

**DOSSIER CANDIDAT  
DIRECTEUR DE COURSE / COMMISSAIRE  
SPORTIF  
PARTIE SPECIFIQUE ENDURO 1<sup>ER</sup> DEGRE**

INTRODUCTION.....	- 3 -
REGLEMENTATION FEDERALE .....	- 3 -
LES REGLESTECHNIQUES ET DE SECURITE (RTS).....	- 3 -
ENDURO .....	- 3 -
I. ARTICLE 3 : AMENAGEMENTS DES CIRCUITS OU PARCOURS .....	- 3 -
a)Aménagements des parcours de liaison .....	- 4 -
b)Aménagements des parcours .....	- 4 -
II. ARTICLE 5 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS .....	- 4 -
a)Protection du public.....	- 4 -
b)Protection des participants.....	- 4 -
III. ARTICLE 7 : LES DRAPEAUX.....	- 4 -
IV. ARTICLE 9 : MEDICALISATION DES COMPETITIONS .....	- 5 -
V. ARTICLE 13 : PROTECTION ENVIRONNEMENT .....	- 5 -
VI. ARTICLE 14 : EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS.....	- 5 -
VII. ARTICLE 10 : AGES, CYLINDREES ET DUREES DE CONDUITE DES PARTICIPANTS .....	- 5 -
VIII. ARTICLE 17 : LE PARC FERME.....	- 6 -
IX. ARTICLE 18 : PROCEDURE DE DEPART .....	- 6 -
a)Test de départ .....	- 6 -
b)Affichage dans la zone de départ : .....	- 7 -
X. ARTICLE 19 : LES PARCOURS DE LIAISON .....	- 7 -
a)Le tracé .....	- 7 -
b)Signalisation .....	- 7 -
c)Concurrents .....	- 7 -
d)Moyenne .....	- 7 -
XI. ARTICLE 20 : LES SPECIALES.....	- 7 -
a)DEPART EN GROUPE.....	- 8 -
b)REGLES PARTICULIERES POUR LES SPECIALES DE TYPE « TEST D'ACCELERATION ».....	- 8 -
XII. ARTICLE 21 : CONTROLE HORAIRE.....	- 9 -
XIII. ARTICLE 22 : CONTROLE DE PASSAGE .....	- 9 -
XIV. ARTICLE 23 : LE PARC DE TRAVAIL .....	- 9 -
XV. ARTICLE 24 : FIN DE COURSE.....	- 9 -
XVI. ARTICLE 25 : CLASSEMENTS .....	- 9 -
XVII. SANCTIONS (EXEMPLES PRIS SUR CHAMPIONNAT DE FRANCE) .....	- 11 -
CONTROLE TECHNIQUE .....	- 11 -

<b>ENDURANCE TT</b> .....	<b>- 14 -</b>
<b>I. ARTICLE 3 : AMÉNAGEMENT DES CIRCUITS</b> .....	<b>- 14 -</b>
<i>a) Largeur</i> .....	<b>- 14 -</b>
<i>b) Difficultés</i> .....	<b>- 14 -</b>
<i>c) Ligne droite de départ</i> .....	<b>- 15 -</b>
<i>d) Stands</i> .....	<b>- 15 -</b>
<i>e) Nombre maximum de participants</i> .....	<b>- 15 -</b>
<b>II. ARTICLE 7 : LES DRAPEAUX</b> .....	<b>- 15 -</b>
<b>III. ARTICLE 8 : MÉDICALISATION DES MANIFESTATIONS</b> .....	<b>- 16 -</b>
<b>IV. ARTICLE 9 : CATÉGORIES DE MACHINES</b> .....	<b>- 16 -</b>
<b>V. ARTICLE 10 : AGES, CYLINDREES ET DUREES DE CONDUITE DES PARTICIPANTS</b> .....	<b>- 17 -</b>
<b>VI. ARTICLE 15 : ÉQUIPEMENTS ET VÊTEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS</b> .....	<b>- 18 -</b>
<i>a) Vêtements</i> .....	<b>- 18 -</b>
<i>b) Équipements</i> .....	<b>- 18 -</b>
<b>VII. ARTICLE 16 : DÉROULEMENT DES MANIFESTATIONS</b> .....	<b>- 18 -</b>
<i>a) Types de départs</i> .....	<b>- 18 -</b>
<i>b) Procédures de départ</i> .....	<b>- 18 -</b>
<i>c) Conduite en course</i> .....	<b>- 19 -</b>
<i>d) Ravitaillement et interventions mécaniques</i> .....	<b>- 19 -</b>
<i>e) Changement de pilote pendant la course</i> .....	<b>- 20 -</b>

## INTRODUCTION

Madame, Mademoiselle, Monsieur

Vous avez manifesté le désir de devenir Directeur de Course ou Commissaire Sportif sur nos épreuves et nous vous remercions de l'intérêt que vous portez à notre sport.

Pour devenir Directeur de Course ou Commissaire Sportif vous devrez suivre une formation «SPECIFIQUE 1ER DEGRE ENDURO» Ce spécifique 1<sup>er</sup> degré vous permettra de prendre une licence OFF et d'officier sur les épreuves hors Championnat de France, Coupe ou Trophée.

Pour préparer chacune de vos formations, le guide de préparation vous permettra de mieux connaître le sujet, la journée de formation vous aidant ensuite à compléter et préciser les connaissances acquises.

