

# RÈGLEMENT 2026

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS-COUNTRY



**MOTO**  
FÉDÉRATION  
FRANÇAISE

Le Cross-Country est une compétition en terrain varié qui a lieu sur circuit fermé présentant des dénivellations, des variations de pente, des changements de direction, des obstacles naturels ou artificiels et qui a pour but de mettre en valeur l'endurance des pilotes, ainsi que la résistance des machines.

Le Championnat de France de Cross-Country est une série d'épreuves qui donnera lieu à un classement cumulé en fin de saison et désignera les vainqueurs de toutes les catégories existantes.

Pour participer, les pilotes doivent être en possession d'une licence NCO, Inter, LUE ou NJ3 délivrée par la FFM. Les licenciés à la journée sont acceptés, mais ne marqueront pas de points au classement cumulé du Championnat.

Ces différentes épreuves seront organisées conformément aux prescriptions du règlement général d'Enduro de la FFM, du règlement du Championnat et du règlement particulier de chaque épreuve.

## SOMMAIRE

<b>TITRE I – REGLES GENERALES DU CHAMPIONNAT .....</b>	<b>3</b>
ART. 1 – DEFINITION DES CATEGORIES .....	3
ART. 2 – EPREUVE .....	4
1. <i>Durée de l'épreuve</i> .....	4
2. <i>Engagements</i> .....	4
ART. 3 – CONTROLES ADMINISTRATIFS .....	6
ART. 4 – CASQUES ET PROTECTIONS DORSALE ET PECTORALE .....	6
ART. 5 – ARTICLE RESERVE .....	6
ART. 6 – DEPART .....	6
ART. 7 – STANDS .....	7
ART. 8 – RAVITAILLEMENT .....	7
ART. 9 – REPARATIONS .....	8
ART. 10 – ARRIVEE .....	8
ART. 11 - CLASSEMENTS .....	8
ART. 12 – RECLAMATIONS .....	9
ART. 13 – SANCTIONS .....	9
ART. 14 – APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT .....	11
<b>TITRE II - REGLES PARTICULIERES MOTOS .....</b>	<b>12</b>
ART. 1 - VERIFICATIONS TECHNIQUES .....	12
ART. 2 – CLASSEMENTS .....	12
ART. 3 – TITRES ET RECOMPENSES .....	13

## TITRE I – REGLES GENERALES DU CHAMPIONNAT

### ART. 1 – DEFINITION DES CATEGORIES

Catégories	Critères	Temps de roulage	Plaques et numéros
Elites	Sur liste de notoriété	3h	Se référer au règlement du CFE
Juniors	15 – 23 ans	3h	<b>Fond bleu chiffres blancs</b>
Espoirs	15 – 21 ans	2h	Fond blanc chiffres noirs
Kids	Âge : 13 – 15 ans Cylindrée : jusqu'à 125cc 2T ou <b>150cc 4T</b>	1h30	Fond <b>rouge</b> chiffres <b>blancs</b>
Féminines	+ de 15 ans	2h	Fond violet chiffres blancs
Nationaux N1	À partir de 15 ans Jusqu'à 125 2T / 250 4T	3h	Fond vert chiffres blancs
Nationaux N2	À partir de 15 ans Jusqu'à 250 2T / 450 4T	3h	Fond vert chiffres blancs
Nationaux N3	À partir de 15 ans +250 2T / +450 4T	3h	Fond vert chiffres blancs
Vétérans Bronze	De 37 à 43 ans	3h	Fond vert chiffres blancs
Vétérans Argent	De 44 à 50 ans	3h	Fond vert chiffres blancs
Vétérans Or	+ de 51 ans	3h	Fond vert chiffres blancs
Vintage V1	A partir de 18 ans Moto jusqu'à 1998 inclus Mono-amortisseur	2h	Fond jaune chiffres noirs
Vintage V2	A partir de 18 ans Moto jusqu'à 1998 inclus Double amortisseur ou cantilever	2h	Fond jaune chiffres noirs
Duos	+ de 15 ans	2h + 3h	Fond vert chiffres blancs
Catégorie expérimentale	Motos électriques + de 15 ans	3h	Fond vert chiffres blancs
Soft Solo (LJA)	+ de 15 ans Licence « une manifestation »	2h	Fond vert chiffres blancs Numéros de 901 à 999
Ligue solo	+ de 15 ans	3h	Suivant la catégorie respective
Ligue duo	+ de 15 ans	2h + 3h	Suivant la catégorie respective

