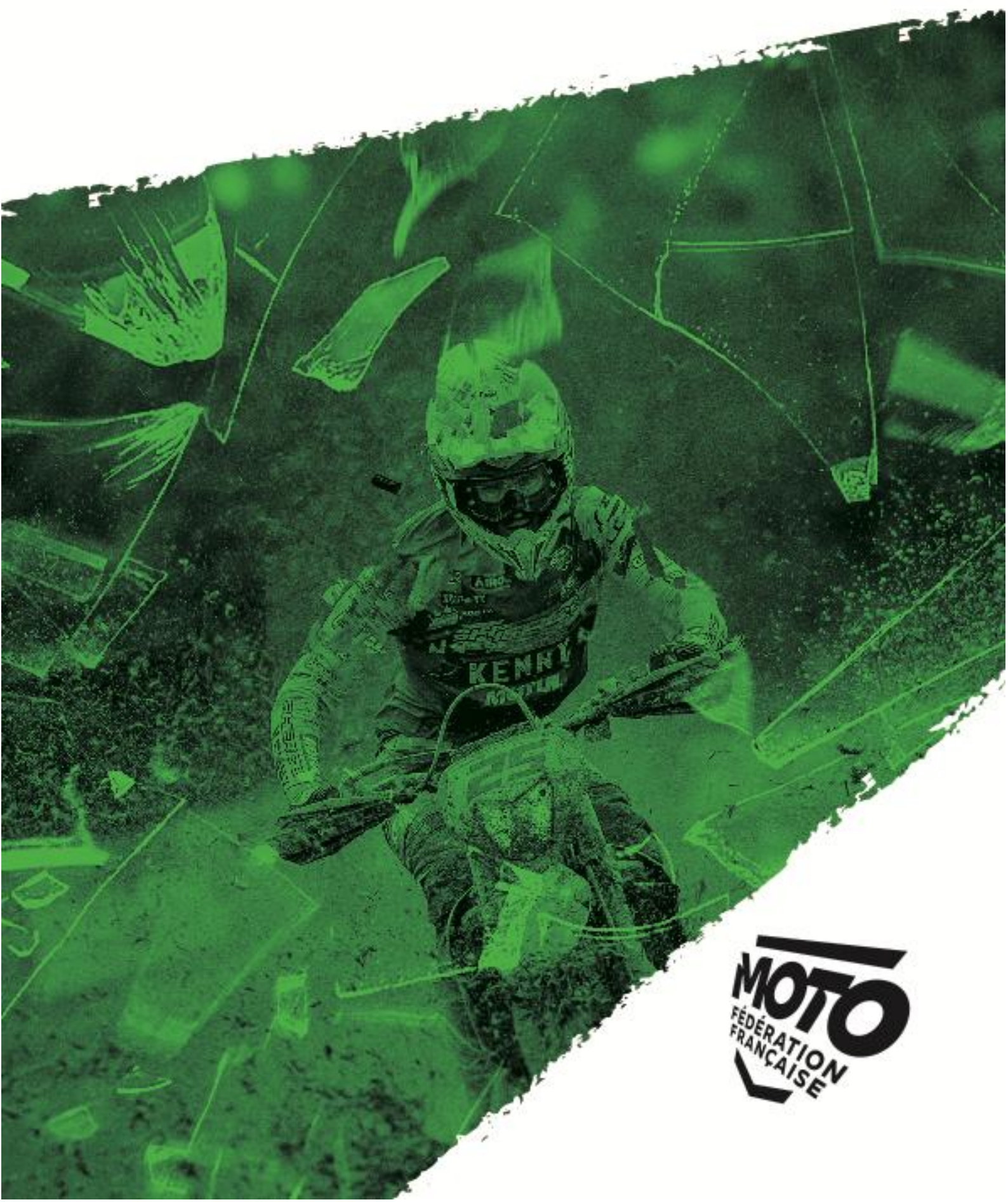


RÈGLEMENT 2026

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

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

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

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

DEFINITION :

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

SOMMAIRE

ART. 1 – CALENDRIER.....	5
ART. 2 – TITRES ET RECOMPENSES.....	5
2.1 CHAMPIONNAT DE FRANCE	5
2.2 TROPHÉE TEAM CONSTRUCTEURS.....	5
2.3 CHALLENGE TEAM NATIONAL	6
ART. 3 – CONCURRENTS.....	6
3.1 CAPACITÉ.....	6
3.2 OUVERTURE DU CHAMPIONNAT	6
ART. 4 – CLASSEMENT.....	7
4.1 DE L'ÉPREUVE.....	7
4.2 DU CHAMPIONNAT.....	8
ART. 5 – DÉFINITION DES CATEGORIES	8
5.1 ELITE	8
5.2 JUNIOR.....	8
5.3 NATIONALE.....	9
ART. 6 – ENGAGEMENTS.....	9
ART. 7 – ACCUEIL ADMINISTRATIF	10
ART. 8 – MOTOCYCLES – VÉRIFICATIONS TECHNIQUES	11
ART. 9 – PLAQUE NUMÉRO ET COULEUR	12
ART. 10 – PARC FERMÉ	12
ART.11 – ZONE DE DÉPART	13
ART. 12 – RÉPARATIONS	14
ART. 13 – RAVITAILLEMENT EN CARBURANT	14
ART. 14 – AIDE EXTERIEURE	15
ART. 15 – ZONE DE MÉCANIQUE	15
ART. 16 – DÉPARTS	15
ART. 17 – PRÉSENTATION AU DÉPART	17
ART. 18 – ITINÉRAIRE	18
ART. 19 – TEMPS IMPARTIS	18
ART. 20 – SIGNALISATIONS	18
ART. 21 – CONTRÔLES HORAIRES.....	19
ART. 22 – CONTRÔLES DE PASSAGE	20
ART. 23 – ARTICLE RÉSERVE	20
ART. 24 – CALCUL DES PÉNALITÉS HORAIRES POUR RETARD	20
ART. 25 – MESURES EXCEPTIONNELLES	21
25.1 SECTION IMPRATICABLE	21
25.2 NEUTRALISATION PARTIELLE	21
25.3 NEUTRALISATION COMPLÈTE D'UN CONTRÔLE	21
25.4 DEMANDE DE TOLÉRANCE CH SPÉCIALE ET/OU LIAISON.....	21

ART. 26 – SPECIALES	21
ART. 27 – PREMIERE JOURNEE – FIN DE JOURNEE	23
ART. 28 – ORGANISATION DE LA FIN DE LA PREMIERE JOURNEE	24
ART. 29 – FIN D'EPREUVE.....	24
ART. 30 – RECLAMATIONS	25
ART. 31 – OFFICIELS	25
ART. 32 – JURY.....	25
ART. 33 – REGLES ENVIRONNEMENTALES	26
ART. 34 – RECAPITULATIF DES SANCTIONS	27

ART. 1 – CALENDRIER

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. peuvent prétendre organiser une épreuve de Championnat. Il convient d'en faire la demande avant le 1^{er} octobre de l'année précédente.