Ce document restera strictement personnel et ne sera ni commenté, ni noté, mais vous sera d'une aide précieuse pour suivre la formation.

### DOCUMENTS A ETUDIER

Spécifique :

- Règles Techniques et de Sécurité (RTS) Enduro.
- Règles Techniques et de Sécurité (RTS) Endurance TT.

## REGLEMENTATION FEDERALE

Les paragraphes et les articles cités dans la « PARTIE COMMUNE » concernant l'Organisateur, le Règlement Particulier, les pratiquants, les officiels et le Jury, s'appliquent dans la discipline « Enduro/Endurance TT »

## LES REGLESTECHNIQUES ET DE SECURITE (RTS) ENDURO

### I. ARTICLE 3 : AMENAGEMENTS DES CIRCUITS OU PARCOURS

Le jour de la manifestation, le Directeur de Course devra vérifier que tous les points de l'arrêté préfectoral et des règles techniques et de sécurité enduro sont respectés.

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

- Un parc coureurs réservé aux pilotes et à leurs accompagnateurs, pouvant accueillir les véhicules ateliers et d'habitations.
- Une zone pour les contrôles techniques et administratifs,
- Un parc dit "fermé" permettant le stationnement des tous les motocycles avant le départ et après l'arrivée de la manifestation. Cette zone sera clairement délimitée par des barrières ou par tout autre moyen. L'accès sera interdit à toute personne non autorisée par l'organisateur.
- Une zone contigüe au parc de travail et clairement délimitée, réservée à l'assistance avant le départ.

- Une zone de départ clairement identifiée par un marquage au sol ou pouvant être un podium. Dans tous les cas, sa largeur permettra le départ de 4 motocycles maximum ou de 2 x 3 motocycles partant de minute en minute. Des barrières de chaque côté de la zone de départ interdiront l'accès ou la traversée de la zone. Le sens de marche et la signalisation utilisée sur le tracé devront être indiqués à proximité de la zone de départ.
- Un panneau d'affichage officiel, facilement reconnaissable et accessible par tous à proximité de la zone de départ pour afficher les classements, les notes d'informations aux concurrents, etc.

#### **a) Aménagements des parcours de liaison**

Le parcours de liaison est constitué de voies publiques, goudronnées ou non (chemins, sentiers, etc.) et éventuellement de voies privées.

Le "hors-piste" est interdit sauf si les propriétaires des voies privées empruntées donnent leur autorisation.

Le parcours de liaison **doit être tracé de façon à éviter au maximum les routes goudronnées qui ne doivent représenter, au maximum, que 20 % du kilométrage total.**

D'une manière générale, le parcours de liaison doit emprunter des sentiers, pistes ou chemins.

Le parcours de liaison pourra être constitué d'une ou plusieurs boucles, pouvant être effectuées plusieurs fois ou aller d'un point de départ à un point d'arrivée.

**Le parcours de liaison comportera plusieurs contrôles horaires (CH).** Chaque contrôle horaire devant être effectué dans un temps déterminé, **sans jamais dépasser la moyenne de 50 km/h.**

Le tracé du parcours de liaison sera indiqué au moyen d'un fléchage temporaire constitué de flèches et de panneaux de signalisation (stop, panneau sens interdit, etc.). Dans les zones "hors-piste" des "couloirs" délimités par de la rubalise devront délimiter le parcours.

#### **b) Aménagements des parcours**

La distance journalière imposée aux concurrents **ne peut être inférieure à 60 km, ni supérieure à 400 km.**

Dans le cas de boucles, il est souhaitable que la longueur **d'une boucle ne soit pas inférieure à 30 km, ni parcourue plus de 4 fois dans la même journée.**

Les parcours seront fléchés ou repérés.

Il est interdit de quitter le parcours pour quelque raison que ce soit sous peine de disqualification. Le parcours sera balisé par des flèches, les accès aux routes seront signalés par des panneaux stop et danger, de la banderole sera posée afin de délimiter des endroits bien définis (cultures, prairies, etc.).

Les pilotes sont tenus de se conformer au Code de la Route sur les parcours de liaison.

## **II. ARTICLE 5 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS**

### **a) Protection du public**

Des zones seront réservées pour l'accueil du public. Elles seront définies par l'organisateur en relation avec la commission de sécurité.

### **b) Protection des participants**

Sur les parcours de liaison, la protection des participants est fondée sur le respect des dispositions du code de la route et sur les zones dangereuses (ex. : carrefour) par une signalisation renforcée.

Les tracés devront être élaborés de façon à éviter, autant que faire se peut, tout obstacle dangereux principalement dans les spéciales. Si des obstacles naturels subsistent, des protections doivent être installées afin de protéger les pilotes de tous risques. Ces protections peuvent être constituées de bottes de paille dans les lieux où ceux-ci s'avèrent nécessaires.

## **III. ARTICLE 7 : LES DRAPEAUX**

Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 500 x 500 mm

Les drapeaux suivants sont utilisés lors des spéciales.

Drapeau national..... Signal du départ d'une course.

Drapeau rouge..... Arrêt immédiat

Drapeau jaune (en spéciale) ..... Danger, ralentir et défense de dépasser. Pour ne pas risquer de lui faire perdre sa signification, l'usage du drapeau jaune immobile ne devra pas excéder le temps nécessaire au dégagement de la route ou de la piste.

