en évidence à l'entrée du parc (heure fournie par le service de chronométrage).

- Il devra être clos et ne posséder qu'une seule entrée afin d'interdire son accès aux personnes étrangères à l'organisation.
- Il devra être aménagé de manière à ce que les coureurs puissent y poser leur machine (boxes séparés avec des barrières en bois ou métalliques). Les machines devront obligatoirement stationner dans les boxes.
- L'organisateur devra prévoir des plaques numérotées qui y seront posées avant le début de la manifestation.
- Un mécanicien par pilote y sera admis.
- Une cabine WC est obligatoire.

5.4 - Grille de départ :

Pour toutes les épreuves de championnat ou coupes de France, une grille d'au moins 30 places à éléments individuels tombant vers les coureurs et un dispositif anti-recul devant être placé à 3 mètres en arrière de la grille sont obligatoires. Pour les départs sur 2 lignes, deux dispositifs anti-recul sont obligatoires.

Le club sera passible d'une amende lorsque, pour une raison ou pour une autre, il n'aura pu en être fait usage.

Le placement des coureurs sur la ligne de départ, lors de chacune des manches, sera déterminé en fonction du temps du meilleur tour réalisé au cours des essais chronométrés (le meilleur temps est appelé en premier et ainsi de suite) ou du résultat des manches qualificatives. Pour les grilles comptant seulement 30 places, les départs se feront sur 2 lignes, les coureurs se mettront en 2^{ème} ligne lorsque la première sera complètement occupée.

Pour les sidecars et les quads, les coureurs de la 2^{ème} ligne devront obligatoirement se positionner dans l'alignement des coureurs de la 1^{ère} ligne.

Les pilotes utilisant des cales devront les apporter et les mettre en place eux-mêmes. Les cales devront être monobloc (une seule partie) et non dangereuse pour les autres pilotes.

5.5 - Zone mécanique et/ou panneautage :

Une zone au bord de la piste, doit être prévue pour les interventions sur les motos et le panneautage par les accompagnateurs des pilotes. Ces actions peuvent se faire dans la même zone ou dans deux zones différentes. Il est strictement interdit de panneauter en dehors de cette zone.

Pour des raisons de sécurité, cette zone doit être bien visible des pilotes et se trouver hors trajectoire. Elle doit comprendre une entrée et une sortie distinctes et doit être contrôlée à tout moment par un commissaire. Seuls les licenciés (minimum LAP), munis d'un bracelet spécifique peuvent entrer dans cette zone.

Cette zone est strictement interdite aux enfants de moins de 14 ans et aux animaux.

5.6 - Chronométrage :

Pour toutes les épreuves de championnat, la présence de chronométreurs désignés par la FFM sera exigée.

Pour tous les championnats le chronométrage informatique est obligatoire et un local indépendant devra être mis à la disposition des chronométreurs (voir cahier des charges).

5 minutes obligatoires devront être respectées entre le dernier concurrent arrivé et le nouveau départ.

Le directeur de course devra demander aux chronométreurs s'ils sont prêts à chaque nouveau départ.

L'organisateur devra prévoir l'utilisation de transpondeurs et de ce fait prévoir le passage de la boucle pour la réception des transpondeurs lors de la conception de la piste au niveau du poste de chronométrage.

Une boucle de chronométrage secondaire peut être installée (obligatoire pour le 24MX Tour) pour permettre la prise de temps intermédiaires. Cette boucle doit être idéalement située au milieu du tour. Celle-ci doit respecter les mêmes caractéristiques que la boucle principale.

A l'attention des coureurs :

Les pilotes sont seuls responsables de la fixation du transpondeur sur leur machine. **Ce dernier est obligatoire sur la machine dès les essais.** Ils doivent pour ce faire utiliser un support vendu au tarif de 8 €, et fixer le transpondeur dans le respect des consignes données par les chronométrateurs lors de la distribution de ces derniers. En aucun cas, le support ne peut être restitué ni remboursé à la fin de l'épreuve ou de l'année.

Les pilotes doivent restituer les transpondeurs au plus tard à 19h00 le jour de l'épreuve ou une demi-heure après la fin de la dernière manche. Dans la négative, ils doivent les envoyer dans les trois jours au responsable chronométrage ou, à défaut, à la FFM. En cas de non-restitution du transpondeur ou de restitution d'un transpondeur défectueux à la fin de l'épreuve, les pilotes seront redevables d'une somme de 50 €.

Les coureurs récidivistes (2 oublis ou à l'appréciation du responsable) sont passibles d'une amende supplémentaire de 50 €.

ARTICLE 6 - COUREURS

6.1 - Coureurs admis :

Les championnats, coupes et trophées de France de Motocross, sont réservés aux coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM.

Les épreuves des différents championnats de France FFM sont ouvertes aux coureurs de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France. Ces coureurs pourront également bénéficier des primes de résultat correspondantes.

6.2 – Âges des coureurs :

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur. Pour la limite d'âge maximum les coureurs ne devront pas avoir dépassé l'âge maximum au cours de l'année.

Pour les coureurs féminins, l'âge maximum sera repoussé d'un an dans les championnats de France Minivert 50cc, Minivert 65cc, Minivert 85cc, Espoir 85cc et Junior.

6.3 – Numéros de course :

Pour l'ensemble des championnats et coupes de France, les coureurs devront se connecter sur le site des engagements pour réserver leur numéro de course.