Le calendrier est disponible sur le site internet FFM : <https://ffm.ffmoto.org/calendrier>

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

ART. 2 – TITRES ET RECOMPENSES

2.1 Championnat de France

Des titres de Champions de France sont décernés aux vainqueurs des classements suivants : par classe dans les trois catégories (Elite, Nationale et Juniors), dans les catégories Espoirs 125 cc 2T, Féminines, Vétérans Or, Argent et Bronze.

Les titres de Champions de France ne sont décernés dans les catégories que si au moins 5 pilotes figurent au classement.

2.2 Trophée Team Constructeurs

2.2.1 – Concept

Créer un Trophée Team Constructeurs sur le Championnat de France d'Enduro Elite par catégorie E1, E2, E3.

2.2.2 – Modalité d'inscription

Pour y participer, les Teams doivent retourner à la F.F.M. (enduro@ffmoto.com) le bulletin d'engagement prévu à cet effet au plus tard 15 jours avant la 1^{ère} épreuve, comprenant le nom du Team Constructeur ainsi que le nom des pilotes composant le team et leur catégorie.

2.2.3 – Pilotes

Sont éligibles les pilotes des Teams du Paddock A inscrits en catégorie Elite E1, E2 ou E3 à l'intégralité du Championnat. Un Team Constructeur peut avoir plusieurs pilotes par catégorie et le nombre de pilotes par Teams n'est pas limité. Une fois communiquée à la F.F.M., la liste ne peut plus être modifiée.

2.2.4 – Classement

Les pilotes inscrits au Trophée Team Constructeurs acquièrent pour chaque jour de course selon leur classement au sein de leur catégorie des points selon le barème suivant : 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 et 1. Il n'est tenu compte, pour établir ce classement, que des pilotes inscrits au Trophée.

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

Si un Team engage plusieurs pilotes dans la même catégorie, seul le résultat du pilote du Team le mieux classé dans sa catégorie est comptabilisé pour établir le classement de la journée.

A la fin de chaque journée, le team manager du vainqueur **de chaque catégorie** est invité à monter sur le podium avec présentation de la moto au pied du podium.

En fin d'année, le Team comptabilisant le plus de points remporte le titre de Vainqueur du Trophée Team Constructeurs dans chaque catégorie. En cas d'ex-aequo, le dernier meilleur résultat obtenu par les Teams ex-æquo est prépondérant.

2.3 Challenge Team National

2.3.1 – Concept

Créer un Challenge Team National sur le Championnat de France d'Enduro.

2.3.2 – Modalité d'inscription

Pour y participer, les Teams doivent envoyer à la F.F.M. (enduro@ffmoto.com) au plus tard 15 jours avant la 1^{ère} épreuve le nom du Team engagé et le nom des dix pilotes maximum composant ce team en retournant le bulletin d'engagement prévu à cet effet. Un minimum de 5 Teams est requis pour que ce Challenge soit mis en place.

2.3.3 – Choix des pilotes

Les pilotes, au nombre de deux minimum et dix maximum pourront être National 1, National 2, National 3, Espoirs 125 cc 2T, Féminines, **Vétérans Bronze, Argent et Or** et doivent être inscrits à la totalité du Championnat. Une fois communiquée à la F.F.M., la liste ne peut plus être modifiée. Chaque team ne peut engager qu'une seule équipe au titre du Challenge.

2.3.4 – Classement

A la fin de chaque journée de course, le classement de ce Challenge est établi sur le cumul des résultats réalisés à la journée par les deux meilleurs pilotes de chaque team. Si un seul pilote termine la course, le cumul des temps de la journée lui permettra d'être classé.

Toutefois, il est automatiquement classé après les équipes ayant terminé la journée de course à au moins deux pilotes. Le barème des points de ce Challenge est le suivant : 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 et 1.

En fin d'année, le Team comptabilisant le plus de points remporte le titre de Vainqueur du Challenge Team National. En cas d'ex-aequo, le dernier meilleur résultat obtenu par les Teams ex-æquo est prépondérant.

Si une catégorie est neutralisée, le classement doit être réalisé sur le même nombre de spéciales chronométrées.

ART. 3 – CONCURRENTS

3.1 Capacité

Le nombre de concurrents admis à prendre le départ ne doit pas être supérieur à 7 par kilomètre de circuit, avec un maximum de 370 partants, dont 5 places réservées, jusqu'à 15 jours avant l'épreuve au club organisateur. En plus de ces 370 partants, la FFM conserve la possibilité d'engager 5 pilotes supplémentaires.

3.2 Ouverture du Championnat

Peut concourir pour le titre de Champion de France tout pilote titulaire d'une licence annuelle délivrée par la FFM (NCO, FIM EUROPE ou FIM).

La commission se réserve le droit d'autoriser dix licences « une manifestation » par épreuve. Ces pilotes titulaires d'une licence « une manifestation » ne sont pas classés au championnat mais uniquement à la journée.

ART. 4 – CLASSEMENT

4.1 De l'épreuve

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

Championnats :

Elite E1 Elite E2 Elite E3	Juniors E1 Juniors E2 et E3 16 ans minimum - 23 ans maximum au 1er janvier de l'année du Championnat	Nationale E1 Nationale E2 Nationale E3	Espoirs 125cc 2T <i>moins de 21 ans au 1er janvier de l'année du Championnat</i>	Féminines <i>Open : issues des classes E1, E2, E3</i>	Vétérans Bronze : 37 – 43 ans Argent : 44 – 50 ans Or : + de 51 ans
E1 = de 100 cc à 125 cc 2T et de 175 cc à 250 cc 4T E2 = de 126 cc à 250 cc 2T et de 290 cc à 450 cc 4T E3 = de 290 cc à 500 cc 2T et de 475 cc à 650 cc 4T					

Les machines électriques peuvent participer au championnat, à la condition d'avoir au préalable subi une expertise permettant de déterminer la classe dans laquelle elles évoluent.