Drapeau blanc ..... Entrée de zone contrôle horaire (CH) placé 200m avant le poste de pointage

Drapeau blanc barré noir..... Contrôle Horaire (CH) sans assistance

Drapeau jaune (sur le parcours ..... Zone de pointage

Drapeau bleu ..... Contrôle de Passage (CP) à 150

#### **IV. ARTICLE 9 : MEDICALISATION DES COMPETITIONS**

Sur chaque spéciale, il faut un médecin titulaire d'une thèse en doctorat en médecine, inscrit au Conseil de l'Ordre des médecins. L'un d'eux sera désigné en qualité de 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 sur chaque spéciale permettant le transport d'un blessé dans de bonnes conditions.

#### **V. ARTICLE 13 : PROTECTION 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.

#### **VI. ARTICLE 14 : EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS**

Les pilotes doivent être équipés :

- d'un casque en bon état répondant aux normes de la FIM, Il est recommandé d'utiliser un casque datant de moins de 5 ans,
- d'un vêtement en cuir ou matériaux équivalents,
- de gants en cuir ou matière équivalente,
- de bottes

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

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

Il est interdit de faire participer simultanément dans une compétition et à l'entraînement des motocycles solos avec des véhicules à trois ou quatre roues, à l'exception des épreuves dites "Bajas" disputées sur des parcours.

AGE	CYLINDREE	DUREE DE PRATIQUE PAR JOUR	ACCOMPAGNEMENT DES PILOTES
A partir de 7 ans	65cc maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire.	Le parcours devra être fermé à la circulation sur sa totalité.  Sur les parcours de liaison, les pilotes rouleront par groupe de 15 maximum et seront encadrés, en tête et fin de peloton, par deux pilotes majeurs licenciés FFM.
A partir de 9 ans	90cc maximum	Durée de l'épreuve : Pas plus de 4 spéciales par jour, chacune d'elles ne pouvant excéder 10 mn de pilotage consécutif.  Le temps de liaison entre chaque spéciale ne pourra pas être supérieur à 45 minutes.  Le pilote devra au minimum marquer une pause de 5 minutes entre la fin de la liaison et son entrée en spéciale.  Le pilote devra également marquer une pause de 30 minutes entre la fin d'un tour et le départ du suivant.  Sont autorisées les motos de cross et les pneus de cross (sans plaque phare ni éclairage, ni immatriculation, ni béquille, etc...)	
A partir de 11 ans	90cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : Pas plus de 6 spéciales par jour, chacune d'elles ne pouvant excéder 15 mn de pilotage consécutif.  Le temps de liaison entre chaque spéciale ne pourra pas être supérieur à 60 minutes.  Le pilote devra au minimum marquer une pause de 5 minutes entre la fin de la liaison et son entrée en spéciale.  Le pilote devra également marquer une pause de 30 minutes entre la fin d'un tour et le départ du suivant.  Sont autorisées les motos de cross et les pneus de cross (sans plaque phare ni éclairage, ni immatriculation, ni béquille, etc...)	Le parcours devra être fermé à la circulation sur sa totalité.  Sur les parcours de liaison, les pilotes rouleront par groupe de 15 maximum et seront encadrés par un pilote majeur licencié FFM en tête de peloton.
A partir de 13 ans	125cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : Nombre de spéciales illimité. Toutefois, le temps cumulé des spéciales ne pourra être supérieur à la moitié du temps total de pilotage.  Sont autorisées les motos de cross et les pneus de cross (sans plaque phare ni éclairage, ni immatriculation, ni béquille, etc...)	Le parcours devra être fermé à la circulation sur sa totalité.  Parcours libre sans accompagnateurs.
A partir de 14 ans	Libre suivant le code de la route	Durée de l'épreuve : nombre de spéciales illimité - toutefois, le temps cumulé des spéciales ne pourra être supérieur à la moitié du temps total de pilotage.	Parcours libre sans accompagnateurs.

### VIII. ARTICLE 17 : LE PARC FERME

Un "parc fermé" pourra être prévu par l'organisateur. En pareille circonstance, le contrôle technique terminé, les motocycles devront être présentés par le pilote ou son représentant à l'entrée du "parc fermé". Le pilote ou son représentant doit ranger sa machine immédiatement dans le "parc fermé" **et l'équiper, en complément d'un éventuel système d'origine, d'un système antivol individualisé (chaîne cadencée, bloc-disque ou U)**, puis ressortir aussitôt.

Le "parc fermé", ainsi que les motocycles, sont sous la surveillance et la responsabilité de l'organisateur.

### IX. ARTICLE 18 : PROCEDURE DE DEPART

Avant son heure de départ, le pilote devra se présenter à l'entrée du parc fermé en tenue d'enduriste et amener sa machine vers la ligne de départ moteur arrêté, en poussant sa machine. Les départs s'échelonnent toutes les minutes par groupe de quatre pilotes au maximum.

Le règlement particulier de l'épreuve pourra définir une procédure plus élaborée.

#### a) Test de départ

Dans la minute fixée pour son départ, le pilote doit mettre son moteur en marche sur la ligne de départ par démarreur mécanique ou électrique et franchir sous la seule impulsion du moteur une autre ligne située à 20 mètres. Si le moteur cale avant d'atteindre cette ligne, il devra être remis en fonctionnement dans les mêmes conditions.

