



1913-2013 • 100 ANS DE PASSION  
FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

# ENDURO ET RALLYE TT

## REGLEMENT GENERAL

La Commission Nationale d'Enduro et des Rallyes Tout Terrain (CER) a en charge la réglementation et la supervision des différentes disciplines qui lui sont attribuées :

- l'Enduro,
- l'Endurance Tout Terrain,
- les Courses sur sable,
- les Rallyes Tout Terrain et Baja.

Les clubs désirant organiser une épreuve de Championnat de France devront faire la demande par courrier, via leur Ligue régionale, auprès de la Commission d'Enduro et des Rallyes T.T. avant le 1<sup>er</sup> octobre de l'année précédente.

La Commission est seule juge pour l'attribution d'une épreuve de Championnat de France.

## SOMMAIRE

### Règlements :

- I) Technique général (hors quad)
- II) Championnat de France d'Enduro

Tous les règlements sont disponibles sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)

## I) REGLES TECHNIQUES GENERALES

### ENDURO - SABLE

#### ART. 1 - REGLES GENERALES

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire. Le pilote est en tout temps responsable de son motorcycle qu'il doit présenter lui-même au contrôle technique aux lieu et horaires fixés dans le règlement particulier et le règlement sportif.

Les commissaires techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motorcycles.

Le pilote doit présenter un motorcycle propre. Les anciennes marques doivent être effacées.

Une fiche technique peut être demandée. Le pilote doit y inscrire les caractéristiques de son motorcycle (numéro du moteur, numéro de cadre, cylindrée, alésage et course du moteur).

Le pilote doit aussi présenter son casque. Le casque doit être homologué, puis marqué.

Les motorcycles devront être rigoureusement conformes aux prescriptions du Code de la Route, sous la responsabilité du concurrent durant l'épreuve.

Pour les machines homologuées à titre isolé, les concurrents devront présenter le certificat de conformité en même temps que la carte grise.

La conformité, avec les documents ci-dessus mentionnés (art.6), sera établie par les contrôles suivants :

**MOTOS RECEPTIONNEES**

**PAR TYPE**

Plaque constructeur  
N° de cette plaque  
N° frappé sur le cadre  
N° immatriculation

**MOTOS RECEPTIONNEES**

**A TITRE ISOLE**

Plaque de cadre poinçonnée  
par le service des Mines  
N° de réception à titre iso lé  
N° immatriculation

**ART. 2 - NORMES POUR LES CASQUES ET PROTECTIONS PECTORALE ET DORSALE**

Pour les casques, seule la norme ECE 22/05 sera reconnue.

Le casque ne doit pas présenter de chocs et il est recommandé de le remplacer si la date de fabrication a plus de 5 ans. Les Commissaires techniques peuvent, le cas échéant, juger que le casque ne présente plus les caractéristiques requises et refuser celui-ci.

Les casques ouverts (jet) sont interdits, sauf en x-trem.

Les casques ayant un appendice aérodynamique (aileron) sont interdits, sauf ceux qui sont homologués d'origine avec cet accessoire.

**Protections dorsale et pectorale :**

**Au titre de la saison 2013, le port de protections pectorale et dorsale est obligatoire. Norme CE et label F.F.M. obligatoires \*.**

**Pour les protections ne bénéficiant pas du label F.F.M. :**

- pectorale : la norme EN 14021 est fortement recommandée.
- dorsale : la norme EN 1621-1 ou 1621-2 est obligatoire.
- gilet intégral (pectorale et dorsale intégrées) : la norme EN 1621-1 ou 1621-2 est obligatoire et la norme EN 14021 est fortement recommandée.

**Les tear-off sont interdits.**

### Normes nationales :

#### ECE22/05

Le numéro d'homologation doit toujours commencer par 05.

Sous le numéro d'homologation, figure le numéro de série du casque cousu sur la jugulaire ou la garniture intérieure du casque.

Entourée d'un cercle, la lettre E suivie d'un chiffre indique l'origine du pays d'homologation (voir tableau ci-dessous).

En dessous figure le numéro d'homologation, nombre dont les deux premiers chiffres indiquent le règlement utilisé (05 pour 22-05).

E	Pays
E1	Allemagne
E2	France
E3	Italie
E4	Pays Bas
E5	Suède
E6	Belgique
E7	Hongrie
E8	République Tchèque
E9	Espagne
E10	Yougoslavie
E11	Royaume Uni
E12	Autriche
E13	Luxembourg
E14	Suisse
E16	Norvège
E17	Finlande
E18	Danemark
E19	
Etc.	

Toutes autres normes (NF, AFNOR, etc) sont interdites.



### **ART. 3 – COUPE CONTACT**

Les motos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon et se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon, à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel, de couleur rouge.

### **ART. 4 – PAPILLON DES GAZ**

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes dès que le pilote lâche la poignée de gaz.

### **ART. 5 – CACHE PIGNON ET GUIDE CHAÎNE**

Un protège chaîne en sortie de boîte (cache pignon) devra obligatoirement être présent.

Un garde chaîne et/ou guide chaîne doit être installé de telle manière à éviter que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieur et la couronne arrière.

## ART. 6 – ECHAPPEMENT

Les systèmes d'échappement (collecteur ou tube) et les silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur.

L'extrémité du silencieux doit être horizontale et parallèle (sur une distance minimale de 30 mm) par rapport à l'axe central du motorcycle (avec une tolérance de + ou - 10°) et ne doit pas dépasser l'extrémité du corps du silencieux de plus de 5 mm. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon minimum de 2 mm.

L'extrémité du tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière.

## ART. 7 – NIVEAU SONORE

Le Commissaire Technique devra vérifier la conformité du niveau sonore des machines **selon la méthode « 2 m/max » détaillée dans l'annuaire 2013 lequel ne devra pas dépasser :**

- **78 dB/A pour les épreuves d'Enduro et X-Trem,**
- **81 dB/A pour les épreuves de Cross-Country et de Courses sur Sable.**

**A 2 mètres, le niveau sonore des motorcycles devra donc respecter la limite de 112 dB/A ou 115 dB/A maximum selon la spécialité pratiquée. Compte tenu de la précision des appareils (classe 2 pour les sonomètres utilisés par la F.F.M.) et des incertitudes de mesure, il est admis une « tolérance » de 2 dB/A sur la valeur relevée par rapport à la valeur exigée.**

Ainsi, une machine ne peut être autorisée à prendre le départ d'une course si, à l'issue des trois passages réglementaires, le niveau sonore minimum retenu excède :

- en utilisant un sonomètre de classe 1 :
  - 113 dB/A pour les épreuves d'Enduro et X-Trem,
  - 116 dB/A pour les épreuves de Cross-Country et de Courses sur sable.
- en utilisant un sonomètre de classe 2 :
  - 114 dB/A pour les épreuves d'Enduro et X-Trem,
  - 117 dB/A pour les épreuves de Cross Country et de Courses sur sable.

En cas de dépassement de cette limite, les machines ne seront pas autorisées à participer aux compétitions. Pendant et/ou à l'issue de la course, un contrôle du niveau sonore peut être effectué sur les machines désignées par le Jury. Compte tenu de la tolérance supplémentaire de 1 dB/A prévue en fin de course, une machine sera déclarée non conforme si son niveau sonore excède :

- en utilisant un sonomètre de classe 1 :
  - 114 dB/A pour les épreuves d'Enduro et X-Trem,
  - 117 dB/A pour les épreuves de Cross-Country et de Courses sur sable.
- en utilisant un sonomètre de classe 2 :
  - 115 dB/A pour les épreuves d'Enduro et X-Trem,
  - 118 dB/A pour les épreuves de Cross Country et de Courses sur sable.

**\* Valeur théorique perçue à 100 mètres. Le moteur est testé au régime moteur maximum.**

## ART. 8 – GUIDON

La largeur du guidon est d'au moins 600 mm sans excéder 850 mm. Il doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Pour les modèles sans barre, ils devront être équipés d'une protection rembourrée située au milieu recouvrant largement les brides du guidon.

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc.

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'un matériau résistant aux bris et avoir une ouverture permanente pour la main.