Les numéros de course seront pré-réservés 2 mois. Si le pilote ne s'engage pas sur une épreuve durant cette période, la réservation du numéro de course sera automatiquement annulée et le numéro remis sur la liste des numéros disponibles.

Les coureurs ont l'obligation d'avoir leur numéro de course dans le dos (maillot, dossard ou dorsale) et doit être identique à celui indiqué sur le motorcycle.

Recommandation :

A la 1^{ère} épreuve, une plaque rouge/numéros blancs devra être arborée par le champion de France ou vainqueur de Coupe de France en titre. A partir de la 2^{ème} épreuve, une plaque rouge/numéros blancs devra être arborée par le leader du championnat.

6.4 – Comportement et obligations des coureurs :

A tout instant, les coureurs doivent se conformer aux dispositions des règlements FFM.

À tout moment pendant la manifestation, à la demande d'un commissaire technique, les coureurs doivent se présenter ou présenter leur(s) motorcycle(s) et/ou équipement(s) au contrôle technique.

Il est de la responsabilité des coureurs d'assister à tous les briefings et d'être au courant de toutes les informations données.

Tout comportement antisportif, agressif ou imprudent d'un coureur ou de ses accompagnateurs envers d'autres concurrents, mécaniciens, personnel d'équipe et officiels ou d'autres participants (personnel de l'organisateur, personnel médical, presse, public etc.) sur ou hors de la piste pourra être sanctionné par le jury.

Les coureurs sont responsables de leurs accompagnateurs, lors de toute activité organisée sous l'égide de la Fédération, sur la piste ainsi que dans les enceintes administratives et sportives (parcours, zone panneautage etc.).

Il est interdit aux coureurs et à un de ses accompagnateurs de conduire un véhicule motorisé et/ou vélo sur la piste en-dehors des heures des séances d'essais de qualification officielles et manches.

Les coureurs n'ont pas le droit de s'arrêter sur la piste durant les essais et les manches.

La communication radio ou l'utilisation de télémétrie du coureur avec son manager, son mécanicien ou toute autre personne est strictement interdite sur toutes les épreuves.

Toute aide extérieure aux coureurs sur la piste est interdite, sauf si elle est apportée par un commissaire désigné par les organisateurs dans le but d'assurer la sécurité.

Tout ajustement ou réparation doit se faire par le coureur, travaillant tout seul sans aide extérieure.

Lorsqu'un coureur reçoit un traitement par le personnel médical, ses accompagnateurs ne sont pas autorisés à interférer ou entraver leur travail. Toute infraction à cette règle pourra être sanctionnée par le jury.

Les coureurs doivent utiliser uniquement la piste balisée. Toutefois, s'ils devaient sortir accidentellement de la piste, ils pourront continuer à une vitesse passablement réduite, sans accélérer de manière dangereuse, jusqu'à ce qu'ils puissent revenir prudemment sur la piste. Ils reviendront sur la piste au point le plus proche de l'endroit où ils l'ont quittée, sans y gagner un avantage.

Des coureurs qui sont accidentellement sortis de la piste et qui accélèrent de manière dangereuse ou coupent une partie de la piste pendant qu'ils sont hors-piste, peuvent être considérés comme ayant gagné un avantage, même sans avoir gagné une position.

Il convient au directeur de course de déterminer si le coureur a gagné un avantage en quittant la piste accidentellement et en la reprenant.

Les machines jugées trop bruyantes (en raison de la rupture ou à la destruction de la ligne d'échappement) pendant les essais et les courses seront arrêtées par le directeur de course de sa propre initiative ou à la demande du délégué du championnat.

Les coureurs peuvent entrer dans le parc mécanique pour recevoir de l'aide, modifier, ajuster ou remplacer toute pièce de leur équipement de sécurité ou motorcycle.

Aucun remplacement d'équipement de sécurité, ravitaillement ou service mécanique ne peut s'effectuer sur la piste.

Les coureurs doivent toujours entrer dans le parc mécanique par l'entrée. Quand un coureur "manque" l'entrée, il doit continuer dans la direction de la piste pour un autre tour. Entrer dans le parc mécanique par la sortie sera considéré comme une tentative pour obtenir un avantage en coupant le parcours ce qui sera sanctionné par la disqualification des essais et des manches respectifs.

Les coureurs qui entrent dans le parc mécanique doivent rouler d'une façon disciplinée. Ils ne doivent pas rouler à une vitesse excessive ou dépasser d'autres coureurs.

Les coureurs qui coupent leur moteur dans le parc mécanique peuvent recevoir de l'aide pour redémarrer leur motorcycle.

Lors du tour de reconnaissance les coureurs ne sont pas autorisés à entrer dans le parc mécanique. Les ajustements, réparations ou ravitaillements doivent être effectués dans le parc d'attente. Entrer dans le parc mécanique pendant le tour de reconnaissance sera considéré comme une tentative d'obtenir un avantage, sanctionnée par la disqualification de la manche en question (sauf en supermotard).

Les coureurs qui rentrent au parc-coureurs lors d'une manche ne pourront pas reprendre la manche.

Un pilote peut changer de motorcycle tant qu'il n'est pas entré dans le parc d'attente. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification.