Le départ doit être pris "phare allumé" afin d'en contrôler son bon fonctionnement. Tout concurrent dont l'éclairage ne fonctionne pas sur la ligne de départ devra en montrer le fonctionnement au plus tard après avoir franchi la ligne des 20 mètres.

**b) Affichage dans la zone de départ :**

Le fléchage utilisé et les panneaux de sécurité et de signalisation (stop, danger, sens interdit, etc.) utilisés sur le parcours seront présentés au départ afin que les pilotes en prennent connaissance.

**X. ARTICLE 19 : LES PARCOURS DE LIAISON**

Sur les voies ouvertes à la circulation publique, les règles de circulation telles définies dans le code de la route, devront être appliquées et en particulier : limitation de vitesse, règles de priorités, signalisation vertical et horizontal et arrêts temporaire.

**a) Le tracé**

Le tracé doit être obligatoirement fléché. Il est interdit de quitter l'itinéraire pour quelque raison que ce soit sous peine de disqualification.

Si une partie du parcours devient impraticable, elle doit être neutralisée.

Si pour des raisons de force majeure (éboulement, inondation, etc.) une section devient impraticable, le Directeur de course pourra pour des raisons de sécurité dévier le tracé et emprunter d'autres voies ouvertes à la circulation publique condition que la modification concerne tous les pilotes d'une même catégorie. Tous les concurrents devront être prévenus au contrôle horaire de départ qu'une portion est modifiée ou annulée.

L'itinéraire doit être tracé de façon à éviter au maximum les routes goudronnées qui ne doivent pas représenter plus de 20 % du kilométrage total.

D'une manière générale, le parcours doit emprunter des sentiers, pistes ou chemins.

**c) Signalisation**

Les accès aux routes seront signalés par des panneaux stop et danger, de la banderole sera posée afin de délimiter des endroits bien définis (cultures, prairies, etc.).

Les pilotes sont tenus de se conformer au Code de la Route dans les localités traversées et sur les routes ouvertes à la circulation ainsi qu'aux panneaux utilisés sur l'épreuve et qui leur ont été présentés dans la zone de départ.

**d) Concurrents**

Le nombre de concurrents admis à prendre le départ ne devra pas être supérieur à 7 par kilomètre de parcours (ex : soit une boucle de 60 kms x 7 = 420 concurrents maximum).

Pour les épreuves où les parcours de liaisons sont réalisés en convoi, la règle précitée n'est pas applicable.

**e) Moyenne**

Les moyennes entre chaque contrôle horaire ne pourront être supérieures à 50 km/h.

En général, les temps impartis doivent être réalisables par la majorité des concurrents classés.

Les temps de course pourront être différents selon les catégories engagées.

**XI. ARTICLE 20 : LES SPECIALES**

Une ou plusieurs épreuves de "spéciales" sont destinées à départager les ex- aequo.

Elles pourront être des types suivants :

- type banderolée (motocross)
- type enduro (en ligne)

- X-Trem (franchissement)
- Test d'accélération

Elles doivent avoir lieu sur un parcours de 10 kilomètres maximum, ne comportant pas d'endroits difficilement praticables et se situer si possible à proximité d'un contrôle. Dans les "spéciales" de type banderolée, leur tracé devra être délimité par des banderoles installées de chaque côté du tracé.

S'agissant des difficultés présentes sur les spéciales X-Trem, celles faisant partie du relief naturel du terrain sont acceptées, pour les difficultés artificielles (exemple : rondins de bois, pneus, rochers, etc..), elles doivent figurer en nombre restreint et être, dans la mesure du possible, contournables par les participants.

La piste devra être entièrement balisée, le début, le sens et la fin clairement précisés par des banderoles et panneaux.

Leur installation devra être terminée au plus tard la veille de l'épreuve, afin que les concurrents puissent, uniquement à pieds, en reconnaître le tracé.

Dans la mesure du possible, le départ et l'arrivée devront être le plus près possible l'un de l'autre afin de faciliter le chronométrage.

Le départ en "spéciale" est donné individuellement à chaque coureur. La ou les spéciales effectuées lors du 1er tour ne sera (ont) pas forcément chronométrée(s).

Le règlement particulier de l'épreuve précise ce point.

#### **a) DEPART EN GROUPE**

Un seul et unique départ de spécial pourra être donné par journée de course. Les règles du départ devront être définies dans le règlement particulier et devront respecter les règles des départs de l'endurance TT.

Un service de secours sera présent sur chaque épreuve spéciale, ainsi qu'un nombre suffisant de Commissaires de Piste afin de contrôler leur bon déroulement.

#### **f) REGLES PARTICULIERES POUR LES SPECIALES DE TYPE « TEST D'ACCELERATION »**

Le parcours est constitué d'une piste en ligne droite relativement plane, séparée en deux zones principales ; la zone d'accélération située entre les lignes de départ et d'arrivée, et la zone de freinage située après la ligne d'arrivée sur laquelle les véhicules décelèrent.

La zone de freinage doit être suivie d'un espace libre d'obstacle.