La réparation des guidons en alliage léger par soudure est interdite.

## **ART. 9 – LEVIER**

Tous les leviers (embrayage, frein, etc.) doivent se terminer par une sphère dont le diamètre doit être au moins de 16 mm. Cette sphère peut être également aplatie avec une épaisseur minimum de 14 mm pour la partie aplatie ; dans tous les cas, les bords doivent être arrondis.

Chaque levier (au pied et à la main) doit être monté sur un pivot indépendant.

Le levier de frein, s'il est articulé sur l'axe du repose pied, doit fonctionner en toutes circonstances, même si le repose pied est courbé ou déformé.

Les petits leviers (starter, décompresseur, aide au démarrage à chaud) doivent se terminer par une sphère dont le diamètre doit être au moins de 8 mm.

## **ART. 10 – REPOSE PIEDS**

Les repose pieds peuvent être du type rabattable. Dans ce cas, ils devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Une protection intégrale d'un rayon de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité des repose pieds.

## **ART. 11 – GARDE BOUE**

Les motocycles doivent être munis de garde boue. Ils doivent dépasser latéralement le pneu de chaque côté.

Le garde boue avant doit couvrir au moins 100° de la circonférence de la roue. L'angle formé par une ligne tracée depuis l'extrémité avant du garde boue jusqu'au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement en passant par le centre de la roue doit être compris entre 45° et 60°.

Le garde boue arrière doit couvrir au moins 120° de la circonférence de la roue. L'angle formé par une ligne tracée depuis l'extrémité arrière du garde boue jusqu'au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement en passant par le centre de la roue ne doit pas être supérieur à 20°, pilote assis sur le motocycle. La construction de celui-ci ou par un accessoire rajouté doit permettre la pose de la plaque d'immatriculation, conformément à l'art. 16 (\*).

(\*) Sauf Sable

## **ART. 12 – PNEUMATIQUES (\*)**

Seuls les pneus disponibles normalement dans le commerce de détail et homologués pour rouler sur les voies publiques sont autorisés. Ils doivent figurer dans le catalogue des fabricants de pneus ou sur les listes de spécifications à destination du grand public. Ils doivent être fabriqués en conformité avec les exigences de l'Organisation Technique Européenne du Pneumatique et de la Jante (ETRTO) pour ce qui est des catégories de charge et de vitesse et avoir une description d'utilisation de 45 M. Les pneus doivent avoir une marque « E » et/ou M/C » et/ou une approbation DOT (Département Of Transport, Département Américain des Transports) et le numéro DOT doit être moulé sur le flanc du pneu.

La spécification de la bande de roulement du pneu arrière est la suivante : profondeur du profil mesurée à angle droit à la surface du pneu (tous les blocs de la bande de roulement doivent s'étendre jusqu'à la surface du pneu : maximum 13 mm).

(\*) Pour le sable : voir règlement Sable.

## **ART. 13 – CONTROLE DE L'ECLAIRAGE**

Le bloc optique avant devra être identique à celui fourni lors de l'homologation du motocycle.

Le branchement du circuit d'éclairage ne peut être effectué sur le primaire d'allumage. L'éclairage avant et arrière devra fonctionner simultanément à l'aide de l'énergie fournie par le moteur ou de la batterie prévue par le constructeur. La puissance minimum devra être de 25 watts.

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

## ART. 14 – NUMEROS DE COURSE

Les chiffres doivent être lisibles et comme le fond, doivent être en couleur mate anti-reflets.

La hauteur minimum devra être de 70 mm.

Quel que soit le mode de marquage des numéros, le pilote reste responsable de leur lisibilité.

Le système anglais de chiffres doit être utilisé, c'est-à-dire une simple barre pour le chiffre « un » et un « sept » non barré.

## ART. 15 – PLAQUE D'IMMATRICULATION

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

L'angle de celle-ci devra être compris entre 0 et 35° par rapport à l'axe vertical.

## ART. 16 – BEQUILLE (\*)

Chaque motocycle dans le parc fermé doit être équipé d'une béquille afin d'assurer sa stabilité. La béquille doit faire partie intégrante du châssis de la moto telle qu'homologuée. En l'absence de cette béquille, l'accès au parc fermé ne sera pas autorisé. Sa dépose est interdite pendant toute la durée de la manifestation.

(\*) Uniquement pour l'enduro et l'X-Trem. Pour les autres épreuves, celle-ci peut être retirée.

## ART. 17 – MARQUAGE

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

\* ou autocollant inamovible (destructible).

A la fin des contrôles techniques, le coureur signera une déclaration certifiant que les éléments ont été correctement marqués et que son motocycle est conforme aux documents et déclarations fournis. Cette déclaration doit indiquer le numéro du cadre.

Pour certaines disciplines, des compléments ou précisions peuvent être apportés dans le règlement sportif.

## II) CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2013 le Championnat de France d'Enduro. Toute personne physique ou morale qui organise ou qui prend part à cette compétition est censée connaître le présent règlement. Elle s'engage à se soumettre sans réserve à toutes ses prescriptions.

Aucune clause du règlement particulier de l'épreuve ne peut être ni contraire ni complémentaire au présent règlement.

Après l'ouverture des engagements, aucune modification ne devra être apportée au règlement particulier, sauf cas de force majeure et sur décision des Commissaires sportifs. Le cas échéant, tous les concurrents doivent être informés du changement avant le départ.

Si une lacune est constatée, elle devra faire l'objet d'une étude et être portée éventuellement au règlement de l'année suivante.

**DEFINITION :**

Le Championnat de France d'Enduro est une compétition individuelle sur deux étapes distinctes sanctionnées par un classement journalier.

**ART. 1 - CALENDRIER**

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. peuvent prétendre organiser une épreuve de Championnat. Il convient d'en faire la demande avant le **1<sup>er</sup> octobre** de l'année précédente. Les épreuves retenues pour 2013 se dérouleront aux dates suivantes :

<b>20-21 avril</b>	<b>M.C. DES ORCHIDEES – Champagne-Mouton (16)</b>
<b>01-02 juin</b>	<b>M.C. DES 2 GAVES – St-Palais (64)</b>
<b>06-07 juillet</b>	<b>M.C. DE L'EMBLAVEZ – Vorey-sur-Arzon (43)</b>
<b>31 août – 1<sup>er</sup> septembre</b>	<b>TEAM EFC ENDURO MOTO CLUB – Sancey-le-Grand (25)</b>
<b>14-15 septembre</b>	<b>M.V. HAUTE LOZERE – Langogne (48)</b>

**Aucune épreuve ne pourra compter pour un Championnat de Ligue**

Si pour une raison quelconque (sauf élection nationale ou référendum le même jour), l'une d'entre elles devait être annulée, elle ne serait pas remplacée.

**ART. 2 - TITRES ET RECOMPENSES****2.1 Championnat de France**

Des titres de Champions de France seront décernés aux vainqueurs des classements par classe dans les deux catégories (Elite et Nationale), dans les catégories Juniors (open : E1 – E2 – E3), Espoirs 125 cc 2T et Féminines.

**2.2 Trophée de France**

Des titres de Vainqueurs de Trophée de France seront décernés aux premiers des classements Vétérans et 50 cc.

Les titres de Champions de France et de Vainqueurs de Trophée ne seront décernés qu'aux pilotes ayant marqué des points dans au moins cinq journées.

**2.3 Championnat Constructeurs****Art. 1 – Concept**

Créer un Championnat Constructeurs sur le Championnat de France d'Enduro.

**Art. 2 - Modalité d'inscription**

Pour y participer, les constructeurs devront envoyer à la F.F.M. (Catherine JUILLIET) avant le 31 janvier 2013 les noms des pilotes retenus.

**Art. 3 - Choix des pilotes**

Les pilotes, au nombre de deux, pourront être Elite 1, 2 ou 3 et Juniors et devront être inscrits dans deux classes différentes. La liste devra comporter le nom d'un pilote remplaçant en cas de blessure d'un des titulaires. Une fois communiquée à la F.F.M., la liste ne pourra plus être modifiée.

