

DISCIPLINE MOTOCROSS ET SPÉCIALITÉS ASSOCIÉES

Les présentes règles techniques et de sécurité discipline Motocross 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 de Motocross organisées sur le territoire français par tout organisateur relevant ou non de la fédération délégataire. Toutefois, pour les épreuves organisées dans le cadre d'un championnat d'Europe ou d'un championnat du Monde, ce sont les règles particulières à ces championnats qui s'appliqueront en cas de divergence avec les règles nationales.

Les règles techniques et de sécurité Motocross posent les règles communes à la discipline et les règles applicables aux spécialités suivantes :

- Titre I : règles communes à la discipline p.2
- Titre II : Motocross, Side-car Cross et Quads p.5
- Titre III : Supercross (Solos, Quads) p.8
- Titre IV : Courses Mixtes (appelées aussi Supermotard ou Supermoto) ... p.9
- Titre V : Courses sur prairie p.19
- Titre VI : Montées impossibles p.21
- Titre VII : Concours de Sauts p.22
- Titre VIII : Course de côte tout terrain p.23
- Titre IX : Pit-Bike p.24
- Titre X : Pratique éducative p.25

Au cas où un organisateur ferait une demande pour organiser une manifestation qui, par ses caractéristiques et/ou les motos ou engins utilisés, peut être régie par plusieurs disciplines ou spécialités différentes, il conviendra de se référer aux RTS de la spécialité la plus voisine pour apprécier les règles applicables. Dans tous les cas, et compte tenu du caractère très particulier de ce type de manifestation, la FFM appréciera in concreto et pourra établir des prescriptions spécifiques.

PARTENAIRE
OFFICIEL



TITRE I : REGLES COMMUNES A LA DISCIPLINE

ARTICLE 1 : 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 de motocross et spécialités associées est soumise à autorisation préfectorale.
- Tout circuit 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 2 : AMENAGEMENTS DES CIRCUITS OU PARCOURS

Dans le cadre d'une compétition, l'organisateur doit obligatoirement prévoir :

- Un parc coureur avec accès à la zone de départ (parc d'attente) réservé aux participants et leurs accompagnateurs dans lequel ils pourront stationner leurs véhicules ateliers et d'habitations. Ce parc peut-être ouvert au public sauf indication contraire de l'organisateur ;
- Un parc d'attente clôturé situé dans la zone de départ avec accès direct à la ligne de départ dont l'accès sera strictement interdit à toute personne non autorisée par l'organisateur ;
- Une zone pour les contrôles techniques et administratifs ;
- Un poste de chronométrage pointage situé à la hauteur de la ligne d'arrivée ;
- Un panneau d'affichage officiel, facilement reconnaissable et accessible par tous sur le terrain pour afficher les classements, les notes d'informations aux concurrents, etc.

Aménagements facultatifs :

- Une zone, au bord de la piste, peut être prévue pour les interventions sur les motos et la signalisation par les accompagnateurs aux pilotes pendant la course. 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, contrôlée à tout moment par un commissaire de piste. Dans cette zone, les ravitaillements en carburant doivent être effectués moteur arrêté ;
- Des passerelles ou des tunnels peuvent exister sur les circuits afin de faciliter le passage des spectateurs et/ou des pilotes et ce en toute sécurité ;
- Pour le nettoyage des motos, prévoir et baliser une zone réservée à cet effet.

ARTICLE 3 : PROTECTION INCENDIE

Dans le cadre d'une compétition, du matériel de lutte contre les incendies (extincteurs) doit être prévu sur la piste (Un extincteur par poste de commissaires tous les 300 m), dans le parc des coureurs, dans la zone d'attente, dans l'aire de départ et dans la (les) zone(s) de réparation et de signalisation. De plus, il est interdit de fumer dans la zone d'attente et la (les) zone(s) de réparation et de signalisation.

ARTICLE 4 : POSTES DE COMMISSAIRES

Dans le cadre d'une compétition, un nombre suffisant de postes de commissaires de piste pour la signalisation officielle doit être prévu tout le long du parcours de façon à donner aux coureurs, au moyen des drapeaux, toute information 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. Le nombre de Commissaires de Piste doit permettre une surveillance permanente des pilotes en tous points du circuit.

ARTICLE 5 : 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, pour les fonctions suivantes :

- 1 Directeur de Course ou 1 Arbitre ;
- 1 Commissaire Technique ;
- 1 Responsable du Chronométrage / pour les concours de saut ou Freestyle 1 collège de juges ;
- Des Commissaires de Pistes en nombre suffisant.

ARTICLE 6 : 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 pour raison de sécurité.
➤ 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 piste.
➤ Drapeau jaune agité	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.
➤ Drapeau blanc avec une croix rouge fixe de St André (motocross)	Personnel médical sur la piste, roulez avec une extrême prudence. Défense de dépasser et le pilote n'est pas autorisé à sauter, les roues de la moto doivent rester en contact avec le sol.
➤ 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 jaune à bandes rouges verticales (courses mixtes)	Attention ! piste glissante, changement d'adhérence.
➤ Drapeau blanc	Ce drapeau est utilisé pour appeler les secours.
➤ Drapeau blanc avec une croix rouge fixe (supercross)	Présence d'un blessé ou de personnel d'urgence sur le circuit. Réduire votre vitesse. Les sauts et les whoops doivent être négociés séparément et enroulés jusqu'à la sortie de la zone concernée.
➤ Drapeau noir accompagné d'un numéro	Signal d'arrêt pour le motocycle portant ce numéro. Le pilote doit rentrer aux stands et ne pourra plus repartir.
➤ Drapeau noir avec un cercle orange accompagné d'un numéro	Le conducteur portant ce numéro doit immédiatement quitter la piste.
➤ Drapeau à damiers noirs et blancs	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 7 : SPECIFICATIONS GENERALES DES MACHINES

Les béquilles latérales et les carénages sont interdits. 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. Les side-cars 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 de la machine. Pour les scooters de neige, les side-cars, les quads et les motos de montée impossible, il doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine (fil non élastique fixé au poignet du conducteur ou à la ceinture du pilote). 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 dirigés vers l'arrière, les embouts devront être obligatoirement protégés.

Le niveau sonore des motocycles (à l'exception des machines classiques et historiques) devra respecter la limite de 78* dB/A pour les machines de motocross ayant un moteur deux-temps ou quatre-temps selon la méthode "2 mètres Max" détaillée dans les Règles Techniques et de Sécurité « niveau sonore des machines ».

*valeur théorique perçue à 100 mètres.

La largeur du guidon doit être de 600mm minimum et 850mm maximum. Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu du guidon, recouvrant largement les brides du guidon. (Extrait du règlement technique FIM).

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 en alliage léger 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-boue doivent dépasser latéralement le pneu de chaque côté, les extrémités doivent être arrondies et bordées et être réalisés dans un matériau souple et incassable. Les side-cars articulés sont interdits et le side-car doit être fixé au motocycle en trois points au minimum, s'il ne fait pas partie intégrante du châssis. Les quads doivent être équipés d'une barre pare-chocs derrière le siège.

La transmission assurée par une chaîne devra être équipée d'un sabot ou carter à sa partie inférieure protégeant la couronne et le disque. Un pare-choc ou pare-buffle devra être mis en place. Dans le cas d'un pare-choc, les deux embouts devront être arrondis (mini 15mm). Des deux côtés, une barre de protection (ou nerf-bar) sans partie saillante, de section ronde, doit être fixée en deux points, un au niveau du support d'articulation du bras de suspension inférieur, l'autre sur le support de repose-pied. La barre sera équipée d'un treillage métallique ou de sangles destinées à empêcher les pieds du pilote de toucher le sol accidentellement. Afin d'éviter toute intrusion des pieds du pilote entre les roues arrières et les " nerfs bars " ceux-ci doivent par construction être relevés à l'arrière de 100 mm minimum ou être équipés d'une protection en métal ou en plastique entre ce nerf bar et le garde-boue arrière.

Une moto de la classe 1 et mini moto doit impérativement avoir une distance entre le sol et le " Té " supérieur de fourche de 105 centimètres maximum avec une tolérance de 3 centimètres (fourche au repos).

7.1 : Motocycles Classiques et Historiques

Sont considérés comme motocycles classiques et historiques et éligibles pour participer aux activités dites de « motos anciennes » les motocycles ayant plus de 20 ans d'homologation type carte grise ou année modèle (machines répliquas comprises). On entend par « répliqua » toute machine qui présente une esthétique similaire au modèle original.

ARTICLE 8 : CLASSES DES MACHINES

CLASSES	2 TEMPS		4 TEMPS	
	MINIMUM	MAXIMUM	MINIMUM	MAXIMUM
CLASSE 1	jusqu'à 85 cc		85 cc	150 cc
CLASSE 2	100 cc	150 cc	175 cc	250 cc
CLASSE 3	151 cc	300 cc	251 cc	450 cc
CLASSE 4	301 cc	500 cc	451 cc	650 cc
SIDE-CARS	350 cc	750 cc		1000 cc
QUAD	De 85 cc 2T jusqu'à 750 cc			

En entraînement comme en compétition, les machines d'une cylindrée inférieure à 66cc ne peuvent rouler avec des machines présentant une cylindrée supérieure à 85cc.

En compétition, les 85cc ne peuvent rouler avec des machines présentant une cylindrée supérieure à 126cc. En pareille circonstance, les 85cc doivent obligatoirement être équipées de grandes roues (Ø minimum de 19 pouces à l'avant et 16 pouces à l'arrière).

Il est interdit de faire circuler simultanément, en entraînement et en compétition, des motos solos avec des machines à 3 ou 4 roues.

ARTICLE 9 : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Pour protéger le sol, les pilotes doivent installer un tapis étanche et absorbant conforme aux normes FIM sous leur machine pour tout ravitaillement en carburant ou toute séance de mécanique.

ARTICLE 10 : EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS

a) Vêtements

Pendant les activités, les participants doivent porter, un vêtement de protection en matière résistante qui couvre le torse et les bras, un pantalon et des gants en matière résistante et des bottes en cuir ou en matière équivalente couvrant le mollet.

Dans le cadre des concours de sauts, des pantalons coupés et des maillots manches courtes sont autorisés sous réserve que le pilote porte une genouillère complète et des coudières. Matière équivalente au cuir : Les matériaux doivent au minimum être équivalents à 1,5mm de peau de vache (et non pas de peau dédoublée). Avoir une qualité ignifuge, une résistance à l'abrasion, être non toxique et non allergique, une qualité d'absorption de la transpiration et doit être d'une texture qui ne fond pas.

b) Equipements

Il est obligatoire pendant les activités que les participants portent un casque homologué aux normes internationales reconnues par la FIM

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 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 participant uniquement en détachant ou en coupant la jugulaire.

Les participants peuvent utiliser des lunettes ainsi que des visières de protection, elles doivent être en matière incassable. Les visières de casques ne doivent pas faire partie intégrante du casque.

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

TITRE II : REGLES COMPLEMENTAIRES - MOTOCROSS SOLOS - SIDE-CARS CROSS - QUADS

ARTICLE 11 : DEFINITION

Un motocross est une activité en terrain varié, composé de matériaux naturels, qui a lieu sur circuit fermé, présentant des dénivellations, des variations de pente, des changements de direction, des difficultés, etc.

ARTICLE 12 : MOYENS MEDICAUX

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 obligatoire d'une ambulance ;
- La présence de secouristes, en nombre suffisant autour du circuit.