#### **Longueur de la piste :**

- L'accélération ne peut se faire que sur une distance n'excédant pas 250 mètres.
- La zone de freinage doit être au minimum de 1,5 fois la distance d'accélération (avec une tolérance de 1%).
- Pour une distance de 150 m d'accélération : prévoir une longueur de 375 m minimum (soit 225 m de piste de freinage)
- Pour une distance de 250 m d'accélération : prévoir une longueur de 625 m minimum (soit 375 m de piste de freinage)

#### **Largeur de la piste :**

- Départ individuel : 4 mètres minimum ;
- Départ avec 2 pilotes jusqu'à 200 mètres : 6 mètres minimum ;
- Départ avec 2 pilotes de plus de 200 mètres : 9 mètres minimum.

#### **Protection du public :**

Le public sera admis derrière des barrières de police ou tout autre dispositif équivalent, positionnées à au moins 5 mètres du bord de la piste.

Le public n'est admis que sur les 200 premiers mètres et uniquement sur la distance d'accélération.

Protection des participants : un poste de commissaire comprenant 2 personnes devra être prévu au départ, 2 commissaires seront prévus à la fin de la zone de freinage.

Si la direction de course l'estime nécessaire, elle pourra placer des commissaires le long du parcours.

## **XII. ARTICLE 21 : CONTROLE HORAIRE**

Les contrôles horaires (CH) seront installés au début et à la fin de l'itinéraire et à certains points intermédiaires choisis par l'organisateur. Les concurrents peuvent y recevoir certaines aides extérieures.

La distance entre deux contrôles horaires doit être comprise entre **10 et 60 kilomètres**.

Les contrôles horaires seront signalés au moyen de drapeaux blancs et jaunes respectivement placés à 200 et 20 mètres de part et d'autre du chemin avant la table de contrôle situé à proximité immédiate.

Le ravitaillement et la mécanique seront effectués entre les deux drapeaux blanc et jaune.

Un coureur en retard pourra pointer immédiatement.

## **XIII. ARTICLE 22 : CONTROLE DE PASSAGE**

Les contrôles de passage (CP) seront placés sur l'itinéraire. Ils peuvent être ou non indiqués sur le plan et permettent de contrôler si le concurrent emprunte correctement le parcours.

Ils seront signalés par des drapeaux bleus de part et d'autre de la route 200 mètres avant le poste de contrôle et au niveau du poste de contrôle par un drapeau rouge.

## **XIV. ARTICLE 23 : LE PARC DE TRAVAIL**

Il y a lieu éventuellement de prévoir un parc de travail dans lequel les interventions mécaniques seront effectuées.

## **XV. ARTICLE 24 : FIN DE COURSE**

Chaque coureur peut pointer en avance sans pour cela encourir de pénalité.

Après le dernier contrôle horaire de l'épreuve, la moto sera mise en parc fermé, moteur arrêté.

Un contrôle particulier pourra être effectué sur les motocycles. Cette possibilité devra être stipulée dans le règlement particulier de la manifestation.

## **XVI. ARTICLE 25 : CLASSEMENTS**

Le classement sera effectué en faisant l'addition des temps concédés par les concurrents au cours :

- du test de départ,
- des pénalités sur le parcours,
- des spéciales,
- des sanctions diverses.

Les organisateurs pourront établir des classements Scratch, par catégorie, par classes, par équipes...

### **CALCUL DES PENALITES HORAIREES POUR RETARD :**

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

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

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

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

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

### **DISQUALIFICATION :**

Tout retard de plus de 30 mn (60 mn pour les féminines) :

- soit cumulé sur plusieurs CH
- soit sur un seul CH sur l'heure théorique de pointage, entraîne une possible disqualification après décision du Jury.

### 1<sup>er</sup> CAS CALCUL PENALITES

N° 64 <i>(National 1)</i>	Temps alloué	Heure recalculée	Heure de pointage	Pénalités
Heure de départ : 9h00 (1 <sup>er</sup> tour)				
CH1	35'	9h35	9h40	5
CH2	25'	10h05	10h20	15
CH3	30'	10h50	11h01	11
CH4	25'	11h36	11h36	0
Disqualification possible à partir du CH3 + 30 mn de retard cumulé			Total Pénalités	31

### 2<sup>ème</sup> CAS CALCUL PENALITES

N° 64 <i>(National 1)</i>	Temps alloué	Heure recalculée	Heure de pointage	Pénalités
Heure de départ : 11h36 (2 <sup>ème</sup> tour)				
CH1	35'	12h11	12h11	0
CH2	25'	12h36	12h36	0
CH3	30'	13h06	13h06	0
CH4	25'	13h41	14h14	33
Disqualification possible à partir du CH4 + 30 mn de retard cumulé			Total Pénalités	33

### 3<sup>ème</sup> CAS CALCUL PENALITES

N° 64 <i>(National 1)</i>	Temps alloué	Heure recalculée	Heure de pointage	Pénalités
Heure de départ : 14h14 (dernier tour)				
CH1	35'	14h49	14h49	0
CH2	25'	15h14	15h14	0
CH3	30'	15h44	15h44	0
CH4	25'	16h19	16h10	-9
Pas de pénalité pour avance au dernier CH			Total Pénalités	0