Lors du tour de reconnaissance, les coureurs qui ne réussissent pas à retourner au parc d'attente avant le départ de la manche, ne pourront participer à la manche en question. **Cette règle ne s'applique pas aux championnats de France 24MX Tour et Minivert.**

Si un coureur a des problèmes mécaniques dans le parc d'attente et qu'il ne réussit pas à réparer son motorcycle avant que les coureurs ne se rendent à la grille de départ, il devra suivre les instructions des officiels.

Une fois que la grille a été abaissée, il peut accéder à zone de départ et reprendre la manche. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification de la manche en question.

Si un coureur a des problèmes mécaniques sur la grille de départ, il doit attendre de l'aide jusqu'à ce que la grille ait été abaissée. Une fois que la grille a été abaissée, il peut recevoir de l'aide par son (ses) mécanicien(s) à la grille. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification de la manche en question.

Lors du franchissement de la ligne d'arrivée, le coureur doit toujours être en contact avec le motorcycle.

Une fois la ligne d'arrivée franchie, les coureurs doivent continuer jusqu'à ce qu'ils soient dirigés et libérer la piste aussi rapidement que possible. Il n'est pas permis de ralentir brusquement ou de s'arrêter dans cette zone à moins d'en avoir reçu l'ordre d'un officiel.

Lorsqu'un pilote s'arrêtera au cours d'une manche ou ne prendra pas le départ d'une manche en invoquant des raisons de santé ou un incident mécanique, le délégué pourra faire examiner le pilote par le médecin de service ou contrôler la machine par le commissaire technique.

Un coureur présent à une manifestation et qui ne participe pas aux essais et/ou aux manches et/ou qui quitte la manifestation doit toujours informer le directeur de course des raisons de sa non-participation.

Il est strictement interdit aux pilotes et à leurs accompagnateurs de circuler dans l'enceinte du circuit avec un véhicule thermique ou électrique (mini moto, draisienne, vélo, trottinette, etc.).

6.5 - Nombre de coureurs admis :

Le nombre de coureurs ou d'équipages admis à disputer chacune des épreuves de classement est limité à :

- 40 pour les classes solos du championnat de France Elite MX1 / MX2 ;
- 45 pour la classe solo de la coupe de France Mx National 125cc ;
- 45 pour la classe solo de la coupe de France Mx National 250cc ;
- 45 pour la classe solo de la coupe de France Mx National 450cc ;
- 30 pour la classe du championnat de France Sidecar Cross Elite - plus 4 réserves ;
- 40 pour les classes des championnats de France Junior **125cc**, Espoir **85cc**, Mx Féminin, et Minivert 50cc, 65cc et 85cc ;
- 30 pour la classe du championnat de France Quad Cross Elite - plus 2 réserves ;
- 40 (45) pour les classes des championnats de France Mx Vétéran et Mx à l'Ancienne ;
- **32 (36) pour les classes solos du championnat de France Supermotard.**

ARTICLE 7 - ENGAGEMENTS DANS LES EPREUVES DE CHAMPIONNAT

Pour l'ensemble des championnats de France, les coureurs pourront faire une demande d'engagement sur internet : www.ffmoto.org

L'engagement sera validé par le secrétariat motocross après le paiement du droit d'engagement par carte bancaire uniquement. Le droit d'engagement sera de :

- Elite MX1 / MX2, Junior **125cc**, Espoir **85cc**, Coupes de France Mx Nationaux 125cc/ 250cc/450cc et Quad Cross Elite : **110 €**.
- Supermotard Elite S1, S2, Vétéran/Féminine, Challenger:
 - Engagement à l'année : **130 €** (par épreuve).
 - Engagement à l'année possible à ce tarif jusqu'au 8 février 2026 inclus.
 - Engagement à l'épreuve : **150 €**
- Supermotard S3/S4 :
 - Engagement à l'année : **100 €** (par épreuve).
 - Engagement à l'année possible à ce tarif jusqu'au 8 février 2026 inclus.
 - Engagement à l'épreuve : **120 €**
- Minivert 50cc et Découverte Supermotard : **65 €**
- Minivert 65cc et 85cc : **90 €**

- Mx à l'ancienne : **80 €**
- Mx Vétéran : **90 €**
- Pour les autres championnats : **100 €**

Engagement :

Les engagements seront encaissés 30 jours avant l'épreuve. 6 jours avant la manifestation, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 20 € (sauf pour les championnats de France quad). Plus aucune demande d'engagement ne sera acceptée dans les 3 jours précédents la manifestation.

A titre exceptionnel et à l'appréciation du délégué, un pilote pourra être engagé sur place (les coureurs ne pourront être engagés sur place qu'une seule fois dans la saison). Les coureurs devront remplir un bulletin d'engagement et régler l'engagement + la pénalité uniquement en espèces.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel sera adressé au pilote qui disposera alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire (via le site engage-sports), avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé (10€).

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote sera redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il sera par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Seules les raisons médicales seront acceptées pour prétendre au remboursement du droit d'engagement, le pilote devra fournir un certificat médical détaillé (les dispenses sportives ne seront pas acceptées) dans les 4 jours suivants son forfait et au plus tard avant l'épreuve.

Un droit administratif de 10 € sera retenu. En Supermotard, les coureurs s'étant engagés à l'année se verront retenir 20 € supplémentaires soit un total de 30 €.

Le forfait devra obligatoirement être fait par écrit, e-mail ou courrier. Aucun remboursement ne sera effectué si le forfait intervient après la clôture des engagements soit le 3ème jour précédent la manifestation.