ARTICLE 13 : CATEGORIES ET MOTOCYCLES

Les manifestations sont ouvertes aux motos de la catégorie I, Groupe A1 (Motocycles solos) et de la catégorie II, Groupe B 1, B 2 (side-cars) et G (quads) dans les classes prévues au sein des règles communes de la discipline motocross (Titre I, article 8). Les quadricycles à moteur du groupe de la catégorie II, groupe H ne sont pas admis.

ARTICLE 14 : AGES, CYLINDREES ET DUREES DE PRATIQUE DES PARTICIPANTS

a) Solos :

AGE	CYLINDRÉE	DURÉE DE PRATIQUE PAR JOUR
A partir de 7 ans	65 cc maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. Essais : 10 à 45 mn obligatoires en 1 à 3 séances d'essai. 1 heure de roulage en course maximum par jour avec 45mn de repos minimum entre chaque manche. La durée de chaque manche ne peut excéder 20 minutes.
A partir de 9 ans	90 cc maximum	
A partir de 11 ans	90 cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Activités de compétition 1h15 de roulage en course maximum par jour avec 45mn de repos minimum entre chaque manche. La durée de chaque manche ne peut excéder 25 minutes.
A partir de 13 ans	125 cc 2T maximum 150 cc 4T maximum	Activités de compétition 1h30 de roulage en course maximum par jour avec 45mn de repos minimum entre chaque manche. La durée de chaque manche ne peut excéder 30 minutes.
A partir de 15 ans	Cylindrée libre	Libre

b) Quad :

AGE	CYLINDRÉE	DURÉE DE PRATIQUE PAR JOUR
A partir de 7 ans	65 cc 2T maximum 90 cc 4T maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. Essais : 10 à 30 mn obligatoires en 1 à 3 séances d'essai. 45 minutes de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 15 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 9 ans	90 cc 2T maximum 150 cc 4T maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. Essais : 10 à 30 mn obligatoires en 1 à 3 séances d'essai. 1 heure de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 20 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 13 ans	125 cc 2T maximum 250 cc 4T maximum	Activités de compétition 1h15 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 20 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 15 ans	550 cc 2T ou 4T maximum	Activités de compétition 1h30 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 30 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 18 ans	Cylindrée libre	Libre

c) Side-cars :

AGE PILOTE	AGE PASSAGER	CYLINDREE	DUREE DE PRATIQUE PAR JOUR
A partir de 8 ans	A partir de 8 ans	PW ou Dirt-bike rattachée au cadre 50 cc maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégateur. Essais : 10 à 30 mn obligatoires en 2 à 3 séances d'essai. 45 minutes de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 15 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 12 ans	A partir de 12 ans	90 cc 2T maximum 150 cc 4T maximum	Activités de compétition 1 heure de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 20 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 13 ans	A partir de 13 ans	125 cc 2T maximum 250 cc 4T maximum	Activités de compétition 1 heure 30 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 25 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 14 ans en entraînement	A partir de 13 ans en entraînement	Cylindrée libre	Libre
A partir de 15 ans en compétition	A partir de 14 ans en compétition		

ARTICLE 15 : CIRCUIT

Le tracé doit être réalisé uniquement de matériaux naturels (sable, terre, etc.), l'utilisation de béton ou de surfaces pavées est interdite. Il ne peut pas traverser un plan d'eau et la piste ne doit jamais être divisée par un obstacle (arbre, rochers, etc.).

Les virages relevés type vélodrome sont interdits au public si l'espace qui leur est réservé n'est pas protégé comme cela est prévu à l'article 3.2) des RTS « Règles spécifiques pour l'aménagement des circuits ».

Pour des motifs impérieux de sécurité (conditions météorologiques extrêmes, parties du circuit impraticables ou dangereuses, etc.), le tracé du circuit pourra être modifié sur décision du Jury, avec accord de la direction de course.

Les gros pneus (exemples : tracteurs, poids lourd) sont interdits sauf mis à plat pour soutenir de la terre ou s'ils sont très efficacement protégés.

Si nécessaire, la piste doit être correctement arrosée afin d'assurer des conditions de sécurité maximum.

ARTICLE 16 : CIRCUIT DE COMPETITION

a) Longueur

Une piste doit avoir une longueur minimale de 800 mètres et une longueur maximale de 3000 mètres.

b) Largeur

Une piste doit avoir une largeur utilisable de 4 mètres minimum pour une manifestation de motocross solo et 5 mètres pour une manifestation de side-cars et quads.

c) Espace vertical

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

d) Difficultés

Les sauts multiples sur une piste plane (doubles bosses, triples bosses, etc.) sont interdits. L'obstacle doit revêtir tant par sa forme que par son angle d'appel un aspect général relativement uniforme sur la totalité de la largeur de la piste, abstraction faite de la dégradation naturelle de l'obstacle liée à l'utilisation de la piste.

Les sauts multiples en montée ou en descente prononcées sont autorisés.

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.

Les "whoops" sont interdits mais les vagues sont autorisées.

e) Nombre maximum de participants

Pour les solos, le nombre maximum de pilotes admis en même temps sur une piste est de 20 pour une piste de 800 mètres, plus 1 pilote par 25 mètres, avec un maximum de 45 pilotes si la configuration de la piste le permet.

Pour les side-cars et les quads, le nombre maximum de pilotes admis en même temps sur une piste est de 16 pour une piste de 800 mètres, plus 1 pilote par 50 mètres, avec, dans tous les cas un maximum de 30 pilotes.

Pour les essais libres, chronométrés et qualificatifs (sauf les essais à la place), ce nombre peut être augmenté de 20%.

Pour les entraînements effectués hors manifestation, le nombre maximum de pilotes admis simultanément en piste est fonction du développé du circuit et ne peut, comme pour la compétition, excéder 45 pilotes si la configuration de la piste le permet.

f) Ligne de départ

La ligne de départ doit avoir une largeur permettant de disposer sur la même ligne au minimum 20 motocycles solos, à raison de 1 mètre de large par machine et 1 mètre de zone de sécurité à chaque extrémité, ou au minimum 10 side-cars ou quads, à raison de 2 mètres par motocycle avec toujours 1 mètre de sécurité à chaque extrémité (si une zone spectateur est prévue, se référer à l'annexe MX).

g) Ligne droite après le départ

La longueur de la ligne droite après la ligne de départ doit être de 70 mètres minimum et de 125 mètres maximum (distance entre la ligne de départ et l'endroit, où l'intérieur de la ligne droite amorce le premier virage).

Cette ligne droite ne doit pas comporter de rétrécissement brusque, de descente trop rapide et de tremplin. Après cette ligne droite aucune difficulté immédiate susceptible de provoquer un encombrement ne doit suivre.

h) Procédure de départ

Le départ doit être donné de la façon suivante :

- Sur instruction du directeur de course, les coureurs avec leur moto, moteur en marche ou non, quittent le parc d'attente pour se placer sur la ligne de départ. A partir de ce moment, 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, le panneau "15 secondes" est présenté.
- A la fin des 15 secondes, un panneau indiquant "5 secondes" est présenté.
- Le départ doit être donné entre 5 et 10 secondes après que le panneau "5 secondes" a été montré.

Pour les départs, les machines doivent être immobiles, moteur en marche 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 50cm. Tout faux départ sera signalé aux pilotes par le directeur de course qui brandira un drapeau rouge et la course sera arrêtée à ce signal. Les coureurs devront retourner dans le parc d'attente et un nouveau départ sera donné aussitôt que possible. Les départs peuvent également être donnés au moyen d'un drapeau.

i) Conduite en course

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

ARTICLE 17 : CIRCUIT ET PARCOURS RESERVES A L'ENTRAINEMENT

a) Longueur

La longueur d'un circuit d'entraînement est libre.

b) Largeur

La largeur doit être de 4 mètres minimum utilisable pour du motocross solo et 5 mètres pour des side-cars et quads.

c) Espace vertical

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

d) Difficultés

Les sauts multiples sur une piste plane (doubles bosses, triples bosses, etc.) sont interdits. L'obstacle doit revêtir tant par sa forme que par son angle d'appel un aspect général relativement uniforme sur la totalité de la largeur de la piste, abstraction faite de la dégradation naturelle de l'obstacle liée à l'utilisation de la piste.

Les sauts multiples en montée ou en descente prononcées sont autorisés.

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

Les "whoops" sont interdits mais les vagues sont autorisées.

e) Nombre maximum de participants

Solos	Le nombre maximum de pilotes admis en même temps sur une piste est de 1 par 25 mètres, avec un maximum de 45 pilotes ;
Side-cars et quads	Le nombre maximum de pilotes admis en même temps sur une piste est de 1 pilote par 30 mètres, avec un maximum de 30 pilotes.

Pour les séances, il ne pourra pas être admis simultanément des motocycles solos, des quads ou des side-cars.

f) Ligne de départ (s'il en existe une)

La ligne de départ doit avoir une largeur permettant de disposer de 1 mètre de large par motocycles solos avec 1 mètre de zone de sécurité à chaque extrémité, ou pour les side-cars ou quads de 2 mètres par motocycle avec toujours 1 mètre de sécurité à chaque extrémité.

g) Ligne droite après le départ

La longueur de la ligne droite après la ligne de départ doit être de 125 mètres maximum (distance entre la ligne de départ et l'endroit, où l'intérieur de la ligne droite amorce le premier virage).

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

ARTICLE 18 : ARTICLE RÉSERVÉ

ARTICLE 19 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

Les emplacements en bord de piste où le public est admis doivent être protégés (se référer aux dispositions de l'annexe relatives aux règles spécifiques pour l'aménagement des circuits).

TITRE III : REGLES COMPLEMENTAIRES - SUPERCROSS

ARTICLE 20 : DEFINITION

Un Supercross est une manifestation de motocross se déroulant sur un circuit artificiel d'une longueur réduite à ciel ouvert ou en salle.

ARTICLE 21 : MOYENS MEDICAUX

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 superviserait l'ensemble des secours médicaux mis à sa disposition.

L'organisateur devra également prévoir :

- Un centre médical est recommandé ;
- Une ambulance avec le matériel et le personnel nécessaire ;
- Si nécessaire une ou plusieurs autres ambulances, permettant le transport d'un blessé ;
- Un ou plusieurs postes de secours sur le circuit avec le matériel et personnel nécessaire.

ARTICLE 22 : CATEGORIES ET MOTOCYCLES

Pour les activités de compétition, les manifestations de Supercross sont ouvertes aux motos de la catégorie I, Groupe A1 (Motocycles solos).

ARTICLE 23 : CIRCUIT D'ENTRAINEMENTS OU DE COMPETITIONS

a) Généralités

La piste doit être faite uniquement de matériaux naturels mais résistants (terre, sable mélangé avec une matière liante, argile) ou de matériaux de qualité comparable et malléable. L'utilisation de béton ou de surfaces pavées est interdite.

Il ne peut pas traverser un plan d'eau et la piste ne doit jamais être divisée par un obstacle (arbre, rochers, etc.).

Pour les circuits à ciel ouvert, une attention toute particulière sera donnée à l'évacuation de l'eau dans les parties basses du circuit.

Si nécessaire, la piste doit être correctement arrosée afin d'assurer des conditions de sécurité maximum.

b) Longueur du circuit :

Une piste doit avoir une longueur de 250 mètres minimum.

Pour les circuits accueillant des compétitions, la longueur est de 600 mètres maximum.