**XVII. SANCTIONS (exemples pris sur Championnat de France)**

<b>CONTROLE TECHNIQUE</b>	
Absence de cache-pignon	1 <sup>er</sup> avertissement : 1 minute
	2 <sup>ème</sup> avertissement : sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Absence de béquille	1 <sup>er</sup> avertissement : 1 minute
	2 <sup>ème</sup> avertissement : sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Machine non conforme ou non présentée au contrôle	refusée au départ et disqualifiée
Niveau sonore au-delà de 78 dB/A à 100 m	refusée au départ
Changement de machine	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Absence d'une pièce marquée	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Fraude de cylindrée	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification du Championnat de l'année en cours
<b>Pendant la manifestation, si la machine, pendant ce contrôle, excède de 2 dB/A le maximum autorisé, le pilote sera pénalisé de 60 secondes la première fois et sera disqualifié de la journée la seconde fois.</b>	
<b>PARC FERME ET ZONE DE DEPART</b>	
Fumer	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Laisser des détritrus	1 minute
Pénétrer moteur en marche	1 minute
Mise en marche du moteur dans le parc fermé	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Mise en marche du moteur dans la zone de départ	1 minute
Travailler ou ravitailler sur son motocycle ou un autre	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Recevoir des outils ou des pièces	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Pas de dispositif anti-vol	interdiction d'entrer dans le parc fermé
Transpondeur manquant ou emplacement non conforme	1 minute
<b>REPARATIONS</b>	
Contraires au règlement	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non utilisation du tapis environnemental	1 minute
<b>RAVITAILLEMENT</b>	
Moteur en marche	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Effectué sur le parcours et en dehors des C.H. avec assistance	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Récipient supplémentaire pour le transport de l'essence	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

Fumer	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non utilisation du tapis environnemental	1 minute

#### AIDE EXTERIEURE

Reçue contrairement au règlement	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
----------------------------------	--

#### PRESENTATION AU DEPART

Non fonctionnement de la lumière au départ	remise en état pour pouvoir prendre le départ
Mise en marche du moteur dans la zone de départ avant le signal du commissaire	1 minute
Se présenter en retard	60 secondes par minute de retard
Se présenter avec > 30 minutes de retard	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Ligne des 20 mètres non franchie	10 secondes
Eclairage non réparé dans les 15 minutes suivant le départ	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

#### ITINERAIRE

Non-respect de l'ordre des CH et CP	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
-------------------------------------	--

#### SIGNALISATION – RESPECT CODE DE LA ROUTE ET DE LA MANIFESTATION

Sortir volontairement du parcours fléché	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Passer en dehors d'une section banderolée	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Sortir du chemin balisé par piquets, cordes ou banderoles	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Emprunter le circuit à l'envers	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Ne pas respecter les règles de la circulation	<b>Amende ne pouvant excéder 450€ et/ou</b> sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

#### CONTROLES HORAIRES

Retard de > 30 mn (> 60 mn pour les Féminines) sur l'heure théorique de pointage	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification (il peut toutefois continuer la course jusqu'à la décision finale du Directeur de course) Elle s'apprécie à chaque CH à partir de l'heure théorique de pointage
Non utilisation du tapis environnemental	1 minute

<b>CONTROLES DE PASSAGE – CARTON DE CONTROLE</b>	
Manquer un contrôle de passage	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Se faire pointer à un CP sans marquer l'arrêt	1 minute
Modifier ou ajouter un pointage	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Ne pas être pointé à un C.H.	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
<b>SPECIALES</b>	
Couper volontairement le balisage de la piste	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Ne pas reprendre la piste à l'endroit où l'on est sorti	1 minute
Renverser volontairement le piquetage	1 minute
Reconnaissance autrement qu'à pied avant et pendant la course	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
<b>FIN DE LA 1ERE JOURNEE – ORGANISATION DE LA FIN DE LA 1<sup>ère</sup> JOURNEE</b>	
Nettoyage des motocycles, de quelque nature que ce soit, au CH de pré-finish quand il est situé en milieu urbain	1 minute
Non utilisation du tapis environnemental	1 minute
Moteur en marche après avoir franchi le dernier CH	1 minute
Retard au dernier CH	1 minute de pénalité par minute de retard
Non présentation au contrôle technique après abandon	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
<b>FIN D'EPREUVE</b>	
Motocycle remplacé	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Absence d'une ou plusieurs pièces marquées (par exemple : changement de roue)	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Sortir la moto du parc fermé moteur en marche	1 minute
<b>ENVIRONNEMENT</b>	
Laisser des débris dans la nature	1 minute

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

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

## ENDURANCE TT

### I.ARTICLE 3 : AMÉNAGEMENT DES CIRCUITS

La piste doit être entièrement délimitée, elle doit être faite uniquement de matériaux naturels (sable, terre, etc.) et l'utilisation de béton ou de surfaces pavées est interdite. Elle ne peut pas traverser un plan d'eau profond.

#### a) Largeur

Une piste doit avoir une largeur utilisable de 2 mètres minimum pour une manifestation de motos solos et de 5 mètres sur au moins 70% de la longueur du circuit pour une manifestation de quads et sans que cela ne présente de danger pour les participants.

#### b) Difficultés

Les difficultés faisant partie du relief naturel du terrain sont acceptées, pour les difficultés rajoutées de type motocross, elles doivent être en nombre restreint et facilement contournables par les participants. La distance entre les bosses artificielles doit être de 30 mètres minimum (distance prise entre le sommet d'une bosse et le sommet de la bosse suivante).

Une attention particulière devra être portée sur les zones d'appels et de réceptions des sauts qui devront être d'un franchissement aisé pour des motos de type trails.