Le pilote s'excusant moins de 30 jours avant l'épreuve **ou absent non excusé** ne pourra participer à aucune autre épreuve organisée le même jour ou week-end. Toutefois, en fonction du motif du forfait, la Commission Nationale de Motocross pourra accorder une dérogation.

Sanctions encourues pour un double engagement :

- a) Perte des primes et points de l'épreuve disputée ;
- b) Perte du droit de l'engagement non respecté ;
- c) Sanction financière de 200 € ;
- d) En cas de récidive, saisine du TNDA

Après toute absence pour raison de santé, la F.F.M. aura la possibilité de convoquer l'intéressé devant un médecin fédéral pour s'assurer de son aptitude à la reprise de la compétition.

ARTICLE 8 - DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION

Les épreuves comptant pour un championnat de France seront organisées sur un jour ou deux jours. Le championnat de France Elite sera automatiquement organisé sur 1 jour. Dans le cas où le club organise deux championnats de France le même week-end et le championnat de France

Supermotard, les épreuves seront organisées obligatoirement sur deux jours (sauf accord du délégué).

Attention : Lors d'un championnat de France, les clubs ne pourront pas organiser une course annexe de la même catégorie (exemples : lors d'une Coupe de France Mx National 450cc, le club n'aura pas le droit d'organiser une course avec des machines des classes 3 et 4 ; lors d'une Coupe de France Mx National 250cc, le club n'aura pas le droit d'organiser une course avec des machines de la classe 2) le même week-end (sauf accord du délégué). Cette règle ne s'applique pas pour les courses de ligue « Open ».

Lors d'un championnat de France, des courses annexes peuvent être organisées mais ne doivent pas perturber les horaires du championnat de France.

La priorité doit être en tout temps donnée au programme du championnat de France. Si nécessaire, le jury pourra faire modifier les horaires des courses annexes ou les annuler.

8.1 – Sécurité :

Le service médical doit être opérationnel dès le début des essais de la manifestation.

Sur le circuit seront présents :

- un médecin (2 urgentistes ou licenciés FIM au 24MX Tour et Supercross),
- des secouristes en nombre suffisant,
- 1 ambulance.

La sécurité et la signalisation sur le circuit doit être assurée par des commissaires.

8.2 – Sonorisation :

La sono doit pouvoir fonctionner au plus tard à 14 heures la veille de la manifestation et 30mn avant le départ des premiers essais le jour de la manifestation.

8.3 – Horaires :

Les horaires sont fixés dans les règles particulières de chaque championnat et trophée.

Repos des pilotes : Un intervalle de 1 heure 30 devra être respecté entre la dernière séance d'essais et le départ de la 1ère manche et un intervalle de 45mn minimum devra être respecté entre chaque manche (hors supercross ou autres dispositions prévues dans les règles particulières).

Pour tous les championnats de France, le départ de la dernière manche sera au maximum à 17h30.

Les coureurs n'auront pas la possibilité de rouler dans 2 catégories différentes le même jour.

8.4 – Tests de départs :

Se référer aux règles particulières de chaque championnat.

8.5 – Essais libres et tours de reconnaissance :

Lors du premier tour des essais libres et lors des tours de reconnaissance, les commissaires devront présenter un drapeau jaune fixe.

8.6 – Essais et Manches Qualificatives :

Se référer aux règles particulières de chaque championnat.

Les pilotes arrivant dans la nuit devront avertir le délégué avant 19h30 la veille de l'épreuve afin d'être autorisés à passer aux contrôles administratif et technique le matin de l'épreuve. Sans nouvelle de leur part, ils seront placés dans les groupes en derniers.

Les groupes provisoires seront affichés à 20h00 la veille de l'épreuve. Les groupes définitifs seront quant à eux affichés au minimum 45 minutes avant les 1ers essais.

En référence à l'Article 2.2.3.2 du Code Sportif, le Directeur de Course peut refuser à un pilote de prendre le départ pour des raisons de sécurité.

A l'issue des qualifications, les clubs organisateurs pourront organiser une manche pour les non qualifiés (au minimum **10**) ou si le nombre de coureurs ne le permet pas, ils pourront les intégrer dans une des courses annexes, sans droit d'engagement supplémentaire.

8.7 – Départ :

En cas d'absence d'un pilote qualifié (blessure, casse mécanique...) le délégué pourra prendre la décision de faire rouler le 1^{er} non qualifié (le pilote ayant obtenu le meilleur temps sans distinction de groupe) pour la manche en question uniquement. Le pilote bénéficiera des prix d'arrivée.

8.7.1 Procédure de mise en place dans le parc d'attente :

Les machines seront placées dans le box qui leur a été réservé en fonction des temps chronométrés réalisés ou en fonction des manches de qualifications.

Jusqu'à H moins 7 minutes, les pilotes auront la possibilité de faire un tour de reconnaissance.

Après le tour de reconnaissance, les pilotes ne seront plus autorisés à changer de machine et devront se replacer dans leur box. **Pour les championnats de France 24MX Tour et Minivert, les pilotes auront la possibilité de changer de machine si cette dernière est dans le parc d'attente bis.**

Sauf autres dispositions prévues dans les règles particulières, le parc d'attente sera définitivement fermé lorsque la procédure de départ sera lancée. Les pilotes qui arriveront après la fermeture ne seront pas autorisés à prendre le départ sur décision du directeur de course ou du délégué.