**Art 4. - Les points**

Les points de ce Championnat seront attribués en fonction de ceux marqués par les pilotes dans leur catégorie respective.

En cas de défection d'un pilote officiel, le pilote remplaçant marque les points à compter de l'épreuve du remplacement. Les points marqués précédemment restent acquis au team.

A la fin de chaque journée de course, si des marques sont ex-aequo au nombre de points Championnat, elles seront départagées au cumul des temps chronométrés réalisés par leurs pilotes dans les spéciales.

En fin d'année, le constructeur comptabilisant le plus de points aura le titre de Champion des Constructeurs. En cas d'ex-aequo, le dernier meilleur résultat obtenu par les marques ex-aequo sera prépondérant.

## **ART. 3 - CONCURRENTS**

### **3.1 Capacité**

Le nombre de concurrents admis à prendre le départ ne devra pas être supérieur à 7 par kilomètre de circuit, avec un maximum de **330** partants.

### **3.2 Ouverture des épreuves**

**5 pilotes étrangers maximum par épreuve pourront participer s'ils remplissent une des conditions suivantes :**

- soit posséder une licence compétition délivrée par la F.F.M.,
- soit être titulaires d'une licence F.I.M. ou U.E.M.

**Ces pilotes ne pourront concourir que dans le Trophée Etrangers et au Championnat de France Constructeurs sous réserve d'avoir été inscrits selon les modalités de l'article 2.3 (ils n'apparaîtront pas dans les classements du Championnat de France ; les points marqués par ces pilotes seront réattribués aux pilotes suivants).**

### **3.3 Ouverture du Championnat**

Pourront disputer le Championnat de France :

- les licenciés de nationalité française titulaires d'une licence internationale, U.E.M. ou nationale NCA, du permis correspondant à leur machine, ou du BSR pour les pilotes de moins de 16 ans.
- les pilotes étrangers, détenteurs d'une licence annuelle délivrée par la F.F.M.

Ne pourront toutefois concourir au titre de Champion de France que les étrangers détenteurs d'une licence annuelle compétition délivrée par la F.F.M. et pouvant justifier, avant la première épreuve du Championnat,

- soit d'une résidence en France depuis au moins trois années consécutives,
- soit de la détention, à une période donnée, d'une licence F.F.M. pendant au moins trois années consécutives.

Ils devront en avoir fait la demande par écrit avant la première épreuve auprès du Service Sportif de la F.F.M.

**Les licences NCB (sauf pour les catégories Féminine et 50cc) et une manifestation sont interdites.**



## ART. 4 - CLASSEMENT

### 4.1 De l'épreuve

Chaque jour, les organisateurs établiront les classements suivants pour chaque catégorie :

#### Championnats :

- Elite E 1
- Elite E 2
- Elite E 3
- Juniors (Open issu des classes : E1-E2-E3) (moins de 23 ans au 1er janvier de l'année du Championnat)
- Nationale E 1
- Nationale E 2
- Nationale E 3
- Espoirs 125 cc 2T (moins de 20 ans au 1er janvier de l'année du Championnat)
- Féminines
- Constructeurs

E 1 = de 100 cc à 125 cc 2T et de 175 cc à 250 cc 4T

E 2 = de 175 cc à 250 cc 2T et de 290 cc à 450 cc 4T

E 3 = de 290 cc à 500 cc 2T et de 475 cc à 650 cc 4T

En cas de changement de catégorie et/ou de classe pendant l'année, le pilote n'apparaîtra pas dans le classement de sa nouvelle catégorie. Les points qu'auraient pu marquer ce pilote seront réattribués aux pilotes suivants.

#### Trophées :

- Vétérans (37 ans au 1er janvier de l'année du Championnat)
- 50 cc (moins de 19 ans au 1er janvier de l'année du Championnat)
- Etrangers (toutes classes confondues)

### 4.2 Du Championnat

Les points des classements par classe pour les trois catégories acquis chaque jour par les pilotes français sans tenir compte, le cas échéant, des résultats des concurrents étrangers et des pilotes ayant changé de catégorie et/ou de classe pendant l'année du Championnat, seront attribués selon le barème suivant : **20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.**

Dans toutes les catégories, un classement sera établi par classe pour chaque jour de course.

En cas d'ex-aequo, les concurrents seront départagés en fonction du nombre de places de premier, de places de second, etc, et en dernier ressort, le dernier meilleur résultat enregistré entre les ex-æquo sera prépondérant.

### 4.3 Des Trophées

Les points des Trophées seront attribués suivant les mêmes modalités que pour le Championnat.

Les pilotes ayant 37 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du Championnat pourront choisir entre la catégorie Vétérans ou une classe de cylindrée (E1, E2, E3) en catégorie Nationale. Ils ne pourront pas cumuler les classements.

Règle particulière en cas de concurrence de date avec une épreuve de Championnat d'Europe : les pilotes participant à une épreuve de Championnat d'Europe à l'étranger le jour d'un Championnat de France se verront attribuer les points qu'ils marqueront lors de cette épreuve.

## ART. 5 - CHANGEMENT DE CATEGORIE

La catégorie Elite 2014 comprendra les :

- Pilotes ayant marqué des points au classement Scratch Elite 2012 et au Scratch Elite/Juniors 2013,
- Pilotes ayant marqué des points au Championnat du Monde de l'année précédente dans les catégories E 1, E 2, E 3 et Juniors,
- 10 premiers pilotes du classement Scratch National (E1, E2, E3) 2013,  
L'attribution des points pour le classement Scratch national (officieux) se fera selon le barème suivant : 40, 39, 38, 37, 36, 35, 34, 33, 32, ..., 5, 4, 3, 2, 1, pour chacune des manches. Le classement final sera établi sur la totalité des résultats moins 1 (X-1),

La liste de notoriété sera disponible sur le site ffmoto.org.

Devront concourir également en catégorie Elite les pilotes :

- figurant sur la liste Elite Enduro,
- titulaires d'une licence inter cross durant une année dans les trois années antérieures à l'année en cours,
- pilotes français ou étrangers inscrits au Championnat du Monde d'Enduro et/ou U.E.M. de l'année précédente,
- figurant sur la liste Experts Trial.

La catégorie Juniors comprendra les :

- Pilotes nationaux âgés de moins de 23 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du Championnat désirant rouler dans cette catégorie,
- Pilotes Juniors âgés de moins de 23 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du Championnat désirant rester dans cette catégorie.

### Descente :

- Les pilotes Elite n'ayant pas marqué de points dans les classements Scratch Elite en 2012 et Elite/Juniors 2013 descendront systématiquement dans la catégorie nationale,

Nota : Un pilote National qui refuse son passage dans la catégorie supérieure ne pourra pas marquer de points au Championnat durant les deux années suivantes.

La C.E.R. étudiera les demandes de dérogation écrites et motivées de pilotes, envoyées avant le 1<sup>er</sup> novembre 2013.

## ART. 6 - ACCUEIL ADMINISTRATIF

L'accueil administratif se déroulera le vendredi **de 13 h à 19 h. Le lieu et les horaires devront être précisés dans le règlement particulier.** Le pilote lui-même devra s'y présenter.

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents régulièrement engagés doivent se présenter à l'accueil administratif munis de :

- la confirmation de leur engagement,
- la licence,
- le permis de conduire, (le BSR est obligatoire pour les pilotes de moins de 16 ans),
- la carte grise du motorcycle,
- le procès verbal de réception établi par le service des mines (pour les réceptions à titre isolé),

Les W garage ne sont pas autorisés. Les motos devront répondre à la législation française en terme d'immatriculation et plus particulièrement à la validation des cartes grises étrangères (délai de 3 mois à compter de la 1<sup>ère</sup> date de mise en circulation).

- l'attestation d'assurance de la moto. Dans le cas d'une attestation d'assurance type garage ne précisant pas le numéro d'immatriculation, celle-ci devra être accompagnée d'un document émanant de l'assureur certifiant que la machine est bien assurée pour l'utilisateur désigné.

En cas de prêt de la machine, des attestations de prêt et d'assurance précisant l'immatriculation devront être fournies.

