

## DISCIPLINE ENDURANCE SABLE

Les présentes règles techniques et de sécurité discipline "endurance sable" sont édictées par la Fédération Française de Motocyclisme en application de l'article L.131-16 du Code du sport relatif à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives et conformément aux articles R.331-18 à R.331-45 de ce même code.

Elles ont vocation à s'appliquer à l'ensemble des manifestations d'endurance sable organisées sur le territoire français par tout organisateur relevant ou non de la fédération délégataire.

Les règles techniques et de sécurité endurance sable posent les règles applicables à la spécialité endurance sable. Des règles Techniques et de Sécurité spécifiques à la spécialité Enduro ont été édictées par ailleurs.

Au cas où un organisateur ferait une demande pour organiser une épreuve ou manifestation dans une discipline non répertoriée, il conviendra de se référer aux règles techniques et de sécurité de la spécialité la plus voisine pour apprécier les règles techniques et de sécurité applicables.

### ARTICLE 1 : DEFINITION

Une endurance sable est une activité sportive se déroulant sur circuit fermé sablonneux et présentant des changements de direction, des obstacles et qui a pour but de mettre en valeur l'endurance des pilotes, ainsi que la résistance des machines.

### ARTICLE 2 : HOMOLOGATION DES CIRCUITS ET AUTORISATION DES MANIFESTATIONS

En application des articles R.331-18 et suivants du Code du sport relatifs aux concentrations et manifestations sur les voies ouvertes ou dans les lieux non ouverts à la circulation publique et comportant la participation de véhicules terrestres à moteur, doivent être respectées les procédures administratives suivantes :

- L'organisation d'une manifestation d'endurance sable est soumise à autorisation préfectorale.
- Tout circuit permanent sur lequel se déroulent des compétitions, essais ou entraînements à la compétition et démonstrations doit faire l'objet d'une homologation préalable. La commission administrative d'homologation est soit la Commission Nationale d'Examen des Circuits de Vitesse (C.N.E.C.V.) lorsque la vitesse des véhicules peut dépasser 200 km/h en un point quelconque du circuit, soit la Commission Départementale de la Sécurité Routière (C.D.S.R.) dans les autres cas.
- Lorsque la manifestation se déroule sur un circuit non permanent, l'autorisation préfectorale prévue au premier alinéa vaut homologation de ce dernier pour la seule durée de la manifestation.

### ARTICLE 3 : AMENAGEMENT DES CIRCUITS

La piste doit être faite à 90 % de sable, hors zone de ravitaillement.

#### a) Largeur

Une piste doit avoir une largeur utilisable de 2 mètres minimum pour une manifestation de motos solos et de 5 mètres sur au moins 90% de la longueur du circuit pour une manifestation de quads et sans que cela ne présente de danger pour les participants.

#### b) Difficultés

La distance entre les bosses artificielles doit être de 30 mètres minimum (distance prise entre le sommet d'une bosse et le sommet de la bosse suivante).

Une attention particulière devra être portée sur les zones d'appel et de réception des sauts qui devront être d'un franchissement aisé pour des motos et quads.

Les sauts multiples tels que les doubles bosses, triples bosses, etc. sont interdits.

Les obstacles doivent être obligatoirement en sable.

Sont considérés comme doubles bosses et triples bosses, les sauts lorsque la deuxième et/ou troisième bosse(s) etc, est ou sont dans la zone de réception du premier saut.

#### c) Ligne droite de départ

Sur cette ligne droite il ne doit pas y avoir de rétrécissement brusque, de descente et d'obstacle et aucune difficulté immédiate susceptible de provoquer un encombrement.

#### d) Stands

Un stand par équipe d'une surface de 9 mètres carrés au minimum (pour les quads) doit être prévu pour accueillir les pilotes, les mécaniciens et le matériel. Leur implantation sur le circuit doit se faire en fonction de la configuration du tracé et chaque stand doit être délimité du stand voisin. Pour des raisons de sécurité, cette zone doit être bien visible par les pilotes et ne doit pas être située avant ou après un saut ou dans un virage.