8.7.2 Procédure de mise en grille et de départ :

Le responsable du parc d'attente fera sortir les pilotes du parc d'attente dans l'ordre de leurs temps chronométrés ou en fonction des courses de qualifications.

Lorsque la première moto quittera le parc d'attente, le processus de départ ne pourra plus être arrêté.

8.7.3 Procédure de départ :

Le départ sera donné obligatoirement à la grille par le directeur de course ou son assistant. Le mécanisme de déclenchement de la grille devra être masqué à la vue de tous.

Avant et au moment du départ, il est interdit à quiconque d'accéder à l'espace situé en avant de la grille.

Avant et au moment du départ, seuls les pilotes pourront accéder derrière la grille et modifier leur place de départ sans utiliser d'outil.

Si des grilles métalliques sont utilisées derrière la grille de départ, l'accès y sera interdit à toute personne (sauf officiels).

En cas de non-respect de ces prescriptions, une amende de 75 € sera infligée au pilote et retenue sur ses prix d'arrivée.

Le responsable du parc d'attente devra faire respecter cette clause.

La roue avant de la moto ne devra pas être à plus de 50cm de la grille à partir du moment où le panneau « 15 secondes » sera présenté.

Dès que toutes les motos seront sur la ligne de départ, le starter présentera immédiatement un panneau indiquant "15 secondes" pendant 15 secondes.

A la fin des 15 secondes, il présentera un panneau indiquant "5 secondes" et la grille de départ sera abaissée entre 5 et 10 secondes après que le panneau "5 secondes" ait été montré.

Le directeur de course signalera au jury, aux fins de sanctions, tout coureur qui partirait avant le signal ; les sanctions prises pourront être d'ordre sportif (déclassement, pénalisation en tours ou temps) et d'ordre pécuniaire (amende).

8.7.4 Faux départ :

Tout faux départ sera indiqué en brandissant un drapeau rouge. Les coureurs ayant pris le départ devront retourner au parc d'attente et un nouveau départ sera donné aussitôt que possible. Le changement de machine n'est pas autorisé.

8.7.5 Durée des manches :

Le temps pour chacune des manches des différents championnats est fixé dans les règles particulières prévues pour chacun d'eux.

L'arrêt de chaque manche sera prononcé lorsque le concurrent de tête franchira pour la première fois la ligne d'arrivée après l'expiration du temps imparti pour la manche.

Si une manche de qualification ou une manche est arrêtée avant la moitié du temps de la manche (hors nombre de tours additionnels), un nouveau départ sera donné dès que possible après la présentation du drapeau rouge.

Les pilotes devront se rendre directement au parc d'attente. Aucun changement de machine ou ravitaillement ne sera accepté.

Les pilotes se placeront sur la grille de départ dans l'ordre des essais chronométrés ou des manches qualificatives. La manche sera recommencée pour la durée du temps restant (hors nombre de tours additionnels). Cette procédure ne concerne pas le championnat de France 24MX Tour.

Si une manche est arrêtée après que la moitié du temps imparti se soit écoulée, la manche sera considérée comme terminée. L'ordre final sera déterminé par le classement des coureurs lors du tour précédant l'arrêt de la manche, **à condition qu'un nombre suffisant de tours ait été parcouru pour établir un classement représentatif. Dans le cas contraire, la manche sera annulée et déclarée nulle et non avenue. La décision d'établir ou non un classement de la manche appartient au seul jury de l'épreuve.**

A l'exception d'un faux départ, une manche ne peut être recommencée qu'une seule fois. S'il est nécessaire d'arrêter une manche une deuxième fois, et si la moitié du temps imparti ne s'est pas écoulé, la manche sera considérée comme nulle et non avenue.

8.8 – Classement :

Une manche se termine officiellement à la fin du tour dans lequel le drapeau à damiers a été présenté au vainqueur.

Le vainqueur d'une manche est le coureur qui franchit en premier la ligne d'arrivée (matérialisée par la boucle de chronométrage).

Tous les coureurs suivants seront arrêtés après avoir franchi la ligne d'arrivée.

Le temps de passage est enregistré à l'instant où la partie la plus avancée du motocycle franchit la boucle de chronométrage.

Le coureur doit toujours être en contact avec la moto lors du franchissement de la boucle de chronométrage

Le classement est établi selon les critères suivants :

Seuls les pilotes ayant accompli au minimum 75 % du nombre de tours effectués par le vainqueur seront classés, qu'ils aient franchi la ligne d'arrivée ou non.

Parmi ces pilotes :

Ceux qui ont franchi la ligne d'arrivée après la présentation du drapeau à damiers dans le même tour que le vainqueur seront classés dans l'ordre de leur passage sur la ligne d'arrivée, suivis des coureurs ayant un tour de retard, puis deux tours, etc.

Ensuite, les pilotes n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée mais ayant accompli au moins 75 % du nombre de tours effectués par le vainqueur seront classés en fonction du nombre de tour et du temps réalisé. (plus grand nombre de tours parcourus en un minimum de temps).

Les pilotes n'ayant pas accompli 75 % du nombre de tours effectués par le vainqueur ne seront pas classés et ne marqueront pas de points, même s'ils franchissent la ligne d'arrivée après le drapeau à damiers.

Dans le cas où, par erreur, le drapeau à damiers a été présenté après le temps officiel/la distance officielle, le classement sera réalisé sur le temps officiel/la distance officielle.