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

Sont considérés comme des whoops, un enchaînement de bosses d'une hauteur de 1 mètre maximum espacées de 3 mètres minimum et de 6 mètres maximum.

**c) Ligne droite de départ**

Sur cette ligne droite il ne doit pas y avoir de rétrécissement brusque, de descente et d'obstacle et aucune difficulté immédiate susceptible de provoquer un encombrement. Sa longueur doit au moins être équivalente à deux fois la largeur de la grille de départ.

**d) Stands**

Un stand par équipe d'une surface de 8 mètres carrés au minimum (12 pour les quads) doit être prévu pour accueillir les pilotes, les mécaniciens et le matériel. Leur implantation sur le circuit doit se faire en fonction de la configuration du tracé et chaque stand doit être délimité du stand voisin. Pour des raisons de sécurité, cette zone doit être bien visible par les pilotes et ne doit pas être située avant ou après un saut ou dans un virage.

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

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

**e) Nombre maximum de participants**

Pour les endurance sur terre en moto solo : **30 participants au km.**

Les départs peuvent être réalisés sur plusieurs lignes.

Pour les endurance sur terre en Quad et Quadricycle : **30 participants au km.**

Les départs peuvent être réalisés sur plusieurs lignes.

## **II. ARTICLE 7 : LES DRAPEAUX**

Drapeau national : .....Signal du départ d'une course.

Drapeau vert : .....Piste libre.

Drapeau rouge : .....Signal d'interruption d'une course ou d'une séance d'essai 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 route ou de la piste.

Drapeau jaune agité : .....Danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser. Le drapeau jaune agité est utilisé lorsque l'accident vient de se produire et s'il présente un certain caractère de gravité ou d'encombrement important de la piste.

Drapeau bleu immobile : .....Un concurrent de la tête de course rattrape un concurrent attardé et le suit de près.

Drapeau bleu agité : .....Un concurrent de la tête de course cherche à doubler un concurrent attardé. Ce dernier doit garder sa trajectoire et le laisser passer.

Drapeau blanc : .....Informe les concurrents que des moyens de secours humain ou matériels sont sur la piste. Danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser. Ce drapeau est utilisé pour appeler les secours.

Drapeau noir accompagné d'un numéro : .....Signal d'arrêt pour le motorcycle 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.

### **III.ARTICLE 8 : MÉDICALISATION DES MANIFESTATIONS**

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

L'organisateur devra également prévoir :

- Présence obligatoire d'une ambulance avec personnel et matériel nécessaire,
- La présence de secouristes, autour du circuit.
- Peut-on faire circuler simultanément des motos solos avec des machines 3 ou 4 roues ?

### **IV.ARTICLE 9 : CATÉGORIES DE MACHINES**

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

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

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

**V. ARTICLE 10 : AGES, CYLINDREES ET DUREES DE CONDUITE DES PARTICIPANTS**

<b>SOLOS</b>			
<b>AGE</b>	<b>CYLINDREE</b>	<b>DUREE DE PRATIQUE PAR JOUR</b>	<b>TEMPS DE ROULAGE NOMBRE DE PILOTES MINIMUM PAR EQUIPAGE</b>
A partir de 7 ans	65cc maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. Durée de l'épreuve : 1h maximum par pilote 20 mn de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 20 mn : 1 pilote Si supérieur à 20 mn : 2 pilotes Un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé entre chaque relais.
A partir de 9 ans	90cc maximum		
A partir de 11 ans	90cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 1h30 maximum par pilote. 65 mn de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 65 mn : 1 pilote Si supérieur à 65 mn : 2 pilotes Un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé entre chaque relais.
A partir de 13 ans	125cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 2h maximum par pilote. 1h30 de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 1h30 : 1 pilote Si supérieur à 1h30 : 2 pilotes Un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé entre chaque relais.
A partir de 15 ans	Cylindrée Libre	Durée de l'épreuve : 4h de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 4h : 1 pilote Si supérieur à 4h : 2 pilotes Si supérieur à 8h : 3 pilotes Un temps de repos égal à la moitié du temps de pilotage doit être observé entre chaque relais.

<b>QUADS</b>			
<b>AGE</b>	<b>CYLINDREE</b>	<b>DUREE DE PRATIQUE PAR JOUR</b>	<b>TEMPS DE ROULAGE NOMBRE DE PILOTES MINIMUM PAR EQUIPAGE</b>
A partir de 7 ans	65 cc 2T maximum 90 cc 4T maximum	Activité de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. Durée de l'épreuve : 45 mn maximum par pilote 15 mn de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 15 mn : 1 pilote Si supérieur à 15 mn : 2 pilotes Un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé entre chaque relais.
A partir de 9 ans	90 cc 2T maximum 150 cc 4T maximum	Activité de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. Durée de l'épreuve : 60 mn maximum par pilote 20 mn de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 20 mn : 1 pilote Si supérieur à 20 mn : 2 pilotes Un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé entre chaque relais.
A partir de 12 ans	90 cc 2T maximum 150 cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 90 mn maximum par pilote 30 mn de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 30 mn : 1 pilote Si supérieur à 30 mn : 2 pilotes Un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé entre chaque relais.
A partir de 13 ans	125 cc 2T maximum 250 cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 90 mn maximum par pilote 1h de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 1h : 1 pilote Si supérieur à 1h : 2 pilotes Un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé entre chaque relais.
A partir de 15 ans	550 cc 2T maximum 550 cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 4h de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 4h : 1 pilote Si supérieur à 4h : 2 pilotes Si supérieur à 8h : 3 pilotes Un temps de repos égal à la moitié du temps de pilotage doit être observé entre chaque relais.
A partir de 18 ans	Cylindrée libre		