**N.B. Les motos non homologuées par type en France devront présenter le procès-verbal de réception individuelle des mines et pour les motos étrangères l'autorisation de prêt.**

En contrepartie, l'organisateur remettra aux concurrents un dossier de l'épreuve comprenant :

- le schéma du circuit et des spéciales,
- la feuille de route comprenant les précisions suivantes :
  - kilométrages intermédiaires,
  - praticabilité du parcours,
  - emplacements des contrôles horaires,
  - points de ravitaillement,
  - temps impartis entre chaque contrôle horaire,
  - heures de départ,
- les cartons de contrôles horaires et de passage (peuvent être également remis au moment du départ au parc fermé),
- un bracelet d'identification.

## **ART. 7 - ENGAGEMENTS**

Les droits d'engagement sont fixés à :

Engagements à l'année :

- **150 euros** pour les pilotes Elites et Juniors,
- **135 euros** pour les pilotes Nationaux.

Les engagements à l'année seront ouverts du **9 JANVIER au 12 FEVRIER** inclus.

Engagements épreuve par épreuve :

- **160 euros** pour les pilotes Elites et Juniors,
- **145 euros** pour les pilotes Nationaux.

Les engagements épreuve par épreuve seront ouverts à partir du **13 FEVRIER** et clos 30 jours avant la date de l'épreuve.

Toutefois, il sera encore possible de s'engager après la date de clôture moyennant une majoration de 30 euros du droit d'engagement.

Aucun engagement ne sera pris en considération à compter du mardi précédant chaque épreuve.

Les pilotes pourront s'engager soit internet, soit par l'envoi d'un bulletin d'engagement à la F.F.M.

Engagement internet : à l'adresse <http://engage-sports.com> ou [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)

Les règlements par chèque sur une banque non domiciliée en France sont désormais refusés. L'engagement des pilotes concernés ne sera effectif qu'à réception du paiement par carte bancaire.

Après la date de clôture, soit 30 jours avant l'épreuve, les engagements ne pourront se faire que par le site internet ou sur place à la Fédération. Le paiement sera obligatoirement effectué par carte bancaire.

En cas de paiement revenu impayé, un courriel sera adressé au pilote qui disposera alors d'un délai de 3 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement en carte bancaire (via le site Internet ou par terminal à la FFM), avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

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

En cas de désistement, les droits d'engagement seront remboursés :

Engagements à l'année :

- en totalité jusqu'à 30 jours avant l'épreuve,
- à 50 % à moins de 30 jours avant l'épreuve,

uniquement sur envoi d'un courrier à la F.F.M. ou courriel à l'adresse suivante : cjuillet@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courriel.

Engagement épreuve par épreuve :

- à 50 % jusqu'à 30 jours avant l'épreuve, uniquement sur envoi d'un courrier à la F.F.M. ou courriel à l'adresse suivante : cjuillet@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courriel.
- pas de remboursement à moins de 30 jours avant l'épreuve quelle que soit la cause du désistement.

Les priorités seront déterminées par la date de réception à la F.F.M. des demandes d'engagement valides (dûment complétées et accompagnées du (des) chèque(s) correspondant(s) pour les inscriptions via un bulletin d'engagement, ou accompagnées du mode de règlement choisi pour les inscriptions par internet).

Sauf demande écrite du pilote envoyée à la F.F.M., le dépôt de garantie pour le transpondeur fait par chèque ne sera pas retourné, mais détruit en fin de saison.

## **ANNULATION D'UNE EPREUVE OU D'UNE JOURNEE DE COURSE**

**Toute annulation, quelque en soit la cause, intervenant après le début des contrôles administratifs et prononcée par le Jury ou un représentant de l'Etat, permettra au club de refuser aux participants le remboursement de leur droit d'engagement.**

## **ART. 8 - MOTOCYCLES – VERIFICATIONS TECHNIQUES**

### **Voir I : REGLES TECHNIQUES GENERALES**

Après l'accueil administratif, les pilotes eux-mêmes doivent présenter leur machine dûment homologuée, dans un parfait état de propreté, au contrôle technique. **Les contrôles techniques se dérouleront de 13 h à 19 h pour toutes les catégories.**

### **IMPORTANT**

A l'issue de ce contrôle, tout changement de machine est interdit.

Par la suite, aucune réclamation concernant une marque "oubliée" ne sera acceptée.

### **→ SANCTION**

**Machines non présentées au contrôle ou non-conformes : refusées au départ et disqualifiées.**

## **ART. 9 – PLAQUE NUMERO ET COULEUR**

Les motos devront porter trois plaques à numéros, une de chaque côté de la roue arrière et une à l'avant. Elles doivent être fixées de manière à être visibles et ne doivent pas être masquées par une partie du motorcycle ou par le pilote lorsqu'il se trouve en position de conduite.

Les plaques devront être de forme elliptique ou rectangulaire et de dimensions suffisantes pour recevoir les numéros réglementaires.

<b>Classe 1 (Elite)</b>	<b>Fond noir</b>	<b>Chiffres blancs</b>
<b>Classe 2 (Elite)</b>	<b>Fond rouge</b>	<b>Chiffres blancs</b>
<b>Classe 3 (Elite)</b>	<b>Fond jaune</b>	<b>Chiffres noirs</b>
<b>Juniors (open)</b>	<b>Fond bleu</b>	<b>Chiffres blancs</b>
<b>Nationale</b>	<b>Fond vert</b>	<b>Chiffres blancs</b>
<b>Espoirs 125 cc 2T</b>	<b>Fond blanc</b>	<b>Chiffres noirs</b>
<b>Féminines</b>	<b>Fond violet</b>	<b>Chiffres blancs</b>

Si l'organisateur fournit les plaques à numéros, leur port est obligatoire. Le concurrent a la possibilité de les refuser mais il devra payer une compensation financière qui ne pourra excéder 300 € pour les trois plaques.  
Nota : pour les Championnats de ligue, voir règlement Ligue.

Référence couleur RAL  
Noir RAL 9005  
Jaune RAL 1003  
Rouge RAL 3020  
Vert RAL 6002  
Blanc RAL 9010  
Bleu RAL 5005  
Violet RAL 4006

## ART. 10 - PARC FERME

Le contrôle terminé, le pilote doit pousser sa machine immédiatement au parc fermé, munie du transpondeur correspondant au numéro de course. **Il devra, par ailleurs, équiper sa machine, en complément d'un éventuel système d'origine, d'un système antivol individualisé (chaîne cadenassée, bloc-disque ou U) et quitter immédiatement le parc sans la bâcher.**

A partir de cet instant, ni le pilote, ni son assistant ne seront plus autorisés à effectuer quoi que ce soit sur leur motorcycle (ou sur tout autre).

Par ailleurs, tout mouvement de machine pendant la mise en place, la traversée ou la sortie du parc fermé, devra être effectué impérativement moteur arrêté (comme dans la zone de départ).

5 minutes avant l'heure de départ, le pilote pourra y récupérer son motorcycle et le déplacer vers la zone de départ.

Un commissaire sera placé à son entrée et ne laissera passer que les concurrents autorisés et les officiels de l'épreuve.

### → SANCTIONS

- Fumer	disqualification
- Laisser des débris	1 minute
- Pénétrer moteur en marche	1 minute
- Mise en marche du moteur	disqualification
- Travailler sur son motorcycle ou sur un autre	disqualification
- Recevoir des outils ou des pièces	disqualification
- Transpondeur manquant	1 minute de pénalité

### ATTENTION

A la fin de la première journée, les machines seront rentrées au parc fermé.

## ART.11 – ZONE DE DEPART

La zone de départ est contiguë au parc fermé. Aucun travail ou ravitaillement ne peut y être effectué. La zone de départ est considérée comme le parc fermé et les mêmes sanctions y sont applicables.

### → SANCTIONS

- fumer	disqualification
- laisser des débris	1 minute
- pénétrer avec le moteur en marche	1 minute
- mise en marche du moteur	1 minute
- travailler ou ravitailler sur son motorcycle ou sur un autre	disqualification
- recevoir des outils ou des pièces	disqualification



L'aide extérieure est autorisée à tous les CH avec assistance indiqués par l'organisateur, ainsi qu'au dernier contrôle horaire du 1<sup>er</sup> jour.