Dans le cas où, par erreur, le drapeau à damiers a été présenté avant le temps officiel/la distance officielle, le classement sera déterminé au moment où le drapeau à damiers a été présenté.

Tous les résultats doivent être homologués par le jury.

Les résultats ne seront officiels qu'au terme du délai de réclamation.

Si un appel est interjeté, les résultats ne peuvent pas être considérés comme définitifs avant qu'une décision ne soit prise par l'organe compétent.

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

Pour chacune des manches de championnat, coupe ou trophée, le barème des "points-championnats" sera le suivant (sous réserve de dispositions propres prévues dans les règles particulières) :

Place	Points	Place	Points	Place	Points	Place	Points	Place	Points
1	50	10	31	19	22	28	13	37	4
2	44	11	30	20	21	29	12	38	3
3	40	12	29	21	20	30	11	39	2
4	38	13	28	22	19	31	10	40	1
5	36	14	27	23	18	32	9	41	1
6	35	15	26	24	17	33	8	42	1
7	34	16	25	25	16	34	7	43	1
8	33	17	24	26	15	35	6	44	1
9	32	18	23	27	14	36	5	45	1

Championnats de France Sidecar Cross Elite, Quad Cross Elite :

Place	Points	Place	Points	Place	Points	Place	Points	Place	Points
1	35	7	19	13	13	19	7	25	1
2	30	8	18	14	12	20	6	26	1
3	26	9	17	15	11	21	5	27	1
4	24	10	16	16	10	22	4	28	1
5	22	11	15	17	9	23	3	29	1
6	20	12	14	18	8	24	2	30	1

En cas d'ex æquo au classement général d'une course, on tiendra compte du classement de l'arrivée de la dernière manche.

En cas d'ex æquo au classement du championnat, on prendra pour chacun le nombre de places de premier, deuxième, troisième, etc. jusqu'à obtenir une différence entre les coureurs.

En dernier ressort le dernier meilleur résultat sera déterminant.

Concurrence de date entre un Championnat de France et un Championnat FIM ou FIM Europe :

Tout pilote participant à une épreuve de Championnat FIM ou FIM Europe organisée le même week-end qu'un championnat de France se verra réattribuer des points en championnat de France sous réserve que :

- les épreuves soient de la même spécialité ;
- le pilote soit engagé sur toutes les épreuves du championnat de France avant la 1ère épreuve du championnat concerné dans la même classe et ait participé à toutes les épreuves du championnat de France qui ne sont pas en concurrence avec le championnat FIM ou FIM Europe auquel il a participé. En cas de blessure, le pilote devra fournir un certificat médical.
- le championnat de France compte un minimum de 3 épreuves et que le pilote ait effectivement participé à au moins la moitié des épreuves de ce championnat ;
- le report de points soit en tout état de cause limité à trois épreuves maximum.

Le calcul du nombre de points **ajoutés au pilote concerné** se fera au prorata des points marqués sur la totalité des manches disputées par le pilote, **à l'exception de celles de la dernière épreuve du championnat**. Ces points seront rajoutés à l'issue de **l'avant dernière épreuve** du championnat de France auquel il est engagé.

Exemple : un pilote n'ayant pu participer à deux épreuves du championnat de France pour cause de concurrence de date, championnat dans lequel il a inscrit une moyenne de 15 points par manche disputée, pourra prétendre au bénéfice d'un report de 60 points complémentaires **si les épreuves du championnat de France manquées comportaient deux manches**.

Afin de prétendre à ce report de points, le pilote devra également, sur l'épreuve en concurrence de date, remplir les critères sportifs suivants :

Championnat du Monde Mx Féminin :

- Avoir participé au minimum aux essais libres.

Championnats d'Europe EMX 65cc / EMX 85cc / EMX 125cc / EMX 250cc / EMX Women / Supermoto / Sidecar :

- S'être qualifié pour les manches.

*Championnats du Monde MXGP / MX2 / Sidecar / Supermoto / **Quad** :*

- Avoir marqué au minimum 1 point au classement général du Grand-Prix.

Pour le championnat du Monde Supercross, se référer aux Règles Particulières du championnat de France Supercross.

Dans le cas où une épreuve de championnat de France ou de Championnat FIM ou FIM Europe serait organisée hors week-end, la Commission Nationale de Motocross pourra décider, en opportunité, d'accorder également un report de points aux pilotes absents.

Courses par sélection :

Tout pilote ayant été sélectionné par la FFM pour une course par équipe FIM ou FIM Europe en concurrence de dates avec un championnat de France se verra automatiquement réattribuer des points en championnat de France sans distinction de discipline gérée par la commission de motocross ou de catégorie.

8.9 – Prix d'arrivée :

Pour chaque épreuve de Championnat, Coupe et Trophée, les prix d'arrivée devront être attribués conformément au barème établi par la commission pour l'année 2026 et indiqué dans les règles particulières de chacun d'eux. Les prix d'arrivée devront être obligatoirement versés le soir de l'épreuve ½ heure après la dernière manche du championnat concerné. Les pilotes auront jusqu'à 20 heures pour retirer leurs primes (sauf dans le cas d'un pilote blessé). Si les pilotes ne viennent pas retirer leurs primes, les clubs n'auront plus l'obligation de leur verser.

Une remise des coupes devra avoir lieu à l'issue de l'arrivée de la dernière manche pour le classement général de la journée.