Le long de la piste, une zone de stands doit être délimitée par des barrières ou de la rubalise. Des accès pour l'entrée et la sortie des stands des machines appelés "voie d'entrée des stands" et "voie de sortie des stands" doivent être aménagés, des commissaires de piste seront chargés de contrôler ces accès.

Dans une zone de stands, les pilotes doivent rouler à vitesse réduite et sur la voie de circulation des motos, quads ou quadricycles, le public est interdit.

#### e) Nombre maximum de participants

Catégorie	Longueur minimum du circuit	Nombre maximum de pilotes pour la longueur minimum du circuit	Pilotes supplémentaires	Largeur minimum de la ligne de départ	Longueur minimum de la ligne droite de départ
Solos	3 km	150	8 par 100 mètres de piste	50 mètres	Minimum : nombre de machines multipliées par 1 mètre
Quads	3 km	110	5 par 100 mètres de piste	50 mètres	

**NB :** Le départ doit être donné sur la plage s'il y en a une.

#### f) Zone de panneautage

Une zone de panneautage doit être définie avec accès réglementé et identifié.

### ARTICLE 4 : PROTECTION INCENDIE

Dans le cadre d'une compétition, du matériel de lutte contre les incendies doit être prévu dans le parc coureurs, dans la zone d'attente, dans l'aire de départ et chaque équipe doit disposer dans son stand d'un extincteur pour feu d'hydrocarbure.

### ARTICLE 5 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

#### a) Protection du public

En bord de piste, aux emplacements où le public est admis, une délimitation doit être prévue entre le public et la piste. Cette zone de sécurité doit avoir une largeur de 1 mètre minimum, et être délimitée au minimum par des murs de sable ou des ballots de paille pressée ou tout autre dispositif efficace ayant le même effet (les piquets de fer sont strictement interdits à moins qu'ils ne soient très efficacement protégés).

Dans tous les cas, le public sera interdit dans les zones situées en sortie extérieure de virage et à proximité de la zone de départ.

Si le public est admis dans des parties surplombant la piste, une barrière de retenue devra être installée.

Les pistes contiguës doivent être séparées et protégées par des barrières ou des bottes de paille ou murs de sable ou filet plastique résistant.

#### b) Protection des participants

Dans le cadre d'une compétition, des postes de commissaires de piste pour la signalisation doivent être prévus tout le long du parcours de façon à donner aux coureurs, au moyen de drapeaux, toute indication nécessaire pendant la course.

Ces postes doivent être distinctement indiqués et les emplacements doivent être choisis de manière à ce que les signaux donnés soient parfaitement visibles des coureurs.

L'emplacement des commissaires doit permettre de leur assurer la plus grande sécurité.

### ARTICLE 6 : ENCADREMENT DES MANIFESTATIONS

Pour fonctionner, une épreuve doit obligatoirement être encadrée par des personnes reconnues par la fédération délégataire (FFM) ou par une fédération agréée ayant une convention avec celle-ci, licenciées et ayant obtenu une formation spécifique, pour les fonctions suivantes :

- Un Directeur de Course ;
- Un Commissaire Technique ;
- Des Commissaires de Piste ;
- Des pilotes à motos et/ou quads (non concurrents, dénommés "Marshall") surveillant le déroulement de l'épreuve.

## ARTICLE 7 : LES DRAPEAUX

Drapeau national	Signal du départ d'une course.
Drapeau vert	Piste libre.
Drapeau rouge	Signal d'interruption d'une course ou d'une séance d'essai.
Drapeau jaune immobile	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 route ou de la piste.
Drapeau jaune agité	Danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser. Le drapeau jaune agité est utilisé lorsque l'accident vient de se produire et s'il présente un certain caractère de gravité ou d'encombrement important de la piste.
Drapeau bleu immobile	Un concurrent de la tête de course rattrape un concurrent attardé et le suit de près.
Drapeau bleu agité	Un concurrent de la tête de course cherche à doubler un concurrent attardé. Ce dernier doit garder sa trajectoire et le laisser passer.
Drapeau blanc	Informe les concurrents que des moyens de secours humain ou matériels sont sur la piste. Danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser. Ce drapeau est utilisé pour appeler les secours.
Drapeau noir accompagné d'un numéro	Pour le concurrent portant ce numéro, signal d'arrêt au passage de son stand.
Drapeau noir avec un disque orange accompagné d'un numéro	Le concurrent portant ce numéro doit immédiatement quitter la piste.
Damiers noirs et blancs (agité)	Signal d'arrêt de fin de course ou de fin de séance d'essais.

Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 750 mm x 600 mm de hauteur.

Pour les épreuves se déroulant la nuit, des panneaux rétro réfléchissants de couleurs identiques remplaceront les drapeaux.

## ARTICLE 8 : MEDICALISATION DES MANIFESTATIONS

Sur toutes les épreuves, il faut un médecin titulaire d'une thèse en doctorat en médecine, inscrit au Conseil de l'Ordre des médecins, responsable médical de la manifestation. En tant que chef du service médical (CSM), il supervisera l'ensemble des secours médicaux mis à sa disposition.

L'organisateur devra également prévoir :

- Présence minimum d'une ambulance avec personnel et matériel nécessaire ;
- Au moins un véhicule tout terrain ou adapté à la disposition des secouristes ;
- La présence de secouristes autour du circuit.

## ARTICLE 9 : CATEGORIES DE MACHINES

Les manifestations sont ouvertes aux motocycles solos de type motocross ou enduro, et aux quads.

La cylindrée des véhicules solos doit être de 50cc à 750cc maximum.

En Quad et Quadricycle, seuls sont autorisés les moteurs mono ou bicylindre.

Il est interdit de faire participer simultanément dans une compétition et à l'entraînement des motocycles solos avec des véhicules à trois ou quatre roues.

## ARTICLE 10 : AGES, CYLINDREES ET DUREES DE CONDUITE DES PARTICIPANTS

SOLOS			
AGE	CYLINDREE	DUREE DE PRATIQUE PAR JOUR	NOMBRE DE PILOTES MINIMUM PAR EQUIPAGE
A partir de 7 ans	65 cc maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. Durée de l'épreuve : 45 mn maximum par pilote - 15 mn de pilotage consécutif maximum - un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé.	15 mn : 1 coureur > 15 mn : 2 coureurs
A partir de 9 ans	90 cc maximum		
A partir de 12 ans	90 cc maximum	Durée de l'épreuve : 60 mn maximum par pilote - 20 mn de pilotage consécutif maximum - un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé.	20 mn : 1 coureur > 20 mn : 2 coureurs
A partir de 13 ans	125 cc maximum	Durée de l'épreuve : 90 mn maximum par pilote - 1h de pilotage consécutif maximum - un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé.	1h : 1 coureur > 1h : 2 coureurs
A partir de 15 ans	Libre	Durée de l'épreuve : 4h de pilotage consécutif maximum - un temps de repos égal à la moitié du temps de pilotage doit être observé	4h : 1 coureur > 4h : 2 coureurs > 6h : 3 coureurs > 12h : 4 coureurs

## QUADS

AGE	CYLINDREE	DUREE DE PRATIQUE PAR JOUR	NOMBRE DE PILOTES MINIMUM PAR EQUIPAGE
A partir de 7 ans		Activité de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Déléгатaire. Durée de l'épreuve : 45 mn maximum par pilote - 15 mn de pilotage consécutif maximum - un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé	15 mn : 1 coureur > 15 mn : 2 coureurs
A partir de 9 ans		Activité de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Déléгатaire. Durée de l'épreuve : 45 mn maximum par pilote - 15 mn de pilotage consécutif maximum - un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé.	15 mn : 1 coureur > 15 mn : 2 coureurs
A partir de 13 ans	65 cc 2T maximum 90 cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 90 mn maximum par pilote - 1h de pilotage consécutif maximum - un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé.	1h : 1 coureur > 1h : 2 coureurs
A partir de 15 ans	550 cc 2T maximum 550 cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 4h de pilotage consécutif maximum - un temps de repos égal à la moitié du temps de pilotage doit être observé.	4h : 1 coureur > 4h : 2 coureurs > 6h : 3 coureurs > 12h : 4 coureurs
A partir de 18 ans	Cylindrée libre		

### ARTICLE 11 : SPECIFICATIONS GENERALES DES MACHINES

Une machine solo correspond à une machine de Motocross ou d'Enduro ou Trail.