Pour les circuits réservés à l'entraînement, la longueur est de 700 mètres maximum.

c) Largeur

Une piste doit avoir une largeur de 4 mètres minimum utilisable au point le plus étroit. Le premier virage doit avoir une largeur de 6 mètres minimum utilisable et une courbure permettant le passage des concurrents sans provoquer un encombrement au premier tour. Dans le cadre d'une manifestation avec une partie du tracé en extérieur, une largeur inférieure de 3 mètres minimum peut être tolérée à l'entrée et à la sortie de la piste de la salle à condition que ce passage soit précédé par un virage ou une chicane afin de réduire la vitesse des machines. Cette tolérance est également acceptée si la piste emprunte un couloir mais dans ce cas, une lisse doit être installée devant toutes cavités ou excroissances afin de rendre les côtés rectilignes.

d) Espace vertical

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

e) Difficultés

Lors de la construction des difficultés, il est primordial de tenir compte de la sécurité des coureurs, spectateurs et officiels.

Une attention toute particulière doit être apportée à l'installation des sauts et à l'angle de ces sauts.

f) Nombre maximum de participants

Pour les solos, le nombre maximum de pilotes admis en même temps sur une piste est de 14 pour une piste de 250 mètres, plus 1 pilote par 25 mètres, avec un maximum de 25 pilotes si la configuration de la piste le permet.

Pour les essais, ce nombre peut être augmenté de 20%.

g) Ligne de départ pour les compétitions

La ligne de départ doit avoir une largeur permettant de disposer sur la même ligne au minimum 10 motocycles solos, à raison de 1 mètre de large par machine et 1 mètre de zone de sécurité à chaque extrémité.

h) Ligne droite après le départ

La longueur de la ligne droite après la ligne de départ doit être de 25 mètres minimum et de 60 mètres maximum (distance entre la ligne de départ et l'endroit où l'intérieur de la ligne droite amorce le premier virage).

i) Inspection des circuits

Une inspection de la piste doit être effectuée par le directeur de course, le traceur de la piste, un représentant du club organisateur et un pilote engagé dans la compétition.

j) Manifestation nocturne

La totalité de la piste doit être éclairée avec une intensité suffisante évitant toute zone d'ombre. Un éclairage du parc des coureurs, parc d'attente, couloir d'accès à la grille de départ, panneau d'affichage et du poste de chronométrage doit être prévu.

k) Installation pour l'extraction des fumées

Pour les épreuves en salle fermée, une attention toute particulière doit être apportée au système d'extraction des fumées émises par les machines, afin de ne pas incommoder le public, les pilotes et les membres de l'organisation.

Ces systèmes doivent être en conformité avec les normes établies par le Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Santé s'appuyant sur les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, de l'Agence Nationale de Sécurité Sanitaire de l'Alimentation de l'Environnement et du Travail et du Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France, à savoir :

- | | |
|----------------------------------|---|
| - 100 mg/m ³ (87 ppm) | de moyenne maximum pour une exposition de 15 mn |
| - 60 mg/m ³ (52 ppm) | de moyenne maximum pour une exposition de 30 mn |
| - 30 mg/m ³ (26 ppm) | de moyenne maximum pour une exposition de 1h |
| - 10 mg/m ³ (9 ppm) | de moyenne maximum pour une exposition de 8h. |

l) Procédure de départ

Le départ doit être donné de la façon suivante :

- Sur instruction du directeur de course, les coureurs avec leur moto 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, une personne présentera immédiatement pendant 15 secondes un panneau indiquant "15 secondes". A la fin des 15 secondes, elle présentera un panneau indiquant "5 secondes" ;
- Le départ doit être donné entre 5 et 10 secondes après que le panneau "5 secondes" ait été montré.

Pour les départs, les machines doivent être arrêtées, moteurs en marche ou non 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.

Tout faux départ sera signalé aux pilotes par le directeur de course qui brandira un drapeau rouge et la course sera arrêtée à ce signal. Les coureurs devront retourner dans le parc d'attente et un nouveau départ sera donné aussitôt que possible.

Les départs peuvent également être donnés au moyen d'un drapeau.

m) Conduite en course

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

n) Entretien de la piste

Un engin de travaux doit être mis à disposition pour l'entretien de la piste.

ARTICLE 24 : AGES, CYLINDREES ET DUREES DE PRATIQUE DES PARTICIPANTS

AGE	CYLINDRÉE	DURÉE DE PRATIQUE PAR JOUR
A partir de 12 ans	90cc 2T maxi 150cc 4T maxi	Activités de compétition. 1 heure de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 10 minutes. Les pilotes autorisés à participer à ces activités devront obligatoirement obtenir l'accord de la Fédération Délégitaire. L'encadrement de ces activités sera assuré par un Breveté d'Etat désigné par le DTN de la Fédération Délégitaire.
A partir de 13 ans	125cc 2T maxi 150cc 4T maxi	Activités de compétition 1h30 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 12 minutes.
A partir de 15 ans	Libre	Libre

ARTICLE 25 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

Les emplacements en bord de piste où le public est admis doivent être protégés (se référer aux dispositions de l'annexe relatives aux règles spécifiques pour l'aménagement des circuits).

ARTICLE 26 : POSTES DE COMMISSAIRES

Sur les sauts ou aux endroits dangereux, une attention particulière doit être apportée à la sécurité des commissaires. Lors de chutes dans des endroits non visibles par les pilotes qui suivent, les commissaires peuvent être à même de protéger les pilotes au sol en se plaçant sur la piste en amont pour dévier la trajectoire des suivants.

TITRE IV : REGLES COMPLEMENTAIRES - COURSES MIXTES (APPELÉES ÉGALEMENT SUPERMOTARD OU SUPERMOTO)

ARTICLE 27 : DEFINITION

Une course mixte est une activité se déroulant sur un circuit fermé constitué de parties sur route (macadam etc.) et de parties naturelles ou artificielles, avec des changements de direction et des difficultés.

ARTICLE 28 : CATEGORIES ET MOTOCYCLES

Les manifestations de course mixte sont ouvertes aux motos de la catégorie I, Groupe A1 (motocycles solos), A2 (scooters), B1 B2 (side-cars) et pour les circuits extérieurs aux motos de la catégorie II Groupe G (quads). Les classes autorisées sont 50cc à boîte de vitesse, à 1000cc monocylindres ou bicylindres.

ARTICLE 29 : CIRCUIT D'ENTRAINEMENTS OU DE COMPETITIONS

La répartition non bitumé / bitumé d'une piste de course mixte, calculée sur la longueur, correspondra à 80 % maximum et 50% minimum de zone bitumée et de 20 % minimum de zone non-bitumée (grave ciment 0 à 20 mm dosé à 3 ou 4 % ou tout autre revêtement de même stabilité par mauvais temps).

Pour des motifs impérieux de sécurité (conditions météorologiques extrêmes, piste en partie impraticable, etc..), le tracé du circuit pourra être modifié et la partie terre supprimée sur décision du Jury, avec accord de la direction de course.

Pour les circuits en intérieur, le pourcentage de zone non-bitumée pourra être réduit à 10%.

La piste ne peut pas traverser un plan d'eau ou une mare de boue et elle ne doit jamais être divisée par un obstacle (arbres, rochers, etc..).

La partie naturelle devra être vierge de pierres, elle devra être suffisamment bien préparée pour être praticable par tous les temps et comporter au minimum un saut.

Les détériorations importantes qui se produiraient doivent être nivelées ou réparées.

Un surplomb d'un maximum de 20 cm de hauteur devra être aménagé au niveau des raccordements des parties naturelles vers le bitume, celui-ci ne devra pas constituer une marche.

ARTICLE 30 : MOYENS MEDICAUX

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 :

- Un centre médical est recommandé ;
- Un véhicule d'Intervention Rapide, en fonction du tracé du circuit. Il s'agit d'un véhicule pouvant intervenir rapidement sur les lieux de l'accident afin d'apporter un secours immédiat aux blessés et les gestes d'urgence vitale. Il peut s'agir, selon la compétition, d'une voiture rapide, d'un 4X4, d'un quad ou d'une moto, identifié par un logo, équipé de matériel médical d'urgence et de moyens de communication avec la direction de course. Un médecin ayant l'expérience de la prise en charge des états de choc et des blessures ainsi que, si le véhicule le nécessite, un conducteur, de préférence capable d'assurer les premiers secours ;
- Une ambulance avec le matériel et personnel nécessaire.

Si nécessaire une ou plusieurs autres ambulances, permettant le transport d'un blessé

ARTICLE 31 : CIRCUIT EXTERIEUR (hors circuit urbain)

a) Longueur

Une piste doit avoir une longueur de 400 mètres minimum.

b) Largeur

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

c) Espace vertical

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

d) Difficultés

Les sauts ne sont acceptés que sur les parties naturelles et les zones d'appel ou de réception doivent être situées à une distance de 15 mètres minimum d'une zone bitume. L'obstacle doit revêtir tant par sa forme que par son angle d'appel un aspect général relativement uniforme sur la totalité de la largeur de la piste, abstraction faite de la dégradation naturelle de l'obstacle liée à l'utilisation de la piste. Les sauts multiples (doubles bosses, triples bosses, etc.) sont interdits.

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

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

A l'intérieur des virages, la mise en place d'un ralentisseur en terre (petite bosse de 30cm de hauteur maximum) est autorisée.

Les "whoops" sont interdits. Les vagues sont quant à elles autorisées dans les conditions définies ci-dessous :

Sont considérées comme vagues une succession de bosses d'une hauteur maximale de 0,30 mètre et espacées d'une distance minimum de 10 mètres entre chaque bosse (cette distance étant mesurée au sommet de chaque bosse) sur laquelle une moto évoluant à allure réduite gardera toujours le contact de ses deux roues avec le sol sans que le cadre ne vienne à le toucher.

Toutefois, la hauteur maximale de ces vagues pourra être modifiée pour les manifestations accueillant des courses de championnat du Monde ou d'Europe afin de se conformer aux règlements sportifs applicables à ces championnats.

e) Nombre maximum de participants

Le nombre maximum de pilotes admis en même temps sur une piste est de 12 pour une piste de 400 mètres, plus 1 pilote par 30 mètres avec un maximum de 36 participants pour les solos et de 10 quads pour une piste de 400 mètres, plus 1 quad par 50 mètres avec un maximum de 24 participants. Pour les essais, ce nombre peut être augmenté de 20%.

f) Grille de départ

Elle sera placée obligatoirement sur la partie en bitume et sera composée de la manière suivante (voir grille de départ en annexe) :

- La largeur disponible de la piste où se situent les lignes de départ doit être de 8 mètres minimum, les abords devront être dégagés ;
- Le nombre maximum de coureurs solos en 1ère ligne est de 4 motos et le nombre maximum de side-cars ou quads en 1ère ligne est de 3 motos ;
- Les positions des machines sur les lignes de départ doivent être indiquées par un trait de couleur blanc de 80cm x 8cm, peint sur la piste et dont le centre doit être matérialisé ;
- La première position doit être placée sur la première ligne à l'extérieur droit si le premier virage tourne à gauche et à l'extérieur gauche si le premier virage tourne à droite ;
- Sur une même ligne un espace de 1 mètre minimum entre chaque position doit être prévu et chaque position doit être en retrait de 1 mètre par rapport à la précédente, les emplacements des lignes paires doivent être positionnés entre les positions des lignes impaires ;
- Un espace de 4 mètres minimum doit être prévu entre les lignes, cette distance doit être prise entre la première position d'une ligne et la première de la ligne suivante.

g) Ligne droite après le départ

La longueur de la ligne droite après la ligne de départ doit être de 60 mètres minimum et 100 mètres maximum (distance entre la première ligne de la grille de départ et l'endroit où l'intérieur de la ligne droite amorce le premier virage).

h) Procédure de départ

Fermeture de l'accès à la pré-grille. Les motos doivent être en pré-grille. Un officiel, situé en sortie de celle-ci, doit interdire l'accès à la piste en présentant un drapeau ou un signal lumineux rouge.