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

8.10 – Sanction / Disqualification :

Toutes les décisions nécessaires au bon déroulement de la manifestation ainsi que les résultats doivent être rendus publics dans les plus brefs délais.

Dans le cas des infractions suivantes constatées par un officiel, (constatation de fait à laquelle aucune réclamation ne sera possible) la notification d'une décision sera :

- Sur la piste : non-respect du drapeau jaune agité ;
- Sur la piste : non-respect du drapeau médical ;
- Sur la piste : rouler hors-piste et tirer un avantage dans l'intention de gagner des places ;
- Sur la piste : non-respect du port des équipements de sécurité ;
- Entrer dans le parc mécanique à une vitesse excessive ;

Sanction : Perte de 5 positions dans les essais respectifs/la manche respective.

- Échouer à un contrôle sonore après les essais/la manche ;

Sanction : Perte de 5 positions dans les essais respectifs/la manche respective.

- Sur la piste : couper le circuit ;
- Sur la piste : s'arrêter pour consulter des tiers ;
- Sur la piste : toute consultation/tout signal entre des tiers et un coureur (en dehors du parc mécanique et/ou panneuteur) ;
- Sur la piste : recevoir de l'assistance autre que d'un commissaire dans l'intérêt de la sécurité ;
- Sur la piste : recevoir de l'assistance pour redémarrer le moteur ou réparer le motocycle ;
- Sur la piste : ravitailler ;
- Entrer dans le parc mécanique par la sortie de celui-ci ;

- Ne pas se présenter à un contrôle sonométrique ;

Sanction : Disqualification des essais respectifs/de la manche respective.

- Coureurs arrivant tardivement dans le parc d'attente ;
- Entrer dans le parc mécanique pendant le tour de reconnaissance
- Avoir un motocycle de réserve dans le parc mécanique lors du tour de reconnaissance
- Avoir un motocycle de réserve dans le parc mécanique lors d'une manche ;
- Coureurs ayant des problèmes mécaniques dans le parc d'attente qui ne réussissent pas à réparer leur motocycle avant que le drapeau vert n'ait été levé et qui ensuite ne suivent pas les instructions des officiels ;
- Coureurs ayant pris leur place derrière la grille de départ et qui retournent au parc d'attente ;
- Coureurs ayant des problèmes mécaniques à la grille de départ et qui reçoivent de l'assistance avant que la grille n'ait été abaissée ;
- Coureurs revenant tard du tour de reconnaissance au parc d'attente après que le départ a été donné ;

Sanction : Disqualification des essais respectifs/de la manche respective.

- Coureurs dont le carburant ne correspond pas aux exigences techniques ;

Sanction : Disqualification de toute la manifestation.

Les coureurs qui rentrent au parc-coureurs lors d'une manche seront disqualifiés et lors d'essais (libres ou chronométrés) ne pourront pas revenir sur la piste.

Dans les cas ci-dessus mentionnés, les procédures suivantes seront appliquées :

- Le(s) coureur(s) sera (seront) notifié(s) oralement
- Les résultats officiels seront modifiés en conséquence, avec la mention du (des) coureur(s) concerné(s) ainsi que la pénalité imposée.

8.11 – Réclamation :

Les réclamations seront formulées par écrit et présentées au directeur de course selon les clauses du titre III, section 1 du Code Sportif National et accompagnées d'une caution de 75 €.

Lorsqu'elles supposeront un démontage du moteur, il sera exigé une caution de 75 € pour un moteur à deux temps et de 150 € pour un moteur à quatre temps.

Cette caution sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage, si la conformité est reconnue.

Si des analyses de carburant sont effectuées à la suite d'une réclamation déposée par un concurrent, les frais inhérents à ce contrôle seront à sa charge si le carburant prélevé se révèle être conforme. Si les analyses révèlent une non-conformité du carburant utilisé, le pilote en infraction devra assumer le complet paiement des frais afférents au contrôle réalisé.

La contre-expertise est aux frais du concurrent ayant utilisé un carburant dont la non-conformité a été révélée par les premières analyses.

8.12 - Annulation d'une épreuve :

En cas d'annulation, les droits d'engagement des coureurs seront remboursés si aucun essai n'a été organisé. A partir du moment où les essais libres et/ou qualificatifs ont débuté, aucun remboursement ne sera possible et les droits d'engagement seront reversés aux clubs organisateurs.

Les coureurs ne toucheront aucune prime si l'annulation intervient avant la 1^{ère} manche.

ARTICLE 9 - RECOMPENSES

Les classements des championnats de France de Motocross seront publiés en fin de saison.
En application de l'article 2.1.8 du Code Sportif, il est rappelé qu'aucun titre de champion de France ne sera délivré dans une catégorie s'il n'y a pas un minimum de 5 pilotes ayant marqué des points au classement final.

Un titre de champion de France sera décerné au vainqueur des championnats de France :

Motocross : Elite MX1 / Elite MX2, Junior **125cc**, Espoir **85cc**, Minivert Poussin 65cc, Poussin 65cc féminin, Pupil 65cc, Benjamin, Benjamin 85cc féminin, Minime, Mx Féminin scratch, Mx Féminin 125cc, Sidecar Cross Elite et Quad Cross Elite.

Mx Vétéran : Bronze, Argent, Or, Platine

Supercross : Sx 1, Sx 2, Sx Junior et Sx Espoir 85cc

Montée Impossible : Proto et Féminine

Supermotard : Elite S1, S2, **S2 Junior**, S3, Vétéran **Argent et Or**, Féminine et S4 85cc/150cc.