Un quad est un véhicule à 4 roues sur lequel le pilote s'installe à califourchon, propulsé par un moteur et dirigé uniquement par un guidon.

L'organisateur devra spécifier sur le règlement particulier et/ou le règlement de l'épreuve concernée, les catégories de quads concernées :

**Les quads sportifs :** dont les roues arrières sont montées sur un axe rigide horizontal assurant la propulsion. Un quad à roues indépendantes à l'arrière assurant la propulsion sans aucun différentiel à l'arrière et pont avant interdit.

**Les quads loisirs :** 4x4 - automatique.

Les béquilles latérales et les carénages sont interdits.

La béquille doit être retirée pour la course.

L'emploi du compresseur est interdit, un dispositif de démarrage est obligatoire.

Les machines doivent être munies d'un dispositif protégeant la chaîne primaire, l'embrayage et le pignon de sortie de boîte de vitesse.

Tous les motocycles doivent être équipés d'au moins un frein sur chaque roue qui fonctionne indépendamment et de manière concentrique avec la roue.

Pour les motocycles à trois ou quatre roues, ils doivent être équipés d'au moins deux freins sur au moins deux des roues et fonctionnant séparément et de manière concentrique avec les roues.

La tige de frein arrière ne devra pas dépasser de 20mm l'écrou de réglage et devra comporter une protection à son extrémité.

Un coupe-circuit ou un interrupteur doit être installé, à portée de mains sur la gauche ou la droite du guidon, pouvant arrêter le moteur des machines.

Pour les quads, il doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine (fil non élastique relié au conducteur). Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.

Le ou les tuyaux d'échappement devront être conformes au modèle préconisé par le constructeur et être dirigés vers l'arrière.

Le niveau de bruit devra être conforme aux normes en vigueur (selon la méthode " 2 Mètres Max ").

La largeur du guidon doit être de 600mm minimum et 850 mm maximum. Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale et si le guidon n'a pas de barre transversale il doit être équipé d'une protection rembourrée située au milieu, recouvrant largement les brides de fixation du guidon.

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide, ou recouvertes de caoutchouc. Si des protège-mains sont utilisés ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux bris.

La réparation par soudure des guidons est interdite.

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.) doivent se terminer par une sphère. Chaque levier (au pied et à la main) doit être monté sur un pivot indépendant. Si le levier de frein est articulé sur l'axe du repose-pied, il doit fonctionner en toutes circonstances, même si le repose-pied est courbé ou déformé.

Les papillons des gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque le conducteur ne s'y agrippe plus.

Les repose-pieds peuvent être rabattables, mais dans ce cas, ils devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Ils ne devront pas présenter d'aspérités dangereuses.

Les garde-boues doivent dépasser latéralement de chaque côté du pneu, les extrémités doivent être arrondies et bordées.

Les quads et quadricycles doivent être équipés d'une barre pare-chocs derrière le siège. La longueur et la largeur de cette barre doivent se terminer au-dessus de la partie arrière du pignon de chaîne.

Un tube de protection (ou nerf bar) sans partie saillante de section ronde doit être prévu de chaque côté de l'engin. Il devra obligatoirement être fixé en deux points : au niveau du support d'articulation du bras de suspension inférieur, l'autre sur le support de repose-pied et comporter des sangles ou treillages métalliques fixés sur la tubulure du nerf bar. Afin d'éviter toutes intrusions des pieds des pilotes entre les roues arrière et les nerfs bars, ceux-ci doivent par construction être relevés à l'arrière de 100mm ou être équipées d'une protection en métal ou plastique entre le nerf bar et le garde boue arrière.