De la fermeture de la pré-grille à la fin de la course, les pilotes qui retournent au parc coureurs avec leur moto ne peuvent plus reprendre la course et sont considérés comme abandon.

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

Les pilotes avec leur moto moteur en marche ou non quittent la pré-grille pour le (ou les) tour(s) de chauffe qui est (ou sont) obligatoire (s) pour prendre le départ de la grille.

A l'issue du (ou des) tour(s) de chauffe, un officiel situé devant la première ligne de départ présente un drapeau rouge tenu levé jusqu'au placement de tous les pilotes au centre de leur place sur les lignes de départ, dans le cas de départ au feu, celui-ci doit être allumé au rouge.

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

Les pilotes qui regagnent cette zone doivent attendre que l'officiel situé en sortie de la pré-grille donne, à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, l'autorisation d'accéder à la piste.

Chaque ligne de départ doit être identifiée par un numéro inscrit sur des panneaux tenus levés par des juges de lignes. Ces officiels doivent être positionnés du même côté et aux extrémités de chaque ligne et lorsqu'une ligne est complète, le juge de cette ligne doit baisser son panneau.

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

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

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

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

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

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

Les machines doivent être arrêtées, moteur en marche et les conducteurs doivent avoir leurs mains sur les poignées du guidon.

L'officiel situé sur le bord de la piste, devant la première ligne retire le drapeau rouge. Dès qu'il est en position de sécurité, l'officiel chargé du départ peut brandir le drapeau national ou dans le cas de départ au feu, allumer le signal lumineux vert.

En cas de problème d'allumage du feu, un drapeau rouge sera agité et un panneau " départ retardé " sera présenté. Le directeur de course indiquera aux pilotes le nouveau mode de départ (tour de chauffe, signal lumineux vert ou drapeau national).

Sur instruction du Directeur de Course, l'officiel situé en sortie de la pré-grille signalera à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, l'autorisation de l'accès à la piste.

i) Pré-grille

Un espace clos appelé pré-grille, doit être prévu, sa surface devra permettre de contenir le nombre de motocycles admis pour les essais.

Cette zone doit être contrôlée, interdite au public et avoir deux accès indépendants, un accès avec le parc coureurs et un accès piste avec la piste.

j) Conduite en course

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

k) Entretien de la piste

Un engin de travaux pour l'entretien de la piste terre, doit être mis à la disposition du directeur de course.

ARTICLE 32 : CIRCUIT EN SALLE OU CIRCUIT URBAIN

a) Longueur

Une piste doit avoir une longueur de 400 mètres minimum et 800 mètres maximum.

b) Largeur

Une piste doit avoir une largeur de 5 mètres minimum utilisable au point le plus étroit. Le premier virage doit avoir une largeur de 6 mètres minimum utilisable et une courbure permettant le passage des concurrents sans provoquer un encombrement au premier tour. Dans le cadre d'une manifestation avec une partie du tracé en extérieur, une largeur inférieure de 3 mètres minimum peut être tolérée à l'entrée et à la sortie de la piste de la salle à condition que le passage se fasse après un virage ou une chicane permettant de réduire la vitesse des machines. Cette tolérance est également acceptée si la piste emprunte un couloir mais dans ce cas, une lisse doit être installée devant toutes cavités ou excroissances afin de rendre les côtés rectilignes.

c) Espace vertical

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

d) difficultés

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

Les sauts multiples (doubles bosses, triples bosses, etc.) sont interdits. L'obstacle doit revêtir tant par sa forme que par son angle d'appel un aspect général relativement uniforme sur la totalité de la largeur de la piste, abstraction faite de la dégradation naturelle de l'obstacle liée à l'utilisation de la piste.

Sont considérés comme doubles et triples, les sauts lorsque la deuxième et/ou troisième bosse(s) est ou sont dans la zone de réception du saut précédent. La distance entre les bosses doit être de 30 mètres au minimum (distance prise entre le sommet d'une bosse et le sommet de la bosse suivante). A l'intérieur des virages, la mise en place d'un ralentisseur en terre (petite bosse de 30 cm de hauteur maximum) est autorisée.

Les "whoops" et les vagues sont interdits. Sont considérées comme vagues une succession de bosses d'une hauteur approximative de 0,50 mètre et espacées d'une distance approximative de 6 mètres entre chaque bosse (cette distance étant mesurée au sommet de chaque bosse) sur laquelle une moto évoluant à allure réduite gardera toujours le contact de ses deux roues avec le sol sans que le cadre ne vienne à le toucher.

e) Nombre maximum de participants

Le nombre maximum de pilotes admis en même temps sur une piste est de 12 pour une piste de 400 mètres, plus 1 pilote par 50 mètres. Pour les essais, ce nombre peut être augmenté de 20%.

f) Grille de départ

Elle sera placée obligatoirement sur la partie en bitume et sera composée de la manière suivante (voir grille de départ en annexe) :

- La largeur disponible de la piste où se situent les lignes de départ doit être de 8 mètres minimum, les abords devront être matérialisés ;
- Le nombre maximum de coureurs solos en 1^o ligne est de 4 motos et le nombre maximum de side-cars ou quads en 1^{ère} ligne est de 3 motos ;
- Les positions des machines sur les lignes de départ doivent être indiquées par un trait de couleur blanc de 80cm x 8cm, peint sur la piste et dont le centre doit être matérialisé ;
- La première position doit être placée sur la première ligne à l'extérieur droit si le premier virage tourne à gauche et à l'extérieur gauche si le premier virage tourne à droite ;
- Sur une même ligne un espace de 1 mètre minimum entre chaque position doit être prévu et chaque position doit être en retrait de 1 mètre par rapport à la précédente, les emplacements des lignes paires doivent être positionnés entre les positions des lignes impaires ;
- Un espace de 4 mètres minimum doit être prévu entre les lignes, cette distance doit être prise entre la première position d'une ligne et la première de la ligne suivante.

g) Ligne droite

La longueur de la ligne droite après la ligne de départ doit être de 30 mètres minimum et 50 mètres maximum (distance entre la ligne de départ et l'endroit, où l'intérieur de la ligne droite amorce le premier virage).

Les autres lignes droites doivent avoir une longueur maximum de 100 mètres.

h) Procédure de départ

Fermeture de l'accès à la pré-grille, les motos doivent être en pré-grille. Un officiel, situé en sortie de celle-ci, doit interdire l'accès à la piste en présentant un drapeau ou un signal lumineux rouge.

De la fermeture de la pré-grille à la fin de la course, les pilotes qui retournent au parc coureurs avec leur moto ne peuvent plus reprendre la course et sont considérés comme abandon.

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

Les pilotes avec leur moto, moteur en marche, quittent la pré-grille pour le (ou les) tour(s) de chauffe qui est (ou sont) obligatoire (s) pour prendre le départ de la grille.

A l'issue du (ou des) tour(s) de chauffe, un officiel situé devant la première ligne de départ présente un drapeau rouge tenu levé jusqu'au placement de tous les pilotes au centre de leur place sur les lignes de départ, dans le cas de départ au feu, celui-ci doit être allumé au rouge.

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

Les pilotes qui regagnent cette zone doivent attendre que l'officiel situé en sortie de la pré-grille signale, à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, donne l'autorisation de l'accès à la piste. Chaque ligne de départ doit être identifiée par un numéro inscrit sur des panneaux tenus levés par des juges de lignes. Ces officiels doivent être positionnés du même côté et aux extrémités de chaque ligne et lorsqu'une ligne est complète, le juge de cette ligne doit baisser son panneau.

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

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

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

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

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

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

- Les machines doivent être arrêtées, moteur en marche et les conducteurs doivent avoir leurs mains sur les poignées du guidon ;
- L'officiel situé sur le bord de la piste, devant la première ligne retire le drapeau rouge. Dès qu'il est en position de sécurité, l'officiel chargé du départ peut brandir le drapeau national ou dans le cas de départ au feu, allumer le signal lumineux vert.

En cas de problème d'allumage du feu, un drapeau rouge sera agité et un panneau "départ retardé" sera présenté. Le directeur de course indiquera aux pilotes le nouveau mode de départ (tour de chauffe, signal lumineux vert ou drapeau national).

Sur instruction du Directeur de Course, l'officiel situé en sortie de la pré-grille signalera à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, l'autorisation de l'accès à la piste.

i) Conduite en course

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

j) Manifestation nocturne

La totalité de la piste doit être éclairée avec une intensité suffisante évitant toute zone d'ombre. Un éclairage du parc des coureurs, parc d'attente, couloir d'accès à la grille de départ, panneau d'affichage et du poste de chronométrage doit être prévu.

Pour éviter toute coupure de courant, deux alimentations séparées doivent être prévues.

k) Installation pour l'extraction des fumées

Pour les épreuves en salle fermée, une attention toute particulière doit être apportée au système d'extraction des fumées émises par les machines, afin de ne pas incommoder le public, les pilotes et les membres de l'organisation. Ces systèmes doivent être en conformité avec les normes établies par le Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Santé s'appuyant sur les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, de l'Agence Nationale de Sécurité Sanitaire de l'Alimentation de l'Environnement et du Travail et du Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France, à savoir :

- 100 mg/m³ (87 ppm) de moyenne maximum pour une exposition de 15 mn
- 60 mg/m³ (52 ppm) de moyenne maximum pour une exposition de 30 mn
- 30 mg/m³ (26 ppm) de moyenne maximum pour une exposition de 1h
- 10 mg/m³ (9 ppm) de moyenne maximum pour une exposition de 8h.