Mx à l'ancienne : Vintage : Pré 73 et Pré 77 ; Classic ; Evolution-Prototype ; Pré 90 et Super Evolution.

Un titre de vainqueur sera décerné au vainqueur des Coupes ou Trophées de France :

Quad : Au scratch Elite : 1^{er} Junior, 1^{ère} Féminine, 1^{er} Vétéran.

Supermotard : Challenger

Mx : National 450cc, National 250cc, National 125cc

Les 3 premiers de chaque classement recevront un Trophée par l'intermédiaire de leur ligue et la présence des Champions de France est obligatoire à la cérémonie de remise des prix.

ARTICLE 10 - APPLICATION DU REGLEMENT

Il est rappelé que, conformément au règlement général des manifestations sportives de la F.F.M., le Jury de l'épreuve a toujours le droit de prendre les décisions d'urgence en cas de force majeure ou de sécurité.

Tous les points non prévus au présent règlement seront étudiés par la Commission de Motocross de la F.F.M. Toute contestation ou litige s'y rapportant sera soumis au Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Les clubs et les coureurs qui ne respecteraient pas le présent règlement pourront être pénalisés.

ARTICLE 11 – SIGNIFICATION DES DRAPEAUX

NATIONAL	Signal du départ d'une course.
VERT	Piste libre.
DRAPEAU ROUGE	Signal d'interruption d'une manche ou d'une séance d'essai.
JAUNE (FIXE) MAINTENU	<p>Danger, ralentir et défense de dépasser. Pour ne pas risquer de lui faire perdre sa signification, l'usage du drapeau jaune immobile ne devra pas excéder le temps nécessaire au dégagement de la piste.</p> <p>Le drapeau jaune fixe est également présenté :</p> <ul style="list-style-type: none">- Au poste précédent le poste présentant un drapeau jaune agité ;- En compétition lors du premier tour des essais libres et du tour de reconnaissance.

JAUNE (AGITE)	Danger immédiat, ralentir et défense de dépasser. Le pilote n'est pas autorisé à sauter, les roues de la moto doivent rester en contact avec le sol. <u>Supercross</u> : un drapeau jaune agité est présenté au poste de commissaire situé le plus à proximité du danger immédiat, ainsi qu'au poste précédent uniquement. Il est interdit de sauter à la présentation du second drapeau jaune agité.
BLEU (AGITE)	Un concurrent de la tête de course cherche à doubler un concurrent attardé. Ce dernier doit garder sa trajectoire et le laisser passer.
JAUNE AVEC BANDES VERTICALES ROUGES (FIXE)	Utilisé dans les courses mixtes. Attention ! piste glissante, changement d'adhérence.
BLANC AVEC UNE CROIX DE ST ANDRE ROUGE (AGITE)	Appel des secours. Danger immédiat. Réduction significative de la vitesse. Défense de dépasser, le pilote n'est pas autorisé à sauter.
BLANC AVEC UNE CROIX DE ST ANDRE ROUGE (FIXE)	Personnel médical sur la piste, roulez avec une extrême prudence. Défense de dépasser, le pilote n'est pas autorisé à sauter.
NOIR ACCOMPAGNE D'UN NUMERO (FIXE)	Pour le concurrent portant ce numéro, le pilote doit sortir de la piste et ne pourra plus repartir.
NOIR AVEC UN DISQUE ORANGE ACCOMPAGNE D'UN NUMERO (FIXE)	Le conducteur portant ce numéro doit immédiatement quitter la piste.
A DAMIERS NOIRS ET BLANCS (AGITE)	Signal d'arrêt à la fin de course ou de fin de séance d'essai.

Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 750 x 600mm. Pour les épreuves se déroulant la nuit, des panneaux rétro réfléchissants de couleurs identiques remplaceront les drapeaux.

ARTICLE 12 – ENVIRONNEMENT

Les clubs organisant une épreuve de championnat, coupe ou trophée devront être sensibilisés à tout ce qui touche à l'environnement et devront suivre les obligations et recommandations suivantes:

Obligations :

- Dans le paddock, sous chaque machine, un tapis environnemental est obligatoire. Toute infraction sera pénalisée par une amende de 50 €.
- Prévoir et disposer de containers en nombre suffisant dans le paddock pour les huiles et carburant usagés ou autres matières toxiques. Les pneus usés restent à la charge des coureurs.
- Être attentif au niveau sonore de la sonorisation et positionner les haut-parleurs en direction du centre du circuit.
- Prévoir des points d'eau à usage des coureurs et de leurs équipes.
- Prévoir des parkings en nombre suffisant pour éviter tout stationnement sauvage.
- Procurer à chaque participant des sacs poubelles.
- Prévoir et disposer des poubelles en nombre suffisant dans le parc public, le paddock et les parkings voitures.
- Informer régulièrement le public des règles à observer relatives à l'environnement par des slogans de sensibilisation et insérer ceux-ci dans le programme de la manifestation.

Recommandations :

- Prévoir une aire de nettoyage des motos munie d'un système de décantation pour la collecte des déchets d'hydrocarbures.

- Signaler de façon suffisante l'emplacement des sanitaires pour le public et les participants.
- Signaler de façon suffisante l'emplacement des containers pour les huiles et carburant usagés ou autres matières toxiques.

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter aux règlements FIM.