Tous les autres points ou zones sont considérés « sans assistance ».

Seul le remplacement des pneumatiques doit être effectué par le pilote et uniquement au dernier contrôle horaire du 1<sup>er</sup> jour.

NOTA :

- Le démontage de la roue ou son remontage sur le motorcycle peut être effectué par l'assistance.
- Toute intervention sur le pneu sera effectuée par le pilote.
- Le graissage de la chaîne ne peut être effectué qu'aux contrôles horaires avec assistance.

(Voir tableau "règles d'assistance" en annexe).

### → **SANCTION**

**Hors des limites prévues et hormis les activités précisées ci-dessus, toute aide extérieure entraînera la disqualification du pilote.**

### **ART. 15 - DEBUT DE LA JOURNEE**

Chaque matin, les pilotes pourront pénétrer dans le parc fermé 5 minutes avant l'heure prévue pour leur départ et pousseront leur motorcycle jusqu'à la zone de départ.

Aucun travail ne peut être effectué sur une moto dans le parc fermé ou dans la zone de départ.

Dans toute la zone parc et départ, le déplacement des machines doit se faire moteur à l'arrêt.

### **ART. 16 - DEPARTS**

Ordre des départs :

Pour la première épreuve :

- les pilotes Elites partiront selon la place obtenue dans les classements par classe **2012**,

- les pilotes Juniors partiront selon la place obtenue dans le classement **2012**,

Les autres pilotes Elites et Nationaux partiront par classe dans l'ordre des numéros, les autres Juniors également toutes classes confondues.

Pour les épreuves suivantes, les pilotes partiront selon leur place aux classements provisoires par classe.

Les pilotes n'ayant pas marqué de points partiront par classe dans l'ordre des numéros : Elites ayant marqué des points, suivis des Elites ayant 0 point selon l'ordre des numéros.

Les départs s'échelonnent toutes les minutes par tranche de deux ou trois pilotes selon l'ordre suivant : catégorie Elites, suivie de la catégorie Juniors, suivie de la catégorie Nationale. Dans la catégorie Elites, il devra être laissé deux minutes entre chaque classe de cylindrée ainsi qu'entre la catégorie Elites et la catégorie Juniors.

1<sup>er</sup> manifestation : E1 – E2 – E3 - Juniors – Espoirs 125 cc 2T - Féminines - 50cc – N1 – N2 – N3 – Vétérans

2<sup>ème</sup> manifestation : E2 – E3 – E1 - Juniors – Espoirs 125 cc 2T - Féminines - 50cc – N2 – N3 – Vétérans – N1

3<sup>ème</sup> manifestation : E3 – E1 – E2 - Juniors – Espoirs 125 cc 2T - Féminines - 50cc – N3 – Vétérans – N1 – N2

4<sup>ème</sup> manifestation : E1 – E2 – E3 - Juniors – Espoirs 125 cc 2T - Féminines - 50cc – Vétérans – N1 – N2 – N3

Etc.

**Les tranches de numéros de chaque catégorie sont les suivantes :**

**Juniors : 1 à 99**

**E 1 : 1 à 99**

**E 2 : 1 à 99**

**E 3 : 1 à 99**

**Espoirs 125 cc 2T : 1 à 99**

**N 1 : 101 à 299**

**N 2 : 301 à 499**

**N 3 : 501 à 699**

**Féminines : 1 à 25**

**50 cc : 701 à 749**

**Vétérans : 801 à 999**

**Les pilotes ayant terminé aux 3 premières places des classements finaux du Championnat 2012 (exclusion faite des Nationaux montant en Elite et des Juniors ne rentrant plus dans le critère d'âge) se voient attribuer des numéros de course correspondant à leur classement.**

**Les autres pilotes pourront choisir leur numéro (engagement par internet) ou se verront attribuer un numéro par le Service Enduro (engagement par courrier) parmi ceux qui sont disponibles.**

#### **ART. 17 - PRESENTATION AU DEPART**

Au début de chaque journée, les pilotes devront se présenter à l'heure exacte prévue par l'organisateur.

L'organisateur devra fournir une liste des pilotes autorisés à prendre le départ chaque jour.

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

Si un coureur n'est pas sur la ligne de départ lorsque le signal de départ est donné, il ne subira aucune pénalité à condition d'amener son motocycle à la ligne de départ, de le mettre en marche, et de franchir la ligne des 20 mètres dans la minute qui suit le signal de départ. Les coureurs qui arrivent avec plus d'une minute de retard seront pénalisés de 60 secondes par minute. La minute dans laquelle ils sont arrivés sur la ligne de départ sera considérée comme nouveau temps de départ et, avant que cette minute expire, ils devront observer la procédure de départ stipulée ci-dessus. Les coureurs qui arrivent avec plus de 30 minutes de retard seront disqualifiés.

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

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

Il pourra dès ce moment mettre sa machine en marche par tout moyen à sa convenance après la ligne des 20 mètres sans aide extérieure.

Un coureur, qui ne réussit pas à mettre son moteur en marche ou si celui-ci s'arrête dans la zone entre les deux lignes de départ, ne doit pas retourner à la zone de départ après le délai d'une minute. Il est obligé de pousser son motocycle dans la minute dans la direction du parcours et de traverser la ligne des 20 mètres afin de ne pas gêner les autres coureurs.

Un coureur dont le cas est examiné et qui désire prendre le départ pourra le faire, sauf si des raisons de sécurité sont invoquées. Le coureur perd son droit au départ seulement après confirmation de sa disqualification par le Jury.



## **Eclairage**

### **IMPORTANT**

L'éclairage de la moto devra fonctionner lors du départ de chaque jour. Un panneau "phare allumé" placé devant la zone de départ rappellera cette obligation. Tout concurrent dont la lumière ne fonctionne pas devra la réparer au plus tard après avoir satisfait à la procédure de départ.

Au départ des 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> jours, la machine doit avoir obligatoirement une plaque phare en état. Toute moto ne répondant pas à cet article sera disqualifiée.

**Réparation de la lumière : même procédure que pour le système d'échappement**

### **→ SANCTIONS**

<b>Ligne des 20 mètres non franchie aux conditions ci-dessus</b>	<b>10 secondes</b>
<b>Mise en marche du moteur dans la zone de départ avant le signal du Commissaire</b>	<b>1 minute</b>
<b>Eclairage non réparé après 15 minutes</b>	<b>disqualification</b>

## **ART. 18 - ITINERAIRE**

Il est composé de :

- un parcours de liaison à réaliser en un temps imparti et comprenant des contrôles horaires (4 CH recommandés) ; le temps de course préconisé est de 7 h 30 mn hors mécanique.
- tests chronométrés.

Le kilométrage doit comporter 420 kms pour les catégories Elites (tolérance plus ou moins 10 %) en deux jours comprenant seulement 20 % de voies goudronnées au maximum sur 3 boucles journalières (recommandé) de 70 kms (plus ou moins 10 %).

L'itinéraire doit être praticable dans les deux sens par n'importe quel temps et réalisable pour les motos de la plus petite cylindrée. Le deuxième jour, son sens peut être contraire au premier, sauf décision du Directeur de Course par mesure exceptionnelle.

Les distances officielles doivent être considérées comme exactes.

**L'itinéraire doit être en permanence emprunté dans le sens prévu par l'organisation ; les CP et CH doivent être franchis dans l'ordre croissant (1, 2, 3) ou dans l'ordre fixé par l'organisateur.**

### **→ SANCTION**

**Non respect : disqualification**

## **ART. 19 - TEMPS IMPARTIS**

La catégorie Nationale pourra disposer d'un temps différent de la catégorie Elite selon la difficulté du terrain. Dimanche, l'arrivée du premier concurrent ne devra pas, dans tous les cas, excéder 16 heures avec les temps A.

Les Elites et les Juniors effectuent 3 tours le samedi et le dimanche, les Nationaux, les Espoirs 125 cc 2T, les Vétérans, les 50 cc et les Féminines 2 tours.