ARTICLE 33 : AGE, CYLINDRÉE ET DUREE DE PRATIQUE DES PARTICIPANTS

SOLO		
AGE	CYLINDRÉE	DURÉE DE PRATIQUE PAR JOUR
A partir de 6 ans	50 cc maximum	Activités éducatives
A partir de 7 ans	65 cc maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. Essais : 10 à 30 mn obligatoires en 1 à 3 séances d'essai.
A partir de 9 ans	90 cc maximum	45 minutes de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 15 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 11 ans	90cc 2 T maximum 150cc 4T maximum	Activités de compétition. 1h15 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 25 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 13 ans	125cc 2 T maximum 150cc 4T maximum	Activités de compétition 1h30 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 30 minutes avec 45 mn de repos minimum entre chaque manche.
A partir de 15 ans	Libre	Libre

SUPERQUADER		
AGE	CYLINDRÉE	DURÉE DE PRATIQUE PAR JOUR
A partir de 6 ans	65 cc maximum	Activités éducatives
A partir de 7 ans	65 cc 2T maximum 90 cc 4T maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. Essais : 10 à 30 mn obligatoires en 1 à 3 séances d'essai.
A partir de 9 ans	90 cc 2T maximum 150 cc 4T maximum	45 minutes de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 15 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 13 ans	125 cc 2T maximum 250 cc 4T maximum	Activités de compétition 1h15 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 20 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 15 ans	550 cc 2T ou 4T maximum	Activités de compétition 1h30 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 30 minutes avec 45 mn de repos minimum entre chaque manche.
A partir de 18 ans	Libre	Libre

ARTICLE 34 : SPECIFICATIONS GENERALES DES MACHINES

Les machines devront être conformes aux prescriptions suivantes :

- Présence du dispositif de sécurité sur les fixations des plaquettes de freins (goupille ou contre-écrou) ;
- Freinage apparent des boulons de fixations des étriers de frein ;
- Freinage apparent des bouchons de remplissages d'huiles et d'eau ainsi que des trappes de vidange ;
- Présence d'une protection sur la barre transversale du guidon. Présence d'une protection sur les brides de fixation pour un guidon ne possédant pas de barre transversale. Les extrémités du guidon devront être bouchées ;
- Présence d'un ou plusieurs récupérateurs d'huile étanches même lorsque la moto est couchée, d'une capacité minimum de 0,5 litre correctement fixé ou, pour les 4 temps d'un système de recyclage fermé (ex. : sabot de récupération placé sous le moteur)
- Un ou plusieurs récupérateurs vides à chaque départ, étanches même lorsque la moto est couchée, doivent être prévus pour l'eau du radiateur et la mise à l'air libre du réservoir d'essence (clapet anti-retour du bouchon de réservoir insuffisant) ;
- Protection métallique du pignon de sortie de boîte ;
- Les seuls liquides de refroidissement autorisés seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique ;
- Les pneumatiques utilisés ne doivent pas présenter plus de 0,8mm de creux au centre du pneu avant ou arrière (pneus type cross, enduro, trail et trial interdits). Le retaillage des pneus est autorisé ;
- Le carburant utilisé devra être du carburant normalement utilisé par les véhicules de tourisme.

ARTICLE 35 : CIRCUIT EXTERIEUR (hors circuit urbain) PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

a) Protection du public

Les emplacements en bord de piste où le public est admis, doivent être protégés par une zone neutre de sécurité entre le public et la piste, cette zone doit être aménagée comme suit :

En ligne droite et en virage :

- Une première rangée de barrières, solidaires les unes des autres, protégées par des bottes de paille ou autres matériaux absorbant les chocs, avec des ouvertures pour l'accès des véhicules d'intervention, doit être positionnée à 1 mètre du bord de la piste ;
- Une deuxième rangée de barrières de type "Héras", solidaires les unes des autres avec à certains endroits des ouvertures pour l'accès des véhicules d'intervention, doit être positionnée côté public à 2m de la première rangée dans les lignes droites ou à 4m dans les virages.

Toutes ces dispositions ne sont pas exigées si le public est installé à au moins 2m en surplomb de la piste derrière une barrière de retenue.

Dans les zones de virage et précédées d'une ligne droite de plus de 30 mètres, une échappatoire en entrée de virage et une deuxième rangée de barrières hautes de type "Héras", solidaires les unes des autres doivent être positionnées côté public, à 4 mètres de la première rangée.

Cette zone de sécurité n'est pas exigée si le public est installé dans une enceinte de façon telle que le sol en soit à 5 mètres au-dessus du niveau de la piste et séparé d'elle par un talus ayant une pente au moins égale à 1/1 ou si, cette hauteur étant comprise entre 2,50 mètres et 5 mètres, la pente du talus est au moins égale à 1/5 (tangente Phi + 5) ou si la distance située entre la piste et l'enceinte, évaluée en mètres, est supérieure à 15% de la vitesse susceptible d'être atteinte, évaluée en kilomètres/heure. Toutefois, le public sera maintenu en arrière de la crête du talus par une clôture convenable de 1 mètre à 1,20 mètre de hauteur minimum.

Si nécessaire, la partie terre devra être correctement arrosée afin d'assurer des conditions de sécurité maximale et protéger le public et les participants de la poussière.

Le club devra avoir en réserve un stock de bottes de paille ou autres matériaux absorbant les chocs et de barrières pouvant être utilisées en complément.

b) Protection des participants

En ligne droite, la piste doit être délimitée sur toute sa longueur par des drapeaux, bannières, rubans, des bottes de paille ou autres matériaux absorbant les chocs. Lorsque des jalons sont utilisés, ces derniers doivent être en matériau flexible et ne pas dépasser de plus de 500 mm de la surface de la piste. A l'extérieur des virages, le bord de la piste doit être délimité par des drapeaux, bannières, rubans ou jalons. Ces derniers doivent être en matériaux flexibles, ne pas dépasser de plus de 500 mm la surface de la piste et être inclinés dans le sens de marche.

Pour les virages ou courbes précédés d'une ligne droite de plus de 60 mètres, une zone de dégagement, interdites au public, sera placée en protection, cela sur toute sa longueur et composée comme il suit :

- Un premier dégagement d'au moins 6 mètres de large avec une première rangée de type "Vauban" protégée par des bottes de paille, des piles de pneus VL solidaires les uns des autres d'au moins 1 mètre de haut ou tout autre matériau absorbant les chocs ;
- Un deuxième dispositif de protection placé à environ 5 mètres du premier et composé d'une rangée de barrières type "Douane" devant laquelle sera mis en place une rangée de bottes de paille, de piles de pneus VL solidaires les uns des autres d'au moins 1 mètre de haut ou tout autre matériau absorbant les chocs.

A l'intérieur des virages, la piste doit être délimitée par des pneus automobile empilés par deux minimum ou trois maximum solidaires les uns des autres (minimum 30 cm ; maximum 50 cm), ou par tout autre matériau absorbant les chocs, de même hauteur et permettant une inclinaison des machines sans que les guidons des pilotes ne puissent s'y heurter.

Entre toutes les sections d'une piste, une zone de séparation d'une largeur minimum de 1 mètre doit être maintenue. Au centre de cette zone, une séparation doit être aménagée afin d'éviter qu'un pilote ne la traverse. Celle-ci doit être adaptée à la vitesse à laquelle les pilotes abordent le virage, et être protégée par des bottes de pailles ou autres matériaux absorbant les chocs.

Des bottes de paille ou autre matériau absorbant les chocs et assurant la protection des coureurs, doivent être placés autour des obstacles situés au bord de la piste.

ARTICLE 36 : CIRCUIT EN SALLE OU CIRCUIT URBAIN, PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

a) Protection du public

Les emplacements en bord de piste où le public est admis doivent être protégés par une zone neutre de sécurité entre le public et la piste, cette zone doit être aménagée comme suit :

En ligne droite et en virage :

- Une première rangée de barrières, solidaires les unes des autres, protégées par des bottes de paille ou autre matériau absorbant les chocs, avec des ouvertures pour l'accès des véhicules d'intervention, doit être positionnée à 1 mètre du bord de la piste ;
- Une deuxième rangée de barrières de type "Héras", solidaires les unes des autres avec à certains endroits des ouvertures pour l'accès des véhicules d'intervention, doit être positionnée côté public à 2m de la première rangée dans les lignes droites ou à 4m dans les virages.

Dans les zones de virage ouvert de plus de 70° et précédées d'une ligne droite de plus de 30 mètres, une échappatoire en entrée de virage et une deuxième rangée de barrières hautes de type "Héras", solidaires les unes des autres doivent être positionnées côté public, à 4 mètres de la première rangée.

Toutes ces dispositions ne sont pas exigées si le public est installé à au moins 2 m en surplomb de la piste derrière une barrière de retenue.

Cette zone de sécurité n'est pas exigée si le public est installé dans une enceinte de façon telle que le sol en soit à 5 mètres au-dessus du niveau de la piste et séparé d'elle par un talus ayant une pente au moins égale à 1/1 ou si, cette hauteur étant comprise entre 2,50 mètres et 5 mètres, la pente du talus est au moins égale à 1/5 (tangente Phi + 5) ou si la distance située entre la piste et l'enceinte, évaluée en mètres, est supérieure à 15% de la vitesse susceptible d'être atteinte, évaluée en kilomètres/heure. Toutefois, le public sera maintenu en arrière de la crête du talus par une clôture convenable de 1 mètre à 1,20 mètre de hauteur minimum.

b) Protection des participants

Entre toutes les sections d'une piste, une zone de séparation d'une largeur minimum de 1 mètre doit être maintenue. Au centre de cette zone, une séparation doit être aménagée afin d'éviter qu'un pilote ne la traverse. Celle-ci doit être adaptée à la vitesse à laquelle les pilotes abordent le virage, et être protégées par des bottes de pailles ou autres matériaux absorbant les chocs.

Dans les virages précédés d'une ligne droite de plus de 30 mètres entre les sections de piste, une rangée de barrières hautes de type "Héras", solidaires les unes des autres doivent être positionnées entre les pistes.

Le long de ces barrières, des séparateurs de voie, accolés les uns aux autres, protégés par de petites bottes de paille accolées les unes aux autres ou des dispositifs gonflables doivent être installés.

Des bottes de paille ou autre matériau absorbant les chocs et assurant la protection des coureurs, doivent être placés autour des obstacles situés au bord de la piste.

En ligne droite de chaque côté et à l'extérieur des virages, la piste doit être délimitée sur toute sa longueur par des bottes de paille accolées les unes des autres ou par des séparateurs de voie plastique accolés les uns des autres. L'utilisation de grosses bottes de paille est autorisée mais celles-ci doivent être utilisées en deuxième protection derrière des bottes de paille ou des dispositifs gonflables. Un espacement de 40/50 cm entre les deux bottes de paille peut être réalisé.

A l'intérieur des virages, le tracé doit être délimité par des pneus automobiles empilés par deux minimum ou trois maximum, solidaires les uns des autres, ou par tout autre matériau absorbant les chocs, de même hauteur et permettant une inclinaison des machines sans que les guidons des motos ne peuvent les heurter.

ARTICLE 37 : EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS

a) Vêtements

Pendant les activités, les participants doivent porter une combinaison de protection d'une pièce, en cuir sans doublure synthétique, une protection dorsale, des gants en cuir ou kevlar sans doublure synthétique et des bottes en cuir ou en matière équivalente.

b) Equipements : Voir règles communes aux spécialités (Titre I, article 11)

ARTICLE 38 : POSTES DE COMMISSAIRES

Dans le cadre d'une compétition, des postes de commissaires de piste composés d'un commissaire au minimum équipé de drapeaux, extincteurs à poudre, balais et d'absorbant, doit être prévu tout le long du parcours.

Ces postes doivent être indiqués sur le plan d'homologation et les emplacements doivent être choisis de manière à ce que les signaux donnés soient parfaitement visibles des coureurs et du poste situé en amont. Dans tous les cas, il doit y avoir au moins un poste de commissaire tous les 150 mètres.