Les motos électriques suivantes sont autorisées à rouler dans les différentes catégories susvisées :

Marque	Modèle	E1	E2	E3
Stark Future	Stark Varg*	Bridage à 48cv	Bridage à 60cv	Supérieur à 60cv

*** Les motos Stark Varg doivent respecter les limites de puissance fixées ci-dessus. Ce bridage doit être réalisé par le Commissaire Technique de la manifestation lors des contrôles préalables via le « Race Mode » et sera effectif pendant 72h.**

En cas d'égalité sur la totalité des spéciales chronométrées entre deux pilotes, ces pilotes seront ex-aequo et marqueront le même nombre de points Championnat. Les points Championnat suivants sont, par conséquent, décalés.

En cas de changement de catégorie et/ou de classe à la dernière épreuve ou dans le cadre d'une participation unique à la dernière épreuve du championnat, le pilote n'apparaît pas dans le classement du championnat de sa nouvelle catégorie. Les points qu'auraient pu marquer ce pilote sont réattribués aux pilotes suivants.

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

Tout pilote participant à une épreuve de Championnat du Monde ou d'Europe d'Enduro organisée le même week-end qu'une épreuve de championnat de France se voit réattribuer des points en

championnat de France ainsi qu'au classement scratch, dans la limite de 2 épreuves, sous réserve que :

- les épreuves soient de la même spécialité ;
- le pilote ait participé à toutes les épreuves de championnat de France n'étant pas en concurrence de date ;
- le pilote soit titulaire d'une licence FIM ou FIM Europe délivrée par la FFM.

Ce calcul se fait au prorata de la totalité des manches disputées en championnat de France. Ces points sont rajoutés à l'issue de la finale du championnat de France auquel il est régulièrement engagé.

Exemple : un pilote n'ayant pu disputer deux manches du championnat de France pour cause de concurrence de date, championnat dans lequel il a inscrit une moyenne de 15 points sur l'ensemble des manches disputées, il peut alors prétendre au bénéfice d'un report de 30 points complémentaires.

Challenge et Trophée :

- Challenge Team National
- Trophée Team Constructeurs

4.2 Du Championnat

Les points des classements par classe pour les trois catégories acquis chaque jour par les pilotes français et étrangers licenciés FFM sans tenir compte, le cas échéant, des pilotes ayant changé de catégorie et/ou de classe à la dernière épreuve du Championnat, sont attribués selon le barème suivant : 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 et 1.

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

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

ART. 5 – DEFINITION DES CATEGORIES

5.1 Elite

La catégorie Elite 2026 comprend les :

- 40 premiers pilotes du classement Scratch Elite/Juniors 2025,
- pilotes classés à partir de la 41^{ème} place du Scratch Elite/Juniors 2025 ayant choisi de rester dans cette catégorie,
- 3 premiers Juniors du Scratch Elites/Juniors 2025
- 10 premiers du Scratch National/Espoirs 2025 (*),
- pilotes français ou étrangers inscrits au Championnat du Monde d'Enduro et/ou FIM Europe de l'année précédente,
- pilotes « wild-cards » possédant un palmarès sportif sous réserve d'accord de la Commission.

(*) Voir Article 4 du présent règlement

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

5.2 Junior

La catégorie Junior 2026 comprend les :

- pilotes classés dans les 40 premiers du Scratch Elites/Juniors de l'année précédente et ayant moins de 23 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat (sauf les 3 premiers Juniors du Scratch Elites/Juniors 2025 qui montent en Elite),

- pilotes classés à partir de la 41^{ème} place du Scratch Elite/Juniors de l'année précédente ayant moins de 23 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat et ayant choisi de rester dans cette catégorie,
- pilotes Espoirs ayant terminé dans les 10 premiers du Scratch National/Espoirs 2025,
- pilotes âgés de moins de 23 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat désirant rouler dans cette catégorie.

5.3 Nationale

La catégorie Nationale 2026 comprendra les :

- pilotes Elites ou Juniors classés à partir de la 41^{ème} place du Scratch Elite/Junior de l'année précédente ayant choisi cette catégorie,
- pilotes classés à partir de la 11^{ème} place du Scratch National/Espoirs de l'année précédente,
- pilotes désirant rouler dans cette catégorie et ne répondant pas aux critères définis aux points 5.1 et 5.2.

Un pilote classé dans les 10 premiers du classement Scratch National/Espoirs refusant son passage dans la catégorie supérieure ne marque pas de points au Championnat l'année suivante.

La Commission Nationale d'Enduro étudiera les demandes de dérogation écrites et motivées de pilotes, envoyées avant l'ouverture du championnat.

L'attribution des points pour le classement Scratch Elite/Juniors se fait selon le barème suivant : 40, 39, 38, 37, 36, 35, 34, 33, 32.....5, 4, 3, 2, 1 pour chacune des manches. Le classement final est établi sur la totalité des résultats.

L'attribution des points pour le classement Scratch national se fait selon le barème suivant : 40, 39, 38, 37, 36, 35, 34, 33, 32, 5, 4, 3, 2, 1, pour chacune des manches. Le classement final est établi sur la totalité des résultats.

Ce classement ne donne lieu à aucune délivrance de titre et n'a pour seul objet d'affecter les pilotes dans les différentes catégories les années suivantes.

5.4 Vétérans Bronze, Argent, Or

Les pilotes éligibles aux catégories Vétérans Bronze, Argent et Or peuvent choisir entre ces catégories et une catégorie nationale. Ils ne peuvent pas cumuler les deux classements.

L'âge minimum et maximum des pilotes s'apprécie au 1^{er} janvier de l'année en cours.

Vétérans bronze : de 37 à 43 ans

Vétérans argent : de 44 à 50 ans

Vétérans or : + de 51 ans

ART. 6 – ENGAGEMENTS

Les pilotes s'engagent sur le site : <https://ffm.engage-sports.com>.

Les droits d'engagement sont fixés à :

➤ Engagements à l'année :

- 245 euros pour les pilotes Elites et Juniors,
 - 225 euros pour les pilotes Nationaux.
- Les engagements à l'année sont ouverts du **7 janvier au 8 mars** inclus.

➤ Engagements épreuve par épreuve :

- 265 euros pour les pilotes Elites et Juniors,
- 245 euros pour les pilotes Nationaux.

Les engagements épreuve par épreuve sont ouverts à partir du **9 mars et clos le dimanche précédent chaque épreuve à 23h59.**

Dix jours avant la fermeture, les inscriptions sont majorées de 30€.