Les réservoirs ne peuvent dépasser la hauteur de la fixation du guidon.

Les réservoirs de carburant ne peuvent être placés à l'avant du véhicule (à l'avant du guidon).

Le montage de réservoirs additionnels est interdit.

Les modèles et dessins des pneus sont libres. La hauteur des sculptures est de 19,5 mm au maximum.

Les pneus à clous et à chaînes sont interdits.

## ARTICLE 12 : CARBURANTS

Les pilotes doivent obligatoirement utiliser un carburant sans plomb vendu dans le commerce.

## ARTICLE 13 : ARTICLE RÉSERVÉ

## ARTICLE 14 : EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS

### a) Vêtements

Pendant les activités, les pilotes doivent porter un vêtement de protection en matière résistante qui couvre le torse et les bras entièrement recouverts, un pantalon et des gants en matière résistante et des bottes en cuir ou en matière équivalente allant jusqu'aux genoux.

### b) Equipements

L'utilisation d'une protection dorsale est hautement recommandée.

Il est obligatoire pendant les activités que les pilotes portent un casque de protection.

Le casque doit être correctement attaché, bien ajusté et en bon état. Il doit être muni d'un système de fixation par jugulaire.

Les casques fabriqués avec une coquille extérieure de plus d'une pièce sont autorisés pour autant, qu'en cas d'urgence, ils puissent facilement et rapidement être enlevés de la tête du pilote uniquement en détachant ou en coupant la jugulaire. Tous les casques doivent être marqués avec l'une des marques d'homologation des normes internationales officielles suivantes : FIM, Europe ECE 22/05, Grande Bretagne BSA et B, USA SNELL +2005 ou Japon JIS.T.

Les pilotes peuvent utiliser des lunettes ainsi que des visières de protection, ils doivent être en matière incassable. Les visières de casques doivent faire partie intégrante du casque, les écrans jetables (tears-off) sont interdits.

## ARTICLE 15 : DEROULEMENT DES MANIFESTATIONS

### a) Types de départs

Il y a trois types de départ possible :

#### Le départ collectif en ligne :

La zone de départ doit avoir une largeur permettant de disposer l'ensemble des concurrents sur une ou plusieurs lignes.

#### Le départ en vagues :

La zone de départ doit avoir une largeur permettant de disposer l'ensemble des concurrents sur une ou plusieurs lignes.

Entre les différentes lignes de départ, un espace de 5 mètres minimum doit être prévu.

Dans tous les cas, un minimum de 10 secondes doit être respecté entre les départs de chaque vague.

#### Le départ collectif en épi (dit " Le Mans ") :

La zone de départ doit avoir une et une longueur adaptées au nombre de concurrents.

Les pilotes doivent être disposés sur une même ligne et d'un même coté de la piste, à raison de 1 mètre de large par motorcycle solo ou 2 mètres de large pour les quads.

Le départ collectif en épi est interdit si le nombre de pilote est supérieur à 200 pour les motos solos et à 150 pour les quads.

## b) Procédures de départ

Le départ collectif en ligne doit être donné de la façon suivante :

- sur instruction du directeur de course, les coureurs avec leur moto, moteur arrêté, quittent le parc d'attente pour se placer sur la ligne de départ. Lorsque la première moto quitte le parc d'attente, plus aucun mécanicien ou accompagnateur n'est admis aux abords de la ligne de départ.
- dès que toutes les motos sont sur la ligne de départ, un officiel présente immédiatement pendant 15 secondes un panneau indiquant "30 secondes".
- le départ doit être donné entre 5 et 10 secondes après que le panneau "30 secondes" ait été montré.

Pour les départs, les machines doivent être arrêtées, moteurs allumés et les conducteurs doivent avoir leurs mains sur les poignées du guidon.

Dans le cas où le départ est donné au moyen d'une grille de départ (dispositif transversal de construction solide et rigide, se repliant ou s'abaissant vers l'arrière lors de son utilisation).