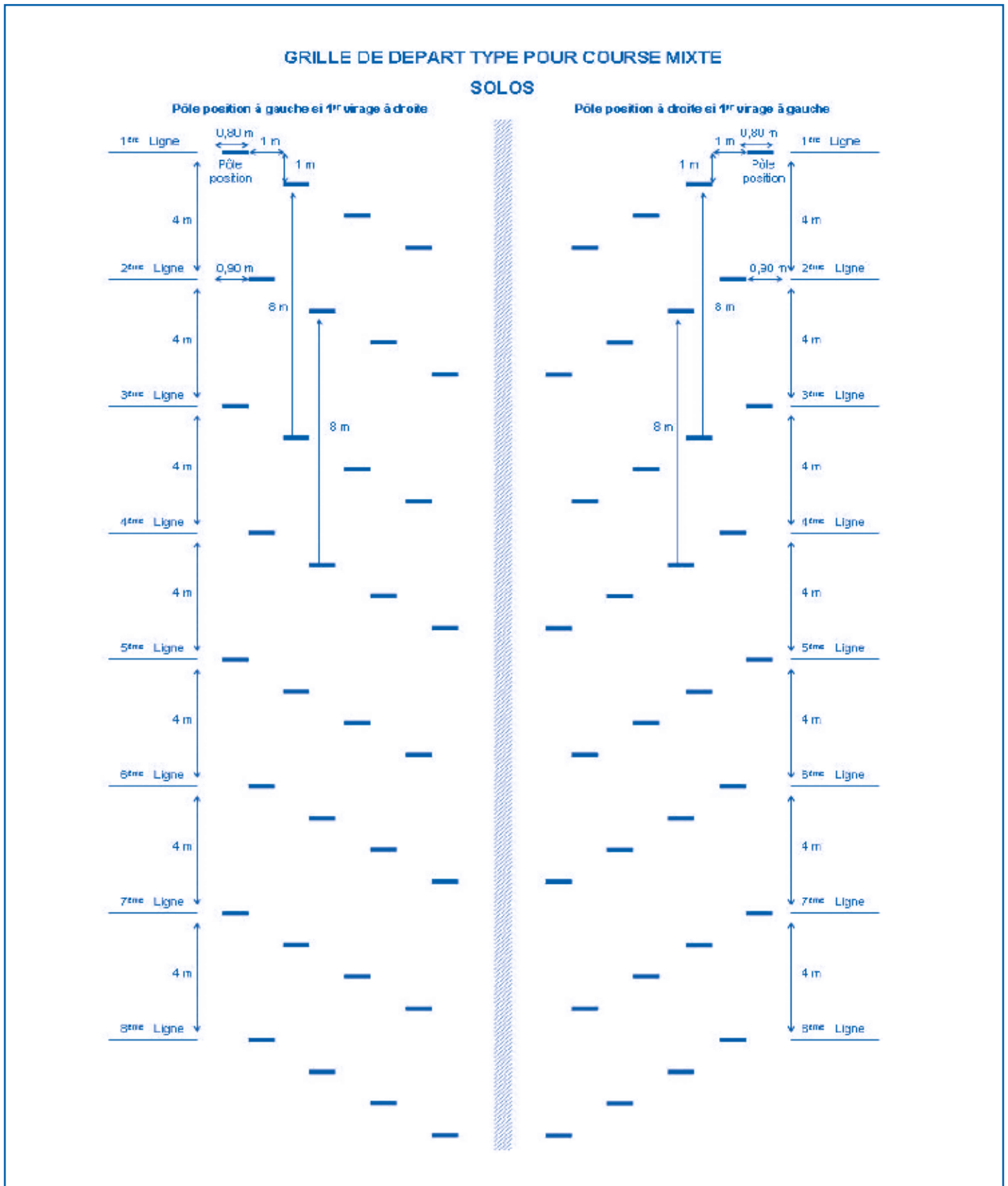
Certains postes de commissaires, régulièrement répartis le long du tracé, devront être équipés d'une communication radio avec le Directeur de course afin de prévenir d'éventuelles difficultés de piste. Les commissaires de ces postes seront en possession d'un drapeau rouge qu'ils ne présenteront que sur instruction de la Direction de course.

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

D'une manière générale, le nombre de poste sera celui permettant que la totalité de la piste soit visible des commissaires.

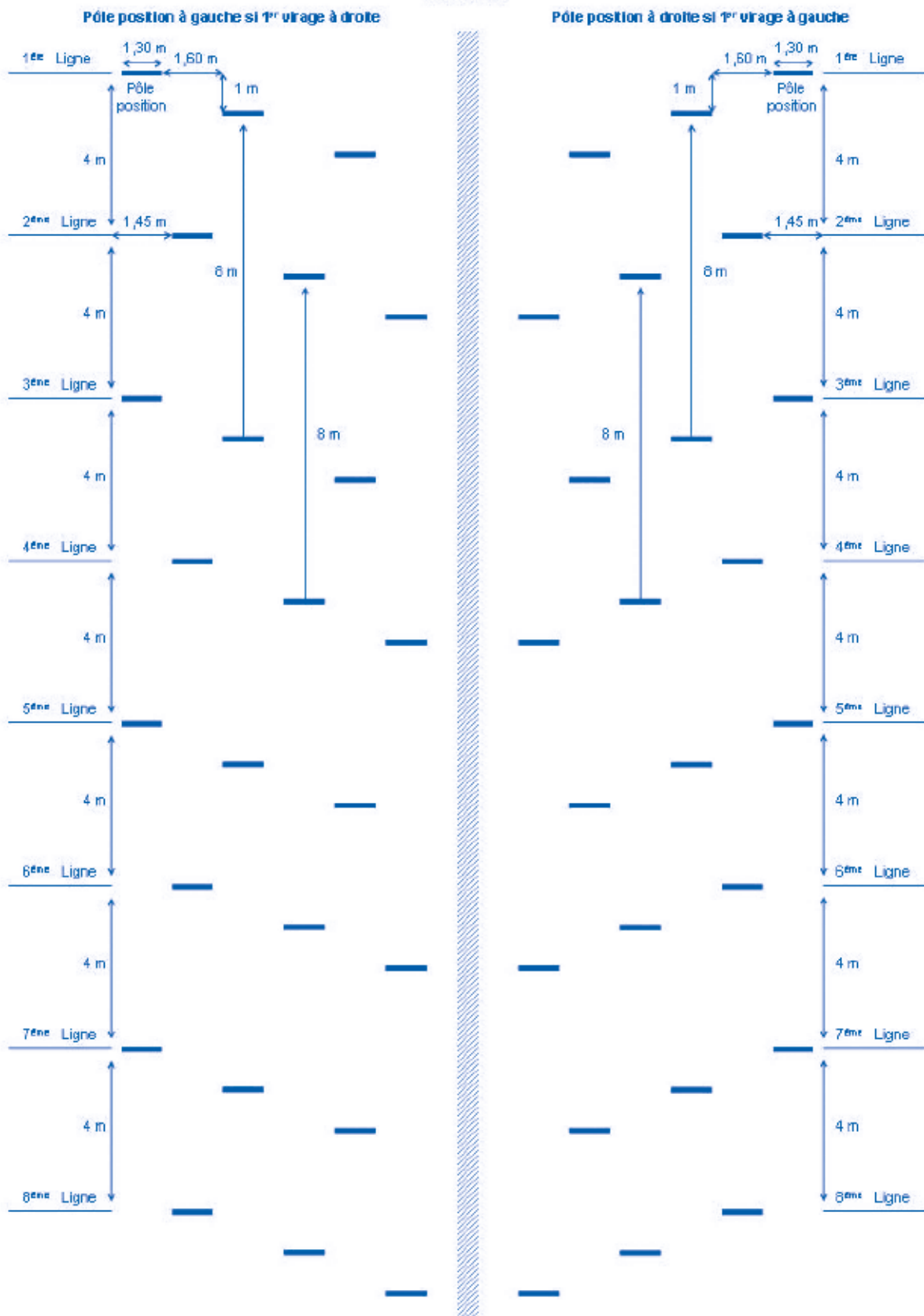
PRESENTATION DES DIFFERENTES GRILLES DE DEPART DES COURSES MIXTES

L'organisateur de la manifestation est libre d'opter pour une configuration en épis ou en alignement horizontal, en fonction du tracé du circuit utilisé (1er virage à gauche ou à droite).



GRILLE DE DEPART TYPE POUR COURSE MIXTE

QUADS



TITRE V : REGLES COMPLEMENTAIRES - COURSES SUR PRAIRIE

ARTICLE 39 : DEFINITION

Une course sur prairie est une activité en terrain varié qui a lieu en circuit fermé.

ARTICLE 40 : MOYENS MEDICAUX

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 obligatoire d'une ambulance avec le matériel et le personnel nécessaire ;
- La présence de secouristes, en nombre suffisant autour du circuit.

ARTICLE 41 : CATEGORIES ET MOTOCYCLES

Les manifestations sont ouvertes aux motos de la catégorie I, Groupe A1 (motos solos) et de la catégorie II, Groupe B1 B2 (side-cars) et G (quads) dans les classes prévues au sein des règles communes de la discipline Motocross. (Titre I, article 9)

ARTICLE 42 : CIRCUIT

a) Généralités

La piste doit être réalisée uniquement avec des matériaux naturels (sable, terre, etc.), l'utilisation de béton ou de surfaces pavées est interdite. Il ne peut pas traverser un plan d'eau profond et la piste ne doit jamais être divisée par un obstacle (arbre, rochers, etc.).

b) Tracé de la piste

Le circuit doit comporter des virages à droite et à gauche sans aucun appui, sans aucun obstacle (bosse, tremplin etc.) et aucune partie bitumée.

ARTICLE 43 : CIRCUIT DE COMPETITION

a) Longueur

La piste doit avoir une longueur de 800 mètres minimum et 3000 mètres maximum.

b) Largeur

La piste doit avoir une largeur utilisable de 5 mètres minimum au point le plus étroit pour une manifestation avec des motos solo et 6 mètres pour une manifestation de side-cars ou de quads.

c) Espace vertical

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

d) Nombre maximum de participants

Le nombre maximum de pilotes admis en même temps sur une piste est de 20 pour les solos et de 10 pour les quads pour une piste de 800 mètres, plus 1 pilote par 40 mètres avec un maximum de 40 solos et de 30 quads. Pour les essais, ce nombre peut être augmenté de 20%.

e) Ligne de départ

La ligne de départ doit avoir une largeur permettant de disposer sur la même ligne au minimum 20 motos solos, à raison de 1 mètre de large par machine et 1 mètre de zone de sécurité à chaque extrémité, ou au minimum 10 side-cars ou quads, à raison de 2 mètres par moto avec toujours 1 mètre de sécurité à chaque extrémité.

f) Ligne droite après le départ

La longueur de la ligne droite après la ligne de départ doit être de 80 mètres maximum (distance entre la ligne de départ et l'endroit, où l'intérieur de la ligne droite amorce le premier virage).

Sur cette ligne droite, il ne doit pas y avoir de rétrécissement brusque, de descente trop rapide et de tremplin. Après cette ligne droite, aucune difficulté immédiate susceptible de provoquer un bouchon ne doit suivre.

g) Procédure de départ

Le départ doit être donné de la façon suivante :

- Sur instruction du directeur de course, les coureurs avec leur moto, moteur en marche ou non, 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, une personne présente immédiatement pendant 15 secondes un panneau indiquant "15 secondes". A la fin des 15 secondes, il présentera un panneau indiquant "5 secondes" ;
- Le départ doit être donné entre 5 et 10 secondes après que le panneau " 5 secondes " a été montré.

Pour les départs les machines doivent être arrêtées, moteurs en marche ou non 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 50cm. Tout faux départ sera signalé aux pilotes par le directeur de course qui brandira un drapeau rouge et la course sera arrêtée à ce signal. Les coureurs devront retourner dans le parc d'attente et un nouveau départ sera donné aussitôt que possible.

h) Conduite en course

Il est interdit de couper le parcours. Un pilote qui rentre au parc coureurs pendant la course est considéré comme ayant abandonné, il ne peut plus reprendre la compétition.