Le paiement du droit d'engagement se fait uniquement par carte bancaire. Le pilote doit s'assurer que la carte bancaire utilisée pour le paiement soit valide jusqu'au dernier prélèvement de la saison, faute de quoi son paiement reviendra impayé et générera des frais. En cas de changement de carte bancaire en cours de saison, le pilote a la responsabilité de procéder au changement de celle-ci sur le site Engage-sports.com en se rendant sur chaque course et en cliquant sur « Changement de ma carte bancaire ».

Païement revenu impayé

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

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est automatiquement désengagé de l'épreuve, ainsi que des épreuves suivantes.

Désistement

Attention : En cas de désistement, les droits d'engagement sont remboursés (déduction faite des frais administratifs de 30 euros), de la manière suivante :

- **En totalité jusqu'à 30 jours avant l'épreuve,**
- **50% jusqu'à 21 jours avant l'épreuve,**
- **A moins de 21 jours, le montant du remboursement est laissé à l'appréciation du club.**

Toute réclamation relative au remboursement des droits d'engagement est à réaliser auprès du club organisateur.

➤ Annulation d'une épreuve ou d'une journée de course

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

Si une journée de course est arrêtée prématurément, les résultats ne sont validés que si la majorité des pilotes de chaque catégorie a réalisé au moins 2/3 des spéciales selon le nombre de spéciales prévues par la Direction de course le matin de la journée de course.

ART. 7 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents régulièrement engagés doivent se présenter eux-mêmes à l'accueil administratif qui se déroule le vendredi suivant le planning horaire. En cas de Super Test, ces horaires peuvent être modifiés. Le lieu et les horaires doivent être précisés dans le règlement particulier. Les pilotes doivent se munir des éléments listés ci-dessous :

- la licence de l'année en cours,
- le permis de conduire,
- la carte grise du motorcycle (les cartes grises barrées ne sont pas acceptées),
- le procès-verbal de réception établi par le service des mines (pour les réceptions à titre isolé),

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

- l'attestation d'assurance de la moto. Dans le cas d'une attestation d'assurance type garage ne précisant pas le numéro d'immatriculation, celle-ci doit être accompagnée d'un document émanant de l'assureur certifiant que la machine est bien assurée pour l'utilisateur désigné. En cas de prêt de la machine, l'attestation d'assurance doit comporter le nom du titulaire de la carte grise,
 - **Le casque,**
 - **La dorsale.**

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

En contrepartie, l'organisateur remet aux concurrents :

- les cartons de contrôles de passage (peuvent être également remis au moment du départ au parc fermé),
- un bracelet d'identification.

Les informations relatives à la course et à l'organisation sont disponibles sur Sportity le lundi précédent l'épreuve. Les temps impartis y sont publiés la veille de chaque journée de course.

ART. 8 – MOTOCYCLES – VERIFICATIONS TECHNIQUES

Voir : REGLES TECHNIQUES GENERALES ENDURO

Après l'accueil administratif, les pilotes eux-mêmes doivent présenter leur machine dûment homologuée, dans un parfait état de propreté, au contrôle technique. Les contrôles techniques se déroulent le vendredi **suivant le planning horaire**. En cas de Super Test, ces horaires pourront être modifiés.

CAMERAS

L'utilisation des caméras sur le Championnat de France d'Enduro n'est pas autorisée. Seule la production du Championnat est autorisée à réaliser des images.

Les commissaires techniques contrôlent la conformité du système antivol.

IMPORTANT

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

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

→ SANCTION

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

ART. 9 – PLAQUE NUMERO ET COULEUR

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

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

Elite E1	Fond noir	Chiffres blancs
Elite E2	Fond rouge	Chiffres blancs
Elite E3	Fond jaune	Chiffres noirs
Juniors	Fond bleu	Chiffres blancs
Nationale / Vétérans	Fond vert	Chiffres blancs
Espoirs 125 cc 2T	Fond blanc	Chiffres noirs
Féminines	Fond violet	Chiffres blancs

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

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

ART. 10 – PARC FERME

La réalisation du parc fermé doit être constituée d'une double barrière attachée mécaniquement, c'est-à-dire nécessitant l'aide d'un outil pour ouvrir les barrières. Celles-ci doivent être suffisamment hautes pour ne pas être enjambées afin d'en interdire l'entrée à toute personne non autorisée. Un seul accès permet l'entrée ou la sortie de celui-ci sur la zone de départ. Le parc fermé doit être éclairé toute la nuit et deux gardiens doivent être en permanence à l'intérieur de celui-ci avec leur chien de garde. Un système de vidéosurveillance peut compléter le dispositif.

Une fois le contrôle technique terminé, le pilote doit pousser sa machine immédiatement au parc fermé. Il doit, par ailleurs, équiper sa machine, en complément d'un éventuel système d'origine, d'un système antivol individualisé (chaîne cadénassée, bloc-disque ou U de classe SRA) et quitter immédiatement le parc sans la bâcher.

Si un pilote ne peut ouvrir le système antivol, la moto est déplacée, sous le contrôle du Commissaire Technique, dans un lieu dédié, hors du parc fermé, où le pilote est autorisé à utiliser tous les moyens adéquats pour ouvrir le système antivol. Si cette intervention ne permet pas au pilote de prendre le départ à son heure idéale, il lui est proposé une autre heure de départ sans pénalité de temps.

Dès lors que la moto est mise en parc fermé, ni le pilote, ni son assistant ne sont plus autorisés à effectuer quoi que ce soit sur leur motocycle (ou sur tout autre).

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

Suivant l'horaire validé par le jury le pilote peut y récupérer son motocycle et le pousser jusqu'à la zone de départ.

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

➔ **SANCTIONS**

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	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Travailler sur son motocycle ou sur 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 au parc fermé

ATTENTION

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

ART.11 – ZONE DE DEPART

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

Dans toute la zone parc et départ, le déplacement des machines doit se faire moteur à l'arrêt. Cependant, si le parc fermé est éloigné de la zone de départ, le pilote peut démarrer sa moto sur autorisation d'un officiel de course pour rejoindre la zone de départ en suivant le fléchage indiqué selon la procédure normale.

➤ **SANCTIONS**

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	1 minute
Travailler ou ravitailler sur son motocycle	sanction prévue par le Code Sportif National ou sur un autre 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

ART. 12 – REPARATIONS

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

- **Réparations du système d'échappement**

12.1

Le coureur qui souhaite réparer ou remplacer le silencieux de sa machine est autorisé à le faire à la fin du premier jour, après le dernier contrôle horaire et avant de rentrer au parc fermé. Le travail doit être effectué sous la supervision d'un officiel. 30 minutes supplémentaires sont allouées aux coureurs pour effectuer ce travail. Cette règle s'applique également aux coureurs qui, pour une raison ou une autre, ont été priés par le Directeur de course de faire contrôler leurs machines. Le coureur peut demander autant de contrôles de niveau sonore qu'il le désire pendant les 30 minutes allouées.