(L'organisateur peut modifier le nombre de tours si nécessaire, se référer au règlement particulier).

N.B. Le circuit des Elites pourra être allégé de certaines difficultés pour les autres catégories.

## **ART. 20 - SIGNALISATIONS**

Compte tenu que l'épreuve se déroule sur des chemins ouverts à la circulation, les concurrents doivent obligatoirement respecter les signalisations du Code de la Route et celles mises en place par l'organisateur. Les officiels peuvent vérifier ce respect en surveillant le parcours.

Il est interdit de quitter l'itinéraire indiqué sur les feuilles de route et fléché, pour quelque raison que ce soit. Il incombe aux conducteurs de suivre cet itinéraire, et le fait de s'être égaré ne sera pas accepté comme excuse pour un retard ou pour avoir manqué un contrôle horaire ou de pointage.

- cas 1 : un seul sens de circuit : fléchage rouge,
- cas 2 : deux sens de circuit, bleu le premier, rouge le second.

Aucune réclamation à ce sujet ne sera admise. Dans le cas où les organisateurs désirent que les conducteurs empruntent un chemin très précis, par exemple : le long d'une prairie, de champs cultivés ou de terrains privés, ils doivent baliser avec précision et clairement le chemin à suivre (piquets, cordes, banderoles).

#### → **SANCTIONS**

- Sortir volontairement du parcours fléché	disqualification
- Passer en dehors d'une section banderolée	disqualification
- Sortir du chemin balisé par piquets, cordes ou banderoles	disqualification
- Emprunter le circuit à l'envers	disqualification
- Ne pas respecter les règles de la circulation	disqualification

Des exemplaires de toutes les flèches et panneaux utilisés sur le parcours doivent être exposés à côté de l'horloge de départ.

Drapeaux rouges : placés devant la table de contrôle des CP.

Drapeaux jaunes : placés de façon visible 20 mètres avant la table de contrôle, ils indiquent la fin de la zone de contrôle ; ayant passé ces drapeaux avec la machine, le pilote doit obligatoirement pointer.

Drapeaux blancs : placés à 200 mètres de chaque côté de la route, ils indiquent le début de la zone de contrôle.

Le ravitaillement ne pourra s'effectuer qu'aux CH entre les drapeaux blancs et jaunes.

Drapeaux bleus : placés à 200 mètres de part et d'autre de la route, ils indiquent un contrôle de passage.

Drapeau blanc et jaune barré d'une croix noire = CH sans ravitaillement.

#### **ART. 21 - CONTROLES HORAIRES**

Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental. Il devra être constitué d'une semelle imperméable et textile absorbant dont les dimensions minimum sont 160 x 100 cm.

Les contrôles horaires seront au nombre de quatre (recommandé) (cinq en cas de circuit type "cerise"), chacun d'entre eux étant considéré comme une épreuve indépendante. Les moyennes retenues peuvent être différentes et les pénalisations subies sont additionnées les unes aux autres. L'assistance et le ravitaillement sont autorisés à trois CH maximum désignés par l'organisateur.

L'enregistrement des temps sera effectué électroniquement et permettra de calculer les pénalisations encourues par les concurrents au cours de chacune des deux journées (voir art. 23 et 24), ou tout autre système validé par la CER/FFM et ou le Jury.

Il est conseillé de ne pas séparer chaque contrôle horaire de son suivant immédiat de plus de 30 kms et 45 mns en temps A pour les Elites, hors temps spéciales.

Les moyennes retenues, qui devront varier en fonction de la praticabilité de chaque tronçon intermédiaire, ne devront jamais excéder 50 km/h.

Dès l'instant où le pilote, avec sa moto, aura franchi le drapeau jaune, il devra faire pointer son carton. Néanmoins, le pilote est autorisé à aller se renseigner à pied auprès de l'horodatrice.

**L'heure de pointage retenue est l'heure de passage lorsque la roue avant de la moto du concurrent franchit la ligne entre les deux drapeaux jaunes.**

Un concurrent qui franchit la ligne entre les deux drapeaux jaunes doit être automatiquement pointé à l'heure du franchissement de cette ligne.

L'organisateur doit mettre en œuvre tous les moyens afin de pouvoir contrôler l'heure réelle du passage des concurrents entre les deux drapeaux jaunes. La feuille de pointage tenue au contrôle horaire doit comporter l'heure du passage au drapeau jaune du concurrent ; la personne chargée de pointer le carton du pilote doit y inscrire la même heure.

#### **ATTENTION**

Le pilote est seul responsable de son pointage. La zone située entre le drapeau jaune et la table de pointage est considérée comme parc fermé et toute assistance ou intervention est interdite.

→ **SANCTIONS**

Retard de plus > 30 mn à un CH

disqualification (il peut toutefois continuer la course jusque la décision finale du Directeur de course). Elle s'apprécie à chaque CH à partir de l'heure théorique de pointage.

Retard de plus > 60 mn pour les féminines et les 50 cc

disqualification

Non utilisation du tapis environnemental :

50 euros

**ART. 22 - CONTROLES DE PASSAGE**

Les contrôles de passage seront placés également sur l'itinéraire pour vérifier si les concurrents empruntent correctement le parcours. Ils peuvent être ou non indiqués sur la feuille de route.

Ils seront signalés par des drapeaux bleus placés de part et d'autre de l'itinéraire, 200 mètres avant le poste de contrôle.

L'arrêt est obligatoire au drapeau rouge devant la table.

→ **SANCTIONS**

Manquer un contrôle de passage

disqualification

Se faire pointer sans marquer l'arrêt

1 minute

**ART. 23 - CARTON DE CONTROLE**

Pour assurer le déroulement de la partie régularité de l'épreuve et permettre d'établir par la suite des classements, un carton unique est prévu.

Ce carton type F.F.M. doit être remis aux pilotes à l'entrée du parc fermé.

**ATTENTION**

Il incombe aux pilotes de le faire viser à tous les contrôles et de le remettre à celui de l'arrivée en s'assurant que chaque timbrage est bien imprimé (contrôles horaires) ou que chaque poinçon est bien découpé (contrôles de passage).

→ **SANCTIONS**

Modifier ou ajouter un pointage

disqualification

Ne pas être pointé à un CH

disqualification

Perte du carton de pointage

10 secondes

**ART. 24 - CALCUL DES PENALITES HORAIRES POUR RETARD**

Chaque minute d'avance ou de retard sur le temps théorique ou idéal sera sanctionnée de 60 secondes de pénalité

Toute avance ou tout retard enregistré à un CH entraîne l'ajustement de l'heure théorique de pointage aux CH suivants, de sorte que les temps de parcours alloués pour chaque tronçon ne subissent aucune modification.

L'heure timbrée devient l'heure de départ du CH suivant ; le retard n'est pas rattrapable.

**Heure théorique = heure à laquelle le pilote aurait dû pointer sans avance ni retard depuis son heure de départ.**

**Heure idéale = heure recalculée après avoir pointé en retard ou en avance ou après neutralisation.**

**ART. 25 - MESURES EXCEPTIONNELLES**

**25.1 Section impraticable**

Si pour des raisons de force majeure (éboulement, inondation, etc), une section devient impraticable, le Directeur de Course pourra dévier le parcours à condition que la modification concerne tous les pilotes ou exclusivement une catégorie.

### **25.2 Neutralisation partielle**

Si, pour une cause imprévue (ex : un problème dans la spéciale a bloqué pendant 3 minutes les départs de cette spéciale), le Directeur de Course ou l'officiel présent pourra indiquer sur le carton la durée de la neutralisation.

### **25.3 Neutralisation complète d'un contrôle**

Si, par exemple, un contrôle a été mal placé par rapport au plan de la course, le Directeur de Course devra neutraliser le contrôle concerné, c'est-à-dire que les pointages de l'horodatrice de contrôle ne seront pas pris en considération.

Par la suite, si le contrôle est remis en place, les coureurs doivent être avertis au contrôle horaire de départ que le contrôle nécessaire est remis à sa bonne place et que le contrôle horaire sera compté.