## **VI. ARTICLE 15 : ÉQUIPEMENTS ET VÊTEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS**

### **a) Vêtements**

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

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

Matière équivalente au cuir : Les matériaux doivent au minimum être équivalentes à 1,5mm de peau de vache (et non pas de peau dédoublée). Avoir une qualité ignifuge, une résistance à l'abrasion, un coefficient de frottement sur tous les types d'asphalte, être non toxique et non allergique, une qualité d'absorption de la transpiration et doit être d'une qualité qui ne fond pas.

### **g) Équipements**

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

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

Les casques fabriqués avec une coquille extérieure de plus d'une pièce sont autorisés pour autant, qu'en cas d'urgence, ils puissent facilement et rapidement être enlevés de la tête du pilote uniquement en détachant ou en coupant la jugulaire. Il est obligatoire pendant les activités que les participants portent un casque homologué aux normes internationales reconnues par la FIM.

Il est recommandé d'utiliser un casque datant de moins de 5 ans.

Les pilotes peuvent utiliser des lunettes ainsi que des visières de protection, ils doivent être en matière incassable. Les visières de casques doivent faire partie intégrante du casque.

## **VII. ARTICLE 16 : DÉROULEMENT DES MANIFESTATIONS**

### **a) Types de départs**

Il y a trois types de départ possible :

- Le départ collectif en ligne

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

La zone de départ doit disposer d'une ligne droite d'une longueur suffisante pour que toutes les machines soient disposées en épi d'un même côté de la piste et sur une même ligne, à raison de 1,5 mètres de large par motorcycle solo et 2 mètres de large pour les side-cars ou quads.

Les pilotes se tiennent de l'autre côté de la piste et sur une même ligne, face à leur machine, et courent vers celle-ci après le signal du départ.

- Le départ en vagues :

La zone de départ doit avoir une largeur permettant de disposer sur plusieurs lignes, à raison de 1 mètre de large par machine et 1 mètre de zone de sécurité à chaque extrémité des motorcycles solos, ou 2 mètres par motorcycle avec toujours 1 mètre de sécurité à chaque extrémité des sidecars ou quads.

Entre les différentes lignes de départ, un espace de 1 mètre minimum doit être prévu.

### **h) Procédures de départ**

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

- Sur instruction du directeur de course, les coureurs avec leur moto, moteur arrêté, quittent le parc d'attente pour se placer sur la ligne de départ.

Lorsque la première moto quitte le parc d'attente, plus aucun mécanicien ou accompagnateur n'est admis aux abords de la ligne de départ.

- Dès que toutes les motos sont sur la ligne de départ, un officiel présente immédiatement pendant 15 secondes un panneau indiquant "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" ait été montré.

Pour les départs, les machines doivent être arrêtées, moteurs arrêtés 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.

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

- sur instruction du directeur de course, les motos moteur arrêté, doivent être placées échelonnées en biais d'un même côté de la piste sur une seule ligne et les pilotes de l'autre côté de la piste face à leur machine.

Chaque motocycle doit être béquillé ou maintenu par un aide mais uniquement par l'arrière.

- dès que toutes les motos et que tous les pilotes sont en place, un officiel situé au milieu de la ligne de départ et face aux pilotes présente pendant "30 secondes" aux participants un panneau "30 secondes". A la fin des 30 secondes, il présente un panneau indiquant "5 secondes".
- le départ doit être donné entre 5 et 10 secondes après que le panneau "5 secondes" ait été montré.

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

- sur instruction du directeur de course, les participants, avec leur moto, moteur arrêté, quittent le parc d'attente pour se placer sur une 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 en place, un officiel doit se placer entre la première et la deuxième ligne avec un drapeau rouge tenu levé, à ce moment, le directeur de course présente aux pilotes de la première ligne un panneau indiquant "5 secondes".
- après que le panneau "5 secondes" ait été montré, le directeur de course abaissera un drapeau tricolore libérant la première ligne.

Suite au départ de la première ligne, l'officiel doit se placer entre la deuxième et la troisième ligne avec un drapeau rouge tenu levé. Le directeur de course présentera le panneau indiquant " 5 secondes " à la deuxième ligne.

Dans tous les cas, un minimum de 15 secondes doit être respecté entre les départs de chaque vague.

- après que le panneau "5 secondes" ait été montré, il abaissera le drapeau tricolore pour libérer les participants de la deuxième ligne et ainsi de suite.

Tout faux départ sera signalé aux pilotes par un drapeau rouge et la course sera arrêtée. A ce signal, les pilotes devront retourner à leur place et un nouveau départ sera donné aussitôt que possible.

#### **i) 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 course.

#### **j) Ravitaillement et interventions mécaniques**

Les ravitaillements en carburant devront s'effectuer obligatoirement aux stands, moteur arrêté. 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.

Dans la zone des stands, les interventions mécaniques sur les motos ne peuvent s'effectuer qu'à l'intérieur du stand de l'équipe.

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

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

**k) Changement de pilote pendant la course**

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