➤ **SANCTIONS**

A la fin des 30 minutes, si le niveau sonore est au-dessus des normes prescrites, le pilote sera disqualifié et interdit de départ pour le jour suivant.

12.2

Le coureur obligé, suite à un contrôle de bruit ou à l'ordre donné par un officiel de réparer ou remplacer le silencieux de sa machine, est autorisé à le faire à chaque contrôle horaire. Si une moto ne passe pas le contrôle du bruit, le coureur doit immédiatement remédier au problème avant le prochain contrôle de bruit.

12.3

Sur tout le parcours et avant l'entrée dans le parc fermé, à la fin de chaque jour, les Commissaires Techniques, peuvent contrôler n'importe quelle machine. Le temps passé pour ce contrôle est neutralisé.

➔ **SANCTIONS**

Si la machine, pendant ce contrôle, excède de 2 dB/A le maximum autorisé, le pilote est pénalisé de 60 secondes la première fois et est disqualifié de la manche la seconde fois.

ART. 13 – RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

ATTENTION

Le ravitaillement en carburant est autorisé pendant le temps de mécanique au dernier contrôle du 1^{er} jour et à tous les points indiqués par l'organisateur, avec un maximum de trois ravitaillements y compris au CH de départ et d'arrivée, à l'intérieur des limites prévues, entre les drapeaux blancs et jaunes.

Il doit être effectué impérativement moteur à l'arrêt, moto stationnée sur un tapis environnemental. Aucun carburant ne peut être transporté par le pilote ou sur sa moto, autrement que dans le réservoir.

➔ **SANCTIONS**

Ravitaillement moteur en marche	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Ravitaillement effectué sur le parcours	sanction prévue par le Code Sportif National hors des contrôles horaires avec assistance pouvant aller jusqu'à la disqualification
Récipient supplémentaire pour transport	sanction prévue par le Code Sportif National de l'essence 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

ART. 14 – AIDE EXTERIEURE

L'aide extérieure consiste en l'accomplissement par toute personne autre que le pilote, y compris un officiel, dans l'exercice de ses fonctions de toute action entraînant un contact avec la moto.

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

Tous les autres points ou zones sont considérés « sans assistance », sauf dans la zone de mécanique.

Seul le remplacement des pneumatiques doit être effectué par le pilote et uniquement au dernier contrôle horaire du 1^{er} jour.

NOTA :

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

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

➔ **SANCTIONS**

Hors des limites prévues et hormis les activités précisées ci-dessus, toute aide extérieure entraîne la sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification du pilote.

ART. 15 – ZONE DE MECANIQUE

Elle est située au départ et à l'arrivée de chaque spéciale. Seul le pilote peut intervenir sur sa moto avec l'apport de pièces extérieures.

ART. 16 – DEPARTS

Ordre des départs :

Pour la première épreuve :

- les pilotes Elites partent selon la place obtenue dans les classements par classe de l'année précédente,
 - les pilotes Juniors partent selon la place obtenue dans le classement de l'année précédente,
- Les autres pilotes Elites, Juniors et Nationaux partent par classe dans l'ordre des numéros,

Pour les épreuves suivantes, les pilotes partent selon leur place aux classements provisoires par classe. Les pilotes n'ayant pas marqué de points partiront par classe dans l'ordre des numéros : Elites ayant marqué des points, suivis des Elites ayant 0 point selon l'ordre des numéros. L'ordre des départs est identique pour les 2 jours.

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

1^{ère} manifestation : Elites E1 – Elites E2 – Elites E3 – Juniors E1 - Juniors E2 - Juniors E3 –
Espoirs 125 cc 2T - Féminines – Nationaux 1 – Nationaux 2 – Nationaux 3 –
Vétérans Bronze – Vétérans Argent – Vétérans Or

2^{ème} manifestation : Elites E2 – Elites E3 – Elites E1 - Juniors E2 - Juniors E3 - Juniors E1 –
Espoirs 125 cc 2T - Féminines – Nationaux 2 – Nationaux 3 – Nationaux 1 –
Vétérans Argent – Vétérans Or – Vétérans Bronze

3^{ème} manifestation : Elites E3 – Elites E1 – Elites E2 - Juniors E3 – Juniors E1 – Juniors E2–
Espoirs 125 cc 2T - Féminines – Nationaux 3 – Nationaux 1 – Nationaux 2 –
Vétérans Or – Vétérans Bronze – Vétérans Argent

4^{ème} manifestation : Elites E1 – Elites E2 – Elites E3 – Juniors E1 - Juniors E2 - Juniors E3 –
Espoirs 125 cc 2T - Féminines – Nationaux 1 – Nationaux 2 – Nationaux 3 –
Vétérans Bronze – Vétérans Argent – Vétérans Or

5^{ème} manifestation : Elites E2 – Elites E3 – Elites E1 - Juniors E2 - Juniors E3 - Juniors E1 –
Espoirs 125 cc 2T - Féminines – Nationaux 2 – Nationaux 3 – Nationaux 1 –
Vétérans Argent – Vétérans Or – Vétérans Bronze

Les tranches de numéros de chaque catégorie sont les suivantes :

Elites E1 :	1 à 99
Elites E2 :	1 à 99
Elites E3 :	1 à 99
Juniors E1 :	1 à 39
Juniors E2 :	40 à 59
Juniors E3 :	60 à 99
Espoirs 125 cc 2T :	1 à 99
Féminines :	1 à 25
Nationaux 1 :	101 à 299
Nationaux 2 :	301 à 499
Nationaux 3 :	501 à 699
Vétérans bronze :	700 à 799
Vétérans argent :	800 à 899
Vétérans or :	900 à 999

ART. 17 – PRESENTATION AU DEPART

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

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

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

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

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

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

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

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

Un coureur dont le cas est examiné et qui désire prendre le départ pourra le faire, sauf si des raisons de sécurité sont invoquées. Le coureur perd son droit au départ seulement après confirmation de sa sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification par le Jury.

Eclairage - IMPORTANT

Au départ des 1^{er} et 2^{ème} jours, la machine doit avoir obligatoirement une plaque phare en état de fonctionnement qui aura été préalablement contrôlée lors du contrôle technique pour la 1^{ère} journée et avant l'entrée au parc fermé en fin de 1^{ère} journée pour la seconde journée de course. Un panneau "phare allumé" placé devant la zone de départ rappelle cette obligation. Tout concurrent dont la lumière ne fonctionne pas doit l'avoir réparé au plus tard dans les 15 minutes après avoir satisfait à la procédure de départ.