### **25.4 Demande de tolérance spéciale**

Si un pilote peut convaincre un jury qu'il a été retardé par suite de circonstances exceptionnelles, indépendantes de sa volonté, comme par exemple un retard causé par un arrêt pour apporter le premier secours à un blessé en cas d'accident grave, une tolérance de temps lui sera accordée.

Le prétexte d'avoir été gêné par un autre concurrent ne peut être accepté comme excuse valable.

**Suite à une neutralisation, les pilotes doivent recalculer leur heure de pointage idéale suivant l'heure inscrite au CH suivant la neutralisation (ne pas revenir à son heure théorique).**

## **ART. 26 - SPECIALES**

**L'organisateur doit s'engager à respecter l'intégralité du cahier des charges du Championnat de France, et plus particulièrement les points concernant les spéciales.**

Le kilométrage total sur les deux jours devra être supérieur à 40 kms.

La première spéciale doit avoir lieu sur un parcours de 3 à 6 kilomètres et doit être proche du contrôle précédent. Elle ne devra pas comporter d'endroits difficilement praticables.

La piste devra être balisée de bout en bout, le début, le sens et la fin clairement précisés par banderoles ou panneaux.

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

La spéciale en ligne devra être exempte de toute possibilité de couper.

Leur installation devra être terminée 48 heures avant le départ afin que les concurrents puissent les reconnaître à pied.

Les spéciales, en aucun cas, ne pourront être secrètes.

La prise des temps se fera au 1/100e de seconde, le départ étant donné individuellement à chaque conducteur.

Afin de faciliter le travail des chronométreurs, le départ et l'arrivée doivent être situés aussi près que possible l'un de l'autre, sauf pour la spéciale en ligne.

La spéciale en ligne pourra être ou non chronométrée au premier tour. Le Directeur de course en accord avec le jury devra le préciser avant le départ de chaque manche.

Un service de secours devra être présent et des commissaires en nombre suffisant devront contrôler son bon déroulement.

**LES BANDEROLES TISSEES SONT INTERDITES DANS LES EPREUVES SPECIALES.**

### **ATTENTION**

Tout pilote qui se retrouve involontairement hors du balisage doit reprendre la piste à l'endroit où il est sorti.

### **→ SANCTIONS**

<b>Couper volontairement le balisage</b>	<b>disqualification</b>
<b>Ne pas reprendre la piste à l'endroit où l'on est sorti</b>	<b>1 minute</b>
<b>Renverser volontairement le piquetage</b>	<b>1 minute</b>
<b>Reconnaître la spéciale autrement qu'à pied avant la course</b>	<b>disqualification</b>

## ART. 27 - 1ère JOURNEE - FIN DE JOURNEE

L'entrée dans le CH de pre-finish est signalée par un drapeau blanc barré d'une croix noire. Les drapeaux jaunes situés avant la table de pointage sont aussi barrés d'une croix noire.  
Le ravitaillement est interdit.

Aucune mécanique n'est autorisée à ce contrôle, sauf celle effectuée par le pilote avec les outils qu'il transporte sur lui. Aucune pièce ne pourra être remplacée ou donnée par l'assistance.

Dès que les pilotes auront franchi le CH de pre finish, ils disposeront de 15 minutes, quelle que soit leur catégorie, pour opérer les réparations nécessaires sur leur machine.

*Plan de disposition du CH pre-finish et dernier CH en annexe.*

Un tapis devra être utilisé obligatoirement pour recueillir la terre amassée sur les motos et enlevée par les pilotes.

Lorsque le CH de pre-finish est situé en milieu urbain, le nettoyage des motocycles, de quelque nature que ce soit, est interdit.

### → SANCTION

<b>Nettoyage des motocycles, de quelque nature que ce soit, au CH de pre-finish quand il est situé en milieu urbain</b>	<b>50 euros</b>
<b>Non utilisation du tapis environnemental</b>	<b>50 euros</b>

## ART. 28 - ORGANISATION DE LA FIN DE LA PREMIERE JOURNEE

Au dernier contrôle horaire de chaque jour, chaque concurrent peut pointer en avance, sans pour cela encourir de pénalités.

Pour tous les pilotes, la procédure suivante est applicable :

- Immédiatement après le pointage au CH d'arrivée, les pilotes pousseront leur moto vers la zone des vérifications techniques contiguë.
- En cas d'abandon ou de retard supérieur à > 30 mn (ou de > 60 mn pour les catégories 50cc et Féminines) ayant entraîné la disqualification, les pilotes désireux de prendre part à la course du lendemain devront se présenter au CH d'arrivée avant l'expiration d'un délai fixé à une heure (1 h 30 mn pour les catégories 50 cc et Féminines) décompté à partir de leur heure théorique de pointage d'arrivée. Ils devront obligatoirement procéder aux contrôles techniques.
- Le changement du châssis (cadre) est interdit.

### → SANCTIONS

<b>Moteur en marche après avoir franchi le dernier CH</b>	<b>1 minute</b>
<b>Retard au dernier CH</b>	<b>1 minute de pénalité par minute de retard</b>
<b>Moto non présentée au contrôle technique après abandon</b>	<b>disqualification</b>

## ART. 29 - FIN D'EPREUVE

Le conducteur devra retirer sa moto une demi-heure après l'heure théorique d'arrivée du dernier concurrent de sa catégorie et de sa classe de cylindrée sur présentation de la carte grise.

Pendant ce temps, les commissaires chargés de la vérification technique devront s'assurer que toutes les pièces marquées sont bien en place sur la moto et qu'aucune irrégularité n'a été commise.

Dans le cas contraire, le ou les pilote(s) concerné(s) doivent être convoqués pour constatation.

**Une remise des prix sera organisée après chaque journée de course pour toutes les catégories à partir de 17 h 30 mn au plus tard.**

**Les trois premiers pilotes classés devront obligatoirement assister à la remise des prix.**

Pour les Elites, en cas d'absence non justifiée auprès du Délégué F.F.M. ou du Président du Jury, une amende forfaitaire de 100 € sera appliquée. En cas de non paiement dans les huit jours, les points marqués lors de l'épreuve seront retirés.

### → **SANCTIONS**

<b>Motocycle remplacé</b>	<b>disqualification</b>
<b>Absence d'une ou plusieurs pièces marquées</b>	<b>disqualification</b>
<b>Sortir la moto du parc fermé avec le moteur en marche</b>	<b>1 minute</b>

## **ART. 30 - RECLAMATIONS**

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M..

Le montant de la caution accompagnant la réclamation est de 75 €.

Lorsqu'une réclamation entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 75 € pour les moteurs à 2 T et de 150 € pour les moteurs à 4 T. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

## **ART. 31 - OFFICIELS**

- A) Des chronomètres officiels chargés d'assurer le chronométrage des épreuves spéciales seront désignés par la F.F.M. pour toute épreuve de Championnat.
- B) La désignation du Directeur de Course nommé par la Ligue du club organisateur est subordonnée à l'accord de la Commission qui peut, si elle le juge nécessaire, en nommer un de son choix. Il doit être désigné au moins deux Directeurs de Course Adjointes qui auront la responsabilité des spéciales. Le Directeur de Course devra être titulaire du spécifique 2ème degré.
- C) Un Délégué et un Membre du Jury seront désignés par la Commission d'Enduro pour chaque épreuve du Championnat. Un Commissaire 2<sup>ème</sup> degré devra être désigné par la Ligue.
- D) Un Commissaire licencié devra être désigné pour chaque contrôle horaire afin de veiller à la sécurité et à l'application du règlement.
- E) Deux Commissaires techniques licenciés sont désignés pour chaque épreuve par la F.F.M.. La L.M.R. du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner en complément deux autres Commissaires techniques licenciés dont un des deux sera titulaire du 2<sup>ème</sup> degré.
- F) La Commission se réserve de déléguer sur place une personne pour vérifier les choix d'itinéraire et les temps impartis. Les frais seront pris en charge par la F.F.M.