ARTICLE 44 : CIRCUIT ET PARCOURS D'ENTRAINEMENT

a) Longueur

Une piste doit avoir une longueur comprise entre 800 mètres minimum et 3000 mètres maximum.

b) Largeur

Une piste doit avoir une largeur utilisable de 4 mètres minimum pour du motocross solo et 6 mètres pour des side-cars et quads.

c) Espace vertical

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

d) Nombre maximum de participants

Le nombre maximum de pilotes admis en même temps sur une piste est de 20 pour les solos et de 10 pour les quads pour une piste de 800 mètres, plus 1 pilote par 50 mètres avec un maximum de 40 solos et de 30 quads. Ce nombre peut être augmenté de 20% pour les essais.

e) Ligne de départ (si elle existe)

La ligne de départ doit avoir une largeur permettant de disposer de 1 mètres de large par motocycles solos avec 1 mètres de zone de sécurité à chaque extrémité, ou pour les side-cars ou quads de 2 mètres par motocycle avec toujours 1 mètres de sécurité à chaque extrémité.

f) Ligne droite après le départ

La longueur de la ligne droite après la ligne de départ doit être de 80 mètres maximum (distance entre la ligne de départ et l'endroit, où l'intérieur de la ligne droite amorce le premier virage).

Cette ligne droite ne doit pas comporter de rétrécissement brusque, de descente trop rapide ou de tremplin. Après cette ligne droite, aucune difficulté immédiate susceptible de provoquer un bouchon ne doit suivre.

ARTICLE 45 : Article Réserve.

ARTICLE 46 : AGES, CYLINDREES ET DUREES DE PRATIQUE DES PARTICIPANTS

SOLO		
AGE	CYLINDRÉE	DURÉE DE PRATIQUE PAR JOUR
A partir de 6 ans	50 cc maximum	Activités éducatives
A partir de 7 ans	65 cc maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. <u>Essais</u> : 10 à 30 mn obligatoires en 1 à 3 séances d'essai. 1 heure de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 20 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 9 ans	90 cc maximum	
A partir de 11 ans	90cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Activités de compétition 1h15 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 25 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 13 ans	125cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Activités de compétition 1h30 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 30 minutes avec 45 mn de repos minimum entre chaque manche.
A partir de 15 ans	Libre	Libre

QUAD		
AGE	CYLINDRÉE	DURÉE DE PRATIQUE PAR JOUR
A partir de 6 ans	65 cc maximum	Activités éducatives
A partir de 7 ans	65 cc 2T maximum 90 cc 4T maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. <u>Essais</u> : 10 à 30 mn obligatoires en 1 à 3 séances d'essai. 45 minutes de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 15 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 9 ans	90 cc 2T maximum 150 cc 4T maximum	
A partir de 13 ans	125 cc 2T maximum 250 cc 4T maximum	Activités de compétition. 1h15 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 20 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 15 ans	550 cc 2T ou 4T maximum	Activités de compétition 1h30 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 30 minutes avec 45 mn de repos minimum entre chaque manche.
A partir de 18 ans	Libre	Libre

ARTICLE 47 : PROTECTIONS DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

En bord de piste, aux emplacements où le public est admis, une double délimitation doit être prévue entre le public et la piste. Cette zone de sécurité doit avoir une largeur de 1m minimum et être délimitée au minimum par de la rubalise.

Elle peut être renforcée par des ballots de paille pressés ou autres matériaux absorbant les chocs (les piquets de fer sont strictement interdits à moins qu'ils ne soient très efficacement protégés).

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 une barrière en bois ou en plastique, des bottes de paille ou autres matériaux absorbant les chocs.

Si nécessaire, la piste doit être correctement arrosée afin d'assurer des conditions de sécurité maximum et protéger le public et les participants contre la poussière.

TITRE VI : RÈGLES COMPLÉMENTAIRES - MONTÉES IMPOSSIBLES

ARTICLE 48 : DEFINITION

Une montée impossible est une manifestation organisée sur un parcours ascendant continu, les départs sont individuels, le but étant d'arriver le plus haut et le plus rapidement possible.

ARTICLE 49 : MOYENS MEDICAUX

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 obligatoire d'1 ambulance avec le matériel et le personnel nécessaire ;
- La présence de secouristes, en nombre suffisant autour du circuit.

ARTICLE 50 : CATEGORIES ET MOTOCYCLES

En compétition il existe deux principales catégories appelées couramment :

Moto Modifiée - A partir de 15 ans

Les motos utilisées pour cette catégorie sont des motos tout terrain fabriquées en série mais modifiées pour ce type de manifestations, elles doivent garder l'aspect général du modèle de série ;

Prototype - A partir des 16 ans

Les motos utilisées pour cette catégorie sont des motos construites à cet effet. L'utilisation du système "nitro oxyde liquide" est admise.

ARTICLE 51 : PARCOURS D'ENTRAINEMENTS OU DE COMPETITIONS

a) Généralités

La piste doit être en terre, l'utilisation de béton ou de surfaces pavées est interdite.

Le parcours ne peut pas traverser un plan d'eau profond et la piste ne doit jamais être divisée par un obstacle (arbre, rochers, etc.).

b) Tracé de la piste

La piste doit être en ligne droite et peut avoir une déclivité qui avoisine ou dépasse par endroit les 90%. Toutefois, la présence de paliers pouvant comporter une pente négative est admise.

c) Longueur

La piste doit avoir une longueur minimale de 100 mètres mais ne doit pas excéder une longueur maximale de 250 mètres.

d) Largeur

La largeur utilisable doit être de 4m minimum au point le plus étroit.

e) Espace vertical

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

ARTICLE 52 : AGES ET CYLINDREES

AGE	CYLINDRÉE	DURÉE DES COURSES
A partir de 15 ans	Motos Modifiées	Libre
A partir de 16 ans	Prototypes	

ARTICLE 53 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

Le parcours doit être délimité sur toute sa longueur.

Si le public est à proximité du parcours dans la "partie escalade", une attention toute particulière, en fonction de la configuration du site, devra être portée à sa protection (ajout de bottes de paille, grillages...).

Une zone de sécurité de 5 mètres minimum doit être prévue entre le public et la piste. Cette zone doit être délimitée par du grillage (hauteur minimum de 1 mètre), filet ou autre protection de ce type côté piste et au minimum par de la rubalise côté spectateurs.

TITRE VII : REGLES COMPLEMENTAIRES - FREESTYLE / CONCOURS DE SAUTS

ARTICLE 54 : DEFINITION

Un concours de sauts est une manifestation individuelle qui consiste à effectuer des figures, des records de longueurs ou de hauteurs à moto ou en quad.

ARTICLE 55 : MOYENS MEDICAUX

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 obligatoire d'1 ambulance avec le matériel et le personnel nécessaire ;
- La présence de secouristes, en nombre suffisant autour du circuit.

ARTICLE 56 : CATEGORIES ET MOTOCYCLES

Les concours de sauts sont ouverts à toute moto ou quad.

ARTICLE 57 : PARCOURS D'ENTRAINEMENTS, DE DEMONSTRATION OU DE COMPETITIONS

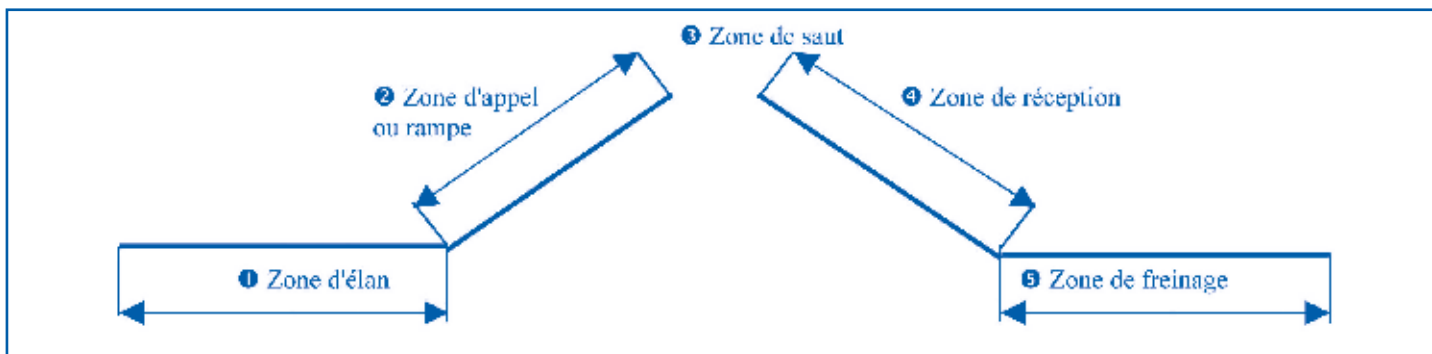
a) Généralités

Les zones doivent être en matériaux naturels (sable, terre...) ou artificielles et sur une surface plane.

Le parcours ne peut pas traverser un plan ou un cours d'eau et la piste ne doit jamais être divisée par un obstacle (arbre, rochers, etc.).

b) Tracé de la piste

Elle se divise en cinq parties de la manière suivante :



c) Dimensions des zones

1) Zone d'élan : La zone d'élan doit être suffisamment longue afin de procurer aux pilotes la vitesse nécessaire pour réaliser les figures et atteindre la zone de réception.

2) Zone d'appel : La largeur de la zone d'appel doit être de 0.80 mètre minimum au point le plus étroit pour les solos et de 2 mètres minimum au point le plus étroit pour les quads. La zone d'appel doit être d'une hauteur maximum de 5 mètres si la zone d'appel est réalisée en matériaux naturels et comprise entre 2.50 m et 3.20 m si la rampe de décollage est artificielle. Un rayon compris entre 5.50 mètres et 12 mètres est hautement recommandé.

3) Zone de saut : La longueur de la zone de saut est fonction de l'angle de la rampe. Il est fortement conseillé à ce que la distance entre la zone d'appel et la zone de réception soit comprise entre 10 et 28 mètres. La hauteur du plafond au-dessus d'une zone de saut doit être de 14 mètres minimum et devra tenir compte de l'angle de la rampe afin de permettre l'exécution de leurs figures en toute sécurité.

4) Zone de réception : Les aires d'atterrissage doivent avoir une hauteur comprise entre 4 mètres et 4,50 mètres. La table au sommet de l'aire d'atterrissage doit être de 1,5 mètre minimum de longueur et 2.50 mètres minimum de largeur.

5) Zone de freinage : Après un saut, il doit être prévu une zone de dégagement d'une longueur minimum de 12 mètres des premiers obstacles (ex. murs, etc.). Les premiers obstacles doivent être protégés efficacement.

De chaque côté du parcours, une zone neutre de sécurité suffisamment large afin de permettre à l'équipe médicale/aux ambulances et officiels de travailler devra être prévue. La zone pour les spectateurs doit être située derrière la zone neutre de sécurité et être délimitée par une barrière ou un mur du côté du public.

ARTICLE 58 : ORGANISATION GENERALE

Pour les concours de sauts organisés au cours d'une compétition, un créneau horaire spécifique devra être prévu et mentionné dans le règlement particulier.

Dans tous les cas et quelle que soit la figure exécutée par le pilote, il doit être sur sa moto à la réception.