La roue avant des machines placées en première ligne ne devra pas être éloignée de celle-ci de plus de 50 cm.

Le départ collectif en épi (dit "Le Mans") doit être donné de la façon suivante :

- sur instruction du directeur de course, les machines moteur **arrêté**, doivent être placées échelonnées en biais d'un même côté de la piste sur une seule ligne et les pilotes de l'autre côté de la piste face à leur machine.
- Chaque motocycle doit être béquillé ou maintenu par un aide mais uniquement par l'arrière.
- dès que toutes les machines et que tous les pilotes sont en place, un officiel situé au milieu de la ligne de départ et face aux pilotes présente pendant "30 secondes" aux participants un panneau "30 secondes". A la fin des 30 secondes, il présente un drapeau tricolore ou à l'aide d'un signal sonore.

Le départ en vagues doit être donné de la façon suivante :

- sur instruction du directeur de course, les participants, avec leurs machines moteurs allumés, quittent le parc d'attente pour se placer sur une ligne de départ. Lorsque la première machine quitte le parc d'attente, plus aucun mécanicien ou accompagnateur n'est admis aux abords de la ligne de départ.
  - dès que toutes les machines sont en place, un officiel doit se placer entre la première et la deuxième ligne avec un drapeau rouge tenu levé, à ce moment, le directeur de course présente aux pilotes de la première ligne un panneau indiquant "30 secondes".
  - après que le panneau "30 secondes" ait été montré, le directeur de course abaissera un drapeau tricolore libérant la première ligne.
- Suite au départ de la première ligne, l'officiel doit se placer entre la deuxième et la troisième ligne avec un drapeau rouge tenu levé. Le directeur de course présentera le panneau indiquant "5 secondes" à la deuxième ligne. Dans tous les cas, un minimum de 10 secondes doit être respecté entre les départs de chaque vague.
- après que le panneau "5 secondes" ait été montré, il abaissera le drapeau tricolore pour libérer les participants de la deuxième ligne et ainsi de suite.

## c) Conduite en course

Il est interdit de couper le parcours et un pilote qui rentre au parc coureur pendant la course est considéré comme ayant abandonné et ne peut plus reprendre la course.

## d) Ravitaillement et interventions mécaniques

Les ravitaillements en carburant devront s'effectuer obligatoirement aux stands, moteur arrêté, sur un tapis environnemental. Dans la zone des stands, les interventions mécaniques sur les motos ne peuvent s'effectuer qu'à l'intérieur du stand de l'équipe.

Les pilotes peuvent effectuer eux-mêmes leur mécanique sur leur machine le long de la piste, à condition que la machine soit suffisamment éloignée de la piste et ne présente aucun danger pour les autres concurrents.

Toute intervention extérieure est interdite en dehors de la zone des stands (fourniture de lunettes, de gants, de pièces mécaniques, etc.).

## e) Changement de pilote pendant la course

Les changements de pilote doivent s'effectuer uniquement dans les stands.

## f) Manifestation nocturne

Un éclairage doit être prévu pour la "voie d'entrée des stands" et la "voie de sortie des stands".

Pendant la nuit, dès que le directeur de course en aura donné l'ordre, les feux avant et arrière des motos doivent être allumés.

Si le(s) phare(s) avant et/ou le(s) feu(x) arrière ne fonctionnent pas, le coureur doit s'arrêter à son stand pour effectuer la réparation, il ne sera pas autorisé à reprendre la course avant que son éclairage soit en ordre.

Les casques des pilotes devront être munis de surfaces rétro réfléchissantes auto-adhésives sur l'arrière et les côtés, l'une de couleur rouge de 25 cm<sup>2</sup>, l'autre de couleur blanche de 50 cm<sup>2</sup>.

Deux brassards rétro-réfléchissants, fournis par les organisateurs, devront être portés par les coureurs pendant toute la période de nuit.

Les commissaires de piste doivent être équipés de boudiers rétro-réfléchissants.

Tout poste de commissaires situé dans une zone non éclairée doit être équipé au minimum de deux lampes torches autonomes de forte puissance.