La réparation de la lumière à la fin de la 1^{ère} journée de course peut être effectuée selon la même procédure que le système d'échappement.

→ **SANCTIONS**

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
Mise en marche du moteur dans la zone de départ avant le signal du Commissaire	1 minute
Ligne des 20 mètres non franchie aux conditions ci-dessus	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

ART. 18 – ITINERAIRE

Il est composé de :

- un parcours de liaison à réaliser en un temps imparti et comprenant des contrôles horaires (4 CH recommandés) ; le temps de course préconisé est de 8h hors mécanique.
- tests chronométrés.

Le kilométrage doit comporter 380 kms pour les catégories Elites (tolérance plus ou moins 10 %) en deux jours comprenant seulement 20 % de voies goudronnées au maximum sur trois boucles journalières (recommandé) de 70 kms (plus ou moins 10 %).

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

Les distances officielles doivent être considérées comme exactes.

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

➤ **SANCTIONS**

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

ART. 19 – TEMPS IMPARTIS

La catégorie Nationale peut disposer d'un temps différent de la catégorie Elite selon la difficulté du terrain.

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

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

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

ART. 20 – SIGNALISATIONS

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

Il est interdit de quitter l'itinéraire indiqué sur les feuilles de route et fléché, pour quelque raison que ce soit.

Il incombe aux conducteurs de suivre cet itinéraire, et le fait de s'être égaré ne sera pas accepté comme excuse pour un retard ou pour avoir manqué un contrôle horaire ou de pointage.

- cas 1 : un seul sens de circuit : fléchage rouge ou possibilité d'une couleur par boucle,
- cas 2 : deux sens de circuit, flèches de couleur différentes.

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

➤ **SANCTIONS**

Sortir volontairement du parcours fléché	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	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

Des exemplaires de toutes les flèches et panneaux utilisés sur le parcours doivent être exposés au point d'information.

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

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

Drapeaux blancs : placés au début de la zone de ravitaillement.

Drapeaux jaunes : placés de façon visible avant la table de contrôle, ils indiquent la fin de la zone de ravitaillement. Après avoir passé ces drapeaux avec la machine, le pilote doit obligatoirement pointer.

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

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

ART. 21 – CONTROLES HORAIRES

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

Les contrôles horaires sont au nombre de quatre (recommandé) (cinq en cas de circuit type "cerise"), chacun d'entre eux étant considéré comme une épreuve indépendante. Les moyennes retenues peuvent être différentes et les pénalisations subies sont additionnées les unes aux autres.

L'assistance et le ravitaillement sont autorisés à trois CH maximum désignés par l'organisateur.

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

Il est conseillé de ne pas séparer chaque contrôle horaire de son suivant immédiat de plus de 50 kms.

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

L'heure de pointage retenue est l'heure de passage lorsque la roue franchit la ligne de détection du transpondeur.

ATTENTION

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

➤ **SANCTIONS**

Retard de plus de 30 mn à un CH	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification. Elle s'apprécie à chaque CH à partir de l'heure théorique de pointage
Retard de plus de 60 mn pour les féminines	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non-utilisation du tapis environnemental	1 minute

ART. 22 – CONTROLES DE PASSAGE

Des contrôles de passage sont placés également sur l'itinéraire pour vérifier si les concurrents empruntent correctement le parcours. Ils peuvent être ou non indiqués sur la feuille de route. Ils sont signalés par des drapeaux bleus placés de part et d'autre de l'itinéraire, 200 mètres avant le poste de contrôle.

Le numéro des motos est parallèlement inscrit sur une feuille de cent qui servira de preuve de passage en cas de réclamation.

L'arrêt est obligatoire devant la table.

➤ **SANCTIONS**

Manquer un contrôle de passage	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Se faire pointer sans marquer l'arrêt	1 minute

ART. 23 – ARTICLE RESERVE

ART. 24 – CALCUL DES PENALITES HORAIRES POUR RETARD

Chaque minute d'avance ou de retard sur l'heure idéale est sanctionnée de 60 secondes de pénalité.

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

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

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

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

ART. 25 – MESURES EXCEPTIONNELLES

25.1 Section impraticable

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

25.2 Neutralisation partielle

Si, pour une cause imprévue (ex : un problème dans la spéciale a bloqué pendant trois minutes les départs de cette spéciale), le Directeur de Course ou l'officiel présent doit établir la liste des pilotes concernés et le temps de neutralisation et la communiquer au chronométrage. Au CH suivant cette neutralisation tout pilote ayant un retard inférieur ou égal à cette neutralisation n'aura pas de pénalités.

25.3 Neutralisation complète d'un contrôle

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

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

25.4 Demande de tolérance CH spéciale et/ou liaison

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

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

ART. 26 – SPECIALES

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

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

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

Le coureur doit passer l'arrivée et ne peut pas s'arrêter dans les 30 mètres suivants. La ligne des 30 mètres doit être signalée par un panneau.

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

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

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

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

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

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

ATTENTION

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

➤ **SANCTIONS**

Couper volontairement le balisage	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
Reconnaître la spéciale autrement qu'à pied avant la course	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

26.1 Super Test (ST)

Un Super Test peut être organisé le vendredi soir pour les pilotes inscrits en catégories Elite, Junior, Espoir, et Féminine. Il doit être précisé dans le Règlement particulier de l'épreuve et faire l'objet de l'accord de la commission. Il se déroule entre 17h00 et 22h00 maximum. Sa durée est d'une minute au minimum et d'une minute et 45 secondes au maximum.

Le Super Test consiste en une course sur un tracé de la forme d'un huit, le départ et l'arrivée se trouvant au même endroit. Chaque pilote effectue deux tours complets de piste, qu'ils sont autorisés à reconnaître en amont (pendant une période limitée).

Le départ est donné simultanément à deux pilotes côte à côte, celui qui a le numéro le moins élevé sera sur la gauche de la ligne de départ.

Les temps obtenus lors du Super Test comptent dans le classement de la journée du samedi. Le temps maximum enregistré est le meilleur temps de passage dans chaque catégorie (Elite E1 E2 E3, Junior E1 E2 E3, Espoirs, Féminine) + 25%.

Exemple : si le meilleur coureur en Elite enregistre un temps de 1'40", le moins bon temps enregistré dans sa catégorie est de $1'40'' + 25\% = 2'05''$. Il en est de même pour toutes les catégories.