ARTICLE 59 : AGES, CYLINDREES ET DUREES DES COURSES DES PARTICIPANTS

AGE	CYLINDRÉE	DURÉE DES CONCOURS
A partir de 15 ans	125 cc maximum	5 sauts maximum consécutifs, chaque série de sauts doit être espacée d'au moins 30 mn.
A partir de 16 ans	500 cc maximum	Libre

ARTICLE 60 : PROTECTIONS DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

La piste doit être nettement délimitée sur toute sa longueur. Lorsque deux pistes sont parallèles, elles doivent être séparées efficacement (ballots de paille pressée, palissades, barrières, murs de pneus entassés les uns sur les autres, ou tout autre dispositif présentant des caractéristiques de protections identiques).

Une zone de sécurité de 5 mètres minimum doit être prévue entre le public et la piste. Cette zone doit être délimitée par une palissade ou des barrières.

Les passages doivent se faire individuellement sur l'ensemble du parcours. Toutefois, en accord avec le représentant des pilotes participant au concours de saut, le Directeur de course ou l'Arbitre pourra déroger à cette règle dès lors qu'il estimera que la piste et son environnement le permettent. Dans tous les cas, la décision devra être adoptée suffisamment tôt afin de permettre aux pilotes de s'entraîner ensemble avant le concours.

Un concurrent ne peut prendre le départ que sur instruction de l'officiel responsable de la piste.

ARTICLE 61 : POSTES DE COMMISSAIRES

Les postes de Commissaires doivent être prévus au départ et à proximité de la zone de freinage.

TITRE VIII : REGLES COMPLEMENTAIRES - COURSE DE COTE TOUT TERRAIN

ARTICLE 62 : DEFINITION

Une course de côte tout terrain est une activité en terrain varié qui a lieu sur un parcours comportant des changements de direction, une déclivité régulière.

ARTICLE 63 : MOYENS MEDICAUX

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 obligatoire d'1 ambulance avec le matériel et le personnel nécessaire ;
- Des secouristes en nombre suffisant le long du parcours.

ARTICLE 64 : CATEGORIES ET MOTOCYCLES

Les manifestations sont ouvertes aux motos de la catégorie I, Groupe A1 (motocycles solos) et de la catégorie II, Groupe B1 (side-cars), B 2 (cycle cars) et G (quads) dans les classes prévues dans les règles communes de la discipline motocross.

ARTICLE 65 : AGES, CYLINDREES ET DUREES DE PRATIQUE DES PARTICIPANTS

AGE	CYLINDRÉE	DURÉE DE PRATIQUE PAR JOUR
A partir de 11 ans	90 cc 2T maximum 150 cc 4T maximum	Activités de compétition 1h15 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 25 minutes avec 45 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 13 ans	125cc 2 T maximum 150cc 4 T maximum	Activités de compétition 1h30 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 30 minutes avec 45 mn de repos minimum entre chaque manche.
A partir de 15 ans	Libre	Libre

ARTICLE 66 : PARCOURS

La piste doit être faite uniquement de matériaux naturels (sable, terre, etc.).

Elle ne peut pas traverser un plan d'eau profond et la piste ne doit jamais être divisée par un obstacle (arbre, rochers, etc.).

ARTICLE 67 : PARCOURS D'ENTRAINEMENT OU DE COMPETITION

a) Longueur

Une piste doit avoir une longueur minimale de 1000 mètres et maximale de 15000 mètres, avec une tolérance de plus ou moins 100 mètres.

b) Largeur

Une piste doit avoir une largeur utilisable praticable de 3m minimum pour une manifestation de motocross solo et 5 mètres pour une manifestation de side-cars et quads.

c) Espace vertical

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

d) Procédure de départ

Le départ est donné individuellement.

ARTICLE 68 : PROTECTIONS DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

Les emplacements en bord de piste où le public est admis doivent être protégés par une clôture ou un obstacle naturel. Si le public est admis dans des parties surplombant la piste, une barrière de retenue devra être installée ou tout autre dispositif efficace ayant le même effet. Elle peut être renforcée par des ballots de paille pressée ou tout autre dispositif efficace ayant le même effet (les piquets de fer sont interdits à moins qu'ils ne soient très efficacement protégés).

TITRE IX : REGLES COMPLEMENTAIRES - PIT-BIKE

ARTICLE 69 : DEFINITION

Une épreuve de Pit-Bike est une manifestation de motocross se déroulant sur un circuit artificiel d'une longueur réduite à ciel ouvert ou en salle.

ARTICLE 70 : MOYENS MEDICAUX

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 :

- Une ambulance avec le matériel et le personnel nécessaire ;
- Si nécessaire une ou plusieurs autres ambulances, permettant le transport d'un blessé ;
- Un ou plusieurs postes de secours avec le personnel et matériel nécessaire.

ARTICLE 71 : SPECIFICATIONS GENERALES DES MACHINES

Une machine de Pit-bike doit impérativement :

- avoir une distance entre le sol et le " Té " supérieur de la fourche de 95 centimètres maximum (mesure prise fourche au repos) ;
- être équipée d'un moteur 4 temps ;
- avoir une taille de roue qui n'exécède pas 12 pouces à l'arrière et 14 pouces à l'avant.

ARTICLE 72 : CIRCUIT D'ENTRAINEMENTS OU DE COMPETITIONS

a) Généralités

La piste doit être faite uniquement de matériaux naturels mais résistants (terre, sable mélangé avec une matière liante, argile) ou de matériaux de qualité comparable et malléable. L'utilisation de béton ou de surfaces pavées est interdite.

Il ne peut pas traverser un plan d'eau et la piste ne doit jamais être divisée par un obstacle (arbre, rochers, etc.).

Pour les circuits à ciel ouvert, une attention toute particulière sera donnée à l'évacuation de l'eau dans les parties basses du circuit.

Si nécessaire, la piste doit être correctement arrosée afin d'assurer des conditions de sécurité maximum.

Les circuits de Pit-Bike sont également accessibles aux machines de motocross d'une cylindrée inférieure à 90cc 2T et aux machines dédiées à l'enseignement de la pratique motocycliste d'une cylindrée maximum de 125cc 4T (type 125 TTR, 125 KLX ou 125 CRF).

b) Longueur

Pour les circuits accueillant des compétitions, la longueur de la piste est comprise entre 250 mètres minimum et 600 mètres maximum.

Pour les circuits réservés à l'entraînement, la longueur de la piste est de 700 mètres maximum.

c) Largeur

Une piste doit avoir une largeur de 4 mètres minimum utilisable au point le plus étroit. Le premier virage doit avoir une largeur de 6 mètres minimum utilisable et une courbure permettant le passage des concurrents sans provoquer un encombrement au premier tour (Voir annexe Pit-Bike). Dans le cadre d'une manifestation avec une partie du tracé en extérieur, une largeur inférieure de 3 mètres minimum peut être tolérée à l'entrée et à la sortie de la piste de la salle à condition que ce passage soit précédé par un virage ou une chicane afin de réduire la vitesse des machines. Cette tolérance est également acceptée si la piste emprunte un couloir mais dans ce cas, une lisse doit être installée devant toutes cavités ou excroissances afin de rendre les côtés rectilignes.

d) Espace vertical

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

e) Difficultés

Lors de la construction des difficultés, il est primordial de tenir compte de la sécurité des coureurs, spectateurs et officiels (Voir annexe Pit-Bike).

Une attention toute particulière doit être apportée à l'installation des sauts et à l'angle de ces sauts, mais en toute circonstance, une moto évoluant à allure réduite gardera toujours le contact de ses deux roues avec le sol sans que le cadre ne vienne à le toucher.

f) Nombre maximum de participants

Le nombre maximum de pilotes admis en même temps sur une piste est de 18 pour une piste de 250 mètres, plus 1 pilote par 25 mètres, avec un maximum de 26 pilotes si la configuration de la piste le permet.

Pour les essais, ce nombre peut être augmenté de 20%.

g) Ligne de départ pour les compétitions

La ligne de départ doit avoir une largeur permettant de disposer sur la même ligne au minimum 14 motocycles solos, à raison de 1 mètre de large par machine et 1 mètre de zone de sécurité à chaque extrémité.

h) Ligne droite après le départ

La longueur de la ligne droite après la ligne de départ doit être de 25 mètres minimum et de 80 mètres maximum (distance entre la ligne de départ et l'endroit où l'intérieur de la ligne droite amorce le premier virage).

i) Manifestation nocturne

La totalité de la piste doit être éclairée avec une intensité suffisante évitant toute zone d'ombre. Un éclairage du parc des coureurs, parc d'attente, couloir d'accès à la grille de départ, panneau d'affichage et du poste de chronométrage doit être prévu.

j) Installation pour l'extraction des fumées

Pour les épreuves en salle fermée, une attention toute particulière doit être apportée au système d'extraction des fumées émises par les machines, afin de ne pas incommoder le public, les pilotes et les membres de l'organisation. Ces systèmes doivent être en conformité avec les normes réglementaires édictées en la matière.

k) Procédure de départ

Le départ doit être donné de la façon suivante :

- Sur instruction du directeur de course, les coureurs avec leur moto quittent le parc d'attente pour se placer sur la ligne de départ, à partir de ce moment, plus aucun mécanicien ou accompagnateur n'est admis aux abords de cette zone ;
- Dès que toutes les motos sont sur la ligne de départ, une personne présente immédiatement pendant 15 secondes un panneau indiquant "15 secondes". A la fin des 15 secondes, elle présentera un panneau indiquant "5 secondes" ;
- Le départ doit être donné entre 5 et 10 secondes après que le panneau "5 secondes" ait été montré.

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

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 50cm.

Tout faux départ sera signalé aux pilotes par le directeur de course qui brandira un drapeau rouge et la course sera arrêtée à ce signal. Les coureurs devront retourner dans le parc d'attente et un nouveau départ sera donné aussitôt que possible.

Toutefois, en cas de panne, les départs peuvent être donnés au moyen d'un drapeau.

l) Conduite en course

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

ARTICLE 73 : AGES, CYLINDREES ET DUREES DE PRATIQUE DES PARTICIPANTS

AGE	CYLINDRÉE	DURÉE DE PRATIQUE PAR JOUR
A partir de 7 ans	90cc 4T maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération délégataire. Essais : 5 à 10 minutes obligatoires en 1 à 3 séances d'essai. 45 minutes de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 10 minutes avec 30 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 9 ans	125cc 4T maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération délégataire. Essais : 5 à 10 minutes obligatoires en 1 à 3 séances d'essai. 1 heure de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 10 minutes avec 30 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 11 ans	150cc 4T maximum	Activités de compétition Essais : 10 à 15 minutes obligatoires en 1 à 3 séances d'essai. 1h15 de roulage en course maximum par jour. La durée de chaque manche ne peut excéder 12 minutes avec 30 mn de repos entre chaque manche.
A partir de 15 ans	191cc 4T maximum	Libre

ARTICLE 74 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

Les emplacements en bord de piste où le public est admis doivent être protégés (se référer aux dispositions de l'annexe relatives aux règles spécifiques pour l'aménagement des circuits).

ARTICLE 75 : POSTES DE COMMISSAIRES

Sur les sauts ou aux endroits dangereux, une attention particulière doit être apportée à la sécurité des commissaires. Lors de chutes dans des endroits non visibles par les pilotes qui suivent, les commissaires peuvent être à même de protéger les pilotes au sol en se plaçant sur la piste en amont pour dévier la trajectoire des suivants.

TITRE X : ACTIVITÉS ÉDUCATIVES

Se référer aux RTS " Activités Educatives " spécialité Motocross.