## **ART. 32 - JURY**

Le Jury des Commissaires Sportifs tiendra au minimum trois réunions, la première se déroulant le vendredi soir. Il est composé d'un Commissaire Sportif et de deux Membres de la Commission Nationale, dont un sera le Président du Jury. Le Directeur de course devra assister aux réunions de Jury, mais n'aura pas le droit de vote. D'autres officiels pourront être admis avec voix consultative. Le club organisateur est chargé de la rédaction du rapport du Jury. Ce rapport devra être affiché.

Pendant les séances ouvertes du Jury, la présence des personnes suivantes est obligatoire :

- le secrétaire du Jury,
- le Commissaire Technique de la F.F.M.,
- un Commissaire Technique de l'organisation,
- le responsable du chronométrage,
- le responsable de la sécurité et/ou le Médecin chef,
- le responsable du contrôle administratif,
- le Président du club organisateur,

- le Promoteur du Championnat de France d'Enduro,
- le ou les responsables du tracé du circuit et des spéciales.

Le Commissaire Technique F.F.M., le Médecin chef et le responsable du contrôle administratif devront avoir fait par écrit un rapport pour chaque réunion du Jury.

### ART. 33 - REGLES ENVIRONNEMENTALES

Ces règles doivent être prises en compte par les concurrents et les organisateurs.

Les pilotes devront respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur.

Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental qui devra être constitué d'une semelle imperméable et textile absorbant et avoir les caractéristiques suivantes : dimensions minimum : 160 cm x 100 cm, épaisseur minimum : 5 à 7 mm, capacité d'absorption : 1 litre minimum.

Il faut :

- prévoir dans le parc assistance des points de dépôt des liquides (bidons ou fûts) pour huiles, liquides de refroidissement, de freins etc,
- être attentif au niveau sonore des machines et de la sonorisation, orienter les hauts parleurs vers le public et non vers les riverains,
- faire des annonces renouvelées au micro pour sensibiliser les pilotes aux règles environnementales, leur demander de reprendre leurs pneus usagers et de ne pas les jeter,
- prévoir dans le parc assistance et aux abords des containers, poubelles et sacs à ordures en nombre suffisant (participants et public), un ou plusieurs points d'eau, des toilettes et douches H et F pour les participants, ainsi que des toilettes pour le public,
- sur les CH et les départs des secteurs chronométrés, prendre toutes dispositions pour préserver l'environnement, préserver les cultures, empêcher le stationnement sur les bas-côtés des routes (prévoir parkings), installer des sacs poubelles et les renouveler si nécessaire,
- enlever dès la fin de l'épreuve toute la signalétique qui aurait été posée sur les itinéraires et les accès aux sites,
- le bulletin d'engagement devra intégrer le phrase suivante : "Je m'engage à respecter les règles techniques, sportives et environnementales de cette épreuve",
- les programmes ou tout support promotionnel devront inclure quelques lignes adressées au public sur le respect de l'environnement tels que : "des poubelles sont à votre disposition, utilisez-les ; ou "ne piétinez pas les cultures", etc.

### ART. 34 - RECAPITULATIF DES SANCTIONS

<b>CONTROLE TECHNIQUE</b>	
Machine non conforme ou non présentée	refusée au départ et disqualification
Niveau sonore au-delà de 78 dB/A à 100 m	refusée au départ
Changement de machine	disqualification
Absence d'une pièce marquée	disqualification
Fraude de cylindrée	disqualification du Championnat de l'année en cours
<b>Pendant la manifestation, si la machine, pendant ce contrôle, excède de 2 dB/A le maximum autorisé, le pilote sera pénalisé de 60 secondes la première fois et sera disqualifié de la journée la seconde fois.</b>	
<b>PARC FERME ET ZONE DE DEPART</b>	
Fumer	disqualification
Laisser des détritrus	1 minute
Pénétrer moteur en marche	1 minute
Mise en marche du moteur dans le parc fermé	disqualification
Mise en marche du moteur dans la zone de départ	1 minute
Travailler ou ravitailler sur son motocycle ou un autre	disqualification
Recevoir des outils ou des pièces	disqualification
Transpondeur manquant	1 minute

<b>REPARATIONS</b>	
Contraires au règlement	disqualification ou autre sanction prévue au présent règlement et/ou au Code sportif F.F.M.
Non utilisation du tapis environnemental	50 euros
<b>RAVITAILLEMENT</b>	
Moteur en marche	disqualification
Effectué sur le parcours et en dehors des C.H. avec assistance	disqualification
Récipient supplémentaire pour le transport de l'essence	disqualification
Fumer	disqualification
Non utilisation du tapis environnemental	50 euros
<b>AIDE EXTERIEURE</b>	
Reçue contrairement au règlement	disqualification ou autre sanction prévue au présent règlement et/ou au Code Sportif F.F.M.
<b>PRESENTATION AU DEPART</b>	
Non fonctionnement de la lumière au départ	remise en état pour pouvoir prendre le départ
Eclairage non réparé	disqualification
Mise en marche du moteur dans la zone de départ avant le signal du commissaire	1 minute
Se présenter en retard	60 secondes par minute de retard
Se présenter avec > 30 minutes de retard	disqualification
Test manqué	10 secondes
Eclairage non réparé après 15 minutes	disqualification
<b>ITINERAIRE</b>	
Non respect de l'ordre des CH et CP	disqualification
<b>SIGNALISATION</b>	
Sortir volontairement du parcours fléché	disqualification
Passer en dehors d'une section banderolée	disqualification
Sortir du chemin balisé par piquets, cordes ou banderoles	disqualification
Emprunter le circuit à l'envers	disqualification
Ne pas respecter les règles de la circulation	disqualification
<b>CONTROLES HORAIRES</b>	
Retard de > 30 mn (> 60 mn pour les Féminines et les 50 cc) sur l'heure théorique de pointage	disqualification (il peut toutefois continuer la course jusqu'à la décision finale du Directeur de course) Elle s'apprécie à chaque CH à partir de l'heure idéale de pointage
Non utilisation du tapis environnemental	50 euros
<b>CONTROLES DE PASSAGE – CARTON DE CONTROLE</b>	
Manquer un contrôle de passage	disqualification
Se faire pointer à un CP sans marquer l'arrêt	1 minute
Modifier ou ajouter un pointage	disqualification
Ne pas être pointé à un C.H.	disqualification
Perte du carton de pointage	10 secondes
<b>SPECIALES</b>	
Couper volontairement le balisage de la piste	disqualification
Ne pas reprendre la piste à l'endroit où l'on est sorti	1 minute
Renverser volontairement le piquetage	1 minute
Reconnaissance autrement qu'à pied avant et pendant la course	disqualification



FIN DE LA 1ERE JOURNEE – ORGANISATION DE LA FIN DE LA 1 <sup>ère</sup> JOURNEE	
Nettoyage des motos, de quelque nature que ce soit, au CH de pre-finish quand il est situé en milieu urbain	50 euros
Moteur en marche après avoir franchi le dernier CH	1 minute
Retard au dernier CH	1 minute de pénalité par minute de retard
Non présentation au contrôle technique après abandon	disqualification
FIN D'EPREUVE	
Motocycle remplacé	disqualification
Absence d'une ou plusieurs pièces marquées (par exemple : changement de roue)	disqualification
Sortir la moto du parc fermé moteur en marche	1 minute
ENVIRONNEMENT	
Laisser des débris dans la nature	1 minute

## ANNEXE

### REGLES D'ASSISTANCE

ZONE	Zone de travail au dernier CH du 1 <sup>er</sup> jour	PARCOURS	C.H avec Assistance		PARCOURS
			Blanc	Jaune	
			CH sans assistance = Parcours	Table de contrôle	
			Pre-finish = parcours	200 m	
PILOTE	Peut tout faire (dont changer les pneus) sauf changer les pièces marquées	Peut changer les pièces transportées non marquées	Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées	20 m	Peut changer les pièces transportées non marquées
ASSISTANCE	Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées	<b>RIEN</b>	Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées	<b>TOUTES OPERATIONS INTERDITES !!</b> (y compris dans la zone de départ le matin)	<b>RIEN</b>

**INTERDICTION DE DONNER OU DE CHANGER DES PIÈCES MARQUÉES ET TRANSPORTER UN LIQUIDE INFLAMMABLE**