A la fin du Super Test, le pilote rentre au paddock où, il peut effectuer sa mécanique. Il doit ensuite remettre sa moto en parc fermé.

Si un coureur arrive en retard sur la ligne de départ du Super Test mais avant que tous les pilotes de sa catégorie ne soient partis, il part à la fin de sa catégorie. Il est, en plus de son temps enregistré, pénalisé de 20 secondes supplémentaires qui s'ajoutent au temps total de la journée du samedi.

Si un coureur ne peut pas finir le Super Test à la suite d'une chute ou d'un incident mécanique quelconque, il peut ramener (ou son assistance) sa moto au Paddock. Ce coureur doit rentrer sa moto dans le Parc Fermé selon la procédure habituelle du Championnat de France. Il obtient alors le moins bon temps enregistré de sa catégorie, auquel s'ajoute une pénalité de 30 secondes, ajoutée au temps total de la journée du samedi.

Si un pilote suit la procédure de départ du vendredi mais n'arrive pas ou arrive sur la ligne de départ après le début de la catégorie suivante, il ne prend pas le départ du Super Test et lui est attribué le plus mauvais temps enregistré de sa catégorie, ainsi qu'une pénalité de 60 secondes qui sera ajoutée à son temps total du samedi.

Si un coureur ne participe pas au Super Test, lui est attribué le plus mauvais temps enregistré dans sa catégorie, ainsi qu'une pénalité de 80 secondes qui est ajoutée à son temps total du samedi. Il peut néanmoins prendre le départ normalement le samedi.

Si un coureur se fait dépasser par l'autre coureur dans le premier tour du Super Test, il est arrêté à la ligne d'arrivée et considéré comme ayant abandonné. Lui est attribué le plus mauvais temps enregistré de sa catégorie, plus une pénalité de 30 secondes, ajoutée à son temps total du samedi. Il peut prendre le départ le samedi.

Si un coureur effectue le Super Test et enregistre un temps mais ne parvient pas à atteindre le Pré-finish dans le temps imparti, lui est infligée une pénalité de 30 secondes en plus du temps du Super Test. Cette pénalité est ajoutée à son temps du samedi.

➤ **Drapeau rouge**

Lorsque le Super Test doit être arrêté en raison d'un drapeau rouge, le coureur à l'origine du drapeau rouge est considéré comme ayant abandonné ce Super Test. Lui est attribué le plus mauvais temps enregistré de sa catégorie, plus une pénalité de 30 secondes, ajoutée à son temps total du samedi. Il peut prendre le départ le samedi.

L'autre coureur qui a été arrêté à la suite du drapeau rouge peut effectuer un nouveau départ seul.

➤ **Tableau récapitulatif des sanctions**

Départ anticipé ou en retard	Pénalité fixe de 5"
Coureur en retard au départ mais avant la fin de sa catégorie	20" de pénalité en plus de son temps enregistré
Abandon (chute ou problème mécanique) après le départ du Super Test	30" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré dans sa catégorie
Le coureur est dépassé dans le premier tour par l'autre coureur ou provoque un arrêt par le drapeau rouge et est considéré comme abandonné	30" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré dans sa catégorie
Coureur qui suit la procédure de départ du vendredi mais n'arrive pas ou arrive en retard sur la ligne de départ, après le début de la catégorie suivante	60" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré de sa catégorie (il n'est pas autorisé à prendre le départ du Super Test)
Coureur ne suivant pas la procédure de départ du vendredi et ne participant pas au Super Test	80" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré dans sa catégorie

Les autres pénalités de temps prononcées par la Direction de Course seront ajoutées au temps total du samedi.

ART. 27 – PREMIERE JOURNEE – FIN DE JOURNEE

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

Au pré-finish et au dernier contrôle horaire, le pilote a la possibilité de pointer en avance de son heure idéale.

Dès que les pilotes ont franchi le CH de pré-finish, ils disposent de 15 minutes minimum, quelle que soit leur catégorie, pour opérer les réparations nécessaires sur leur machine.

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

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

Le nettoyage des motocycles, de quelque nature que ce soit, est interdit.

➤ **SANCTIONS**

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

ART. 28 – ORGANISATION DE LA FIN DE LA PREMIERE JOURNEE

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

Pour tous les pilotes, la procédure suivante est applicable :

- a) Immédiatement après le pointage au CH d'arrivée, les pilotes poussent leur moto vers la zone des vérifications techniques contiguë.
- b) En cas d'abandon ou de retard supérieur à > 30 mn (ou de > 60 mn pour la catégorie Féminines) ayant entraîné la sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification, les pilotes désireux de prendre part à la course du lendemain doivent se présenter au CH d'arrivée avant l'expiration d'un délai fixé à une heure (1 h 30 mn pour la catégorie Féminines) décompté à partir de leur heure théorique de pointage d'arrivée. Ils doivent obligatoirement procéder aux contrôles techniques.
- c) Le changement du châssis (cadre) est interdit.

➔ **SANCTIONS**

Moteur en marche après avoir franchi le dernier CH	1 minute
Retard au dernier CH	1 minute de pénalité par minute de retard
Moto non présentée au contrôle technique après abandon	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

ART. 29 – FIN D'EPREUVE

Pendant ce temps, les commissaires chargés de la vérification technique doivent s'assurer que toutes les pièces marquées sont bien en place sur la moto et qu'aucune irrégularité n'a été commise. Dans le cas contraire, le ou les pilote(s) concerné(s) doivent être convoqués pour constatation. La mise en parc fermé n'est pas systématique.

Une remise des prix est organisée après chaque journée de course pour toutes les catégories à partir de 17h30.

Les trois premiers pilotes classés devront obligatoirement assister à la remise des prix. Pour le Championnat Team, le Team Manager doit être présent sur le podium accompagné de la moto du pilote vainqueur.

En cas d'absence non justifiée auprès du Président du Jury, une amende forfaitaire de 100 € peut être appliquée. En cas de non-paiement dans les huit jours, les points marqués lors de l'épreuve seront retirés. Cette règle est également applicable pour la remise des prix du Championnat.

→ **SANCTIONS**

Motocycle remplacé	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Absence d'une ou plusieurs pièces marquées	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Sortir la moto du parc fermé avec le moteur en marche	1 minute

ART. 30 – RECLAMATIONS

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

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

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

ART. 31 – OFFICIELS

Désignés par la Commission d'Enduro	Fournis par le club
<ul style="list-style-type: none">↪ Des chronomètres officiels chargés d'assurer le chronométrage,↪ Un responsable contrôle administratif, également membre du jury↪ Un délégué (Président du Jury),↪ Un Membre du Jury,↪ Un directeur de course,↪ Un responsable technique et deux commissaires techniques.	<ul style="list-style-type: none">↪ un responsable sur chaque spéciale,↪ un officiel licencié à chaque contrôle horaire afin de veiller à la sécurité et à l'application du règlement.

ART. 32 – JURY

Le Jury tient au minimum trois réunions, la première se déroulant le vendredi matin, avant le début des contrôles administratifs. Il est composé d'un Président du Jury et de deux commissaires sportifs. Le Directeur de course doit assister aux réunions de Jury, mais n'a pas le droit de vote. D'autres officiels peuvent être admis avec voix consultative. Le rapport du Jury doit être affiché.

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

- le Directeur de course,
- le secrétaire du Jury,
- le responsable des Commissaires Techniques de la F.F.M.,
- le responsable du chronométrage,
- le responsable de la sécurité et/ou le Médecin chef,
- le responsable du contrôle administratif,
- le Président du club organisateur,

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

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

ART. 33 – REGLES ENVIRONNEMENTALES

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

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

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

Il faut :

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

ART. 34 – RECAPITULATIF DES SANCTIONS

CONTROLE TECHNIQUE	
Absence de cache-pignon	refusé
Absence de béquille	refusé
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
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.	
PARC FERME ET ZONE DE DEPART	
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
REPARATIONS	
Contraires au règlement	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non utilisation du tapis environnemental	1 minute
RAVITAILLEMENT	
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
Circuler sans casque (piste, stands, parc coureur)	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Circuler à plusieurs sur une même moto	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Ne pas respecter les règles de la circulation	Amende ne pouvant excéder 450€ et/ou 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
CONTROLES DE PASSAGE – CARTON DE CONTROLE	
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
SPECIALES	
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

SUPER TEST

Départ anticipé ou en retard	Pénalité fixe de 5"
Coureur en retard au départ mais avant la fin de sa catégorie	20" de pénalité en plus de son temps enregistré
Abandon (chute ou problème mécanique) après le départ du Super Test	30" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré dans sa catégorie
Le coureur est dépassé dans le premier tour par l'autre coureur ou provoque un arrêt par le drapeau rouge et est considéré comme abandonné	30" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré dans sa catégorie
Coureur qui suit la procédure de départ du vendredi mais n'arrive pas ou arrive en retard sur la ligne de départ, après le début de la catégorie suivante	60" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré de sa catégorie (il n'est pas autorisé à prendre le départ du Super Test)
Coureur ne suivant pas la procédure de départ du vendredi et ne participant pas au Super Test	80" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré dans sa catégorie

FIN DE LA 1ERE JOURNEE – ORGANISATION DE LA FIN DE LA 1^{ère} JOURNEE

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



FIN D'EPREUVE

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

ENVIRONNEMENT

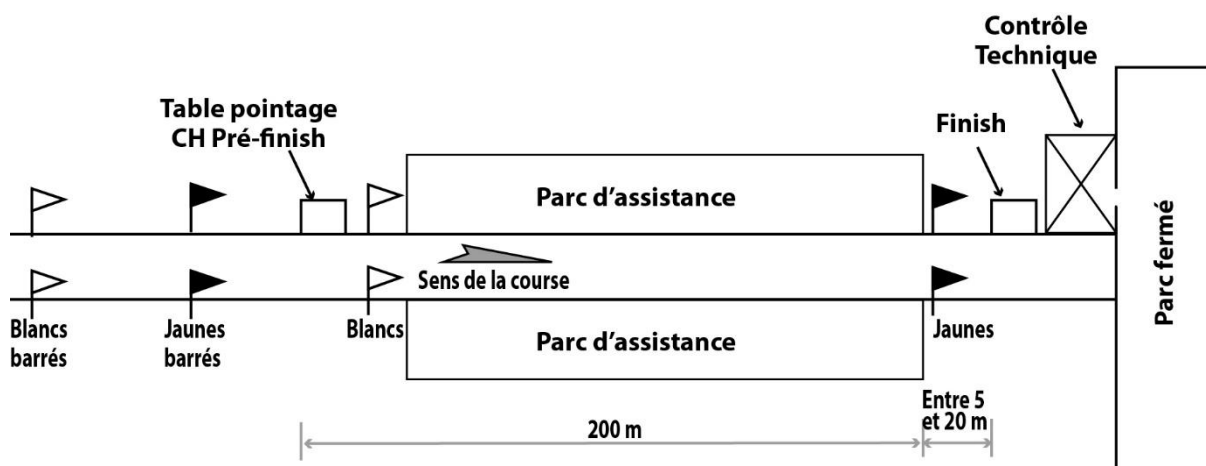
Laisser des débris dans la nature	1 minute
-----------------------------------	----------

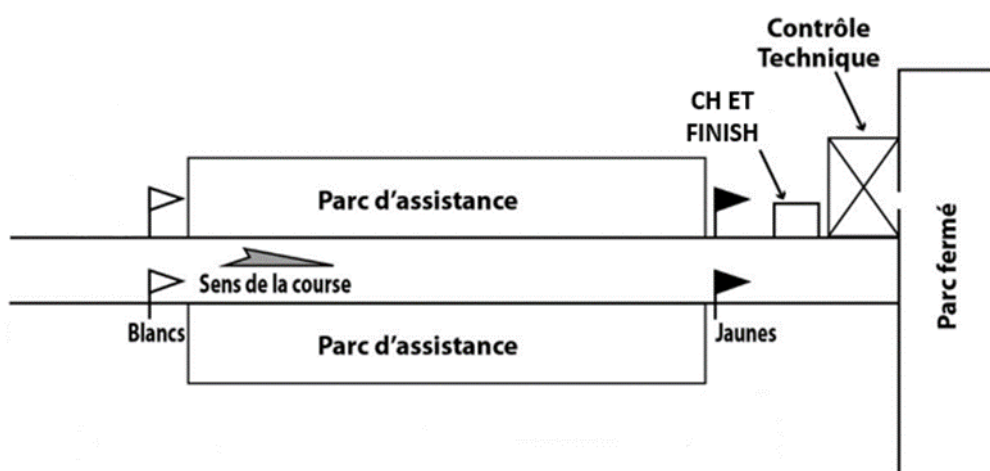
ANNEXE
RÈGLES D'ASSISTANCE

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

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

PLAN DE DISPOSITION DU CH PRÉ-FINISH ET DERNIER CH





PLAN DES ENTREE/SORTIE DES SPECIALES