L'âge des pilotes s'apprécie au 1er janvier pour toutes les catégories à l'exception de l'âge minimal de la catégorie kids, qui s'apprécie la veille de l'épreuve.

Un challenge 2T sera mis en place sur le classement scratch individuel de la course de 3h.

La catégorie Elite est constituée :

- des pilotes présents sur la liste de notoriété du Championnat de France d'Enduro 2026,
- des 10 premiers du scratch Elite / Junior de l'année précédente du championnat de France de Cross-Country,
- des 5 premiers du scratch National de l'année précédente du championnat de France de Cross-Country (hors catégorie vétérans),

Des pilotes « wild cards » possédant un palmarès sportif peuvent être autorisés à concourir en catégorie Elite, sous réserve d'accord de la Commission.

**Nationaux 2026 :**

- pilotes Elites ou Juniors classés à partir de la **11<sup>ème</sup>** place du Scratch Elite/Junior de l'année précédente ayant choisi cette catégorie du championnat de France de cross-country,
- pilotes classés à partir de la **6<sup>ème</sup>** place du Scratch National de l'année précédente du championnat de France de cross-country,
- pilotes désirant rouler dans cette catégorie et ne répondant pas aux critères définis.

Un pilote classé dans les **5** premiers du classement Scratch National refusant son passage dans la catégorie supérieure ne marquera pas de points au Championnat l'année suivante.

La C.E.R. étudiera les demandes de dérogation écrites et motivées de pilotes, envoyées avant l'ouverture du championnat.

Les pilotes doivent respecter les couleurs des plaques et numéros définies pour leur catégorie sous peine d'être refusés au départ.

**Choix de la catégorie :**

Les pilotes ayant plus de 37 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du championnat peuvent choisir entre une catégorie vétéran ou une catégorie nationale. Ils ne peuvent pas cumuler les deux classements. Idem pour les juniors et les espoirs.

**ART. 2 – EPREUVE**

**1. Durée de l'épreuve**

Chaque épreuve est d'une durée de :

<b>DIMANCHE MATIN</b>	
<i>Catégories</i>	<i>Temps de course</i>
Kids	1h30
Espoirs, Féminines, Vintage, Soft Solo (LJA), Duos, Ligue duo	2h
<b>DIMANCHE APRES-MIDI</b>	
<i>Catégories</i>	<i>Temps de course</i>
Elites, Juniors, Nationaux, Duos, Ligue solo, Ligue duo, Catégorie expérimentale	3h

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

**2. Engagements**

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

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 ».

#### **Paiement 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 sera automatiquement désengagé de l'épreuve, ainsi que des épreuves suivantes.

Catégories	Tarifs d'engagement à l'année (totalité des épreuves – à partir du 17 décembre)	Tarifs d'engagements épreuve par épreuve (à partir du 10 février)
Elites	130€	135€
Juniors	130€	135€
Espoirs	110€	115€
Kids	90€	95€
Féminines	110€	115€
Nationaux	130€	135€
Vintages	110€	115€
Catégorie expérimentale	130€	135€
Duos (2 manches : 2h + 3h)	155€	160€
Soft Solo (LJA)	110€ (+ licence LJA)	115€
Ligue Solo	-	Entre 80€ et 135€ à la discrédition du club organisateur
Ligue Duo	-	Entre 90€ et 160€ à la discrédition du club organisateur

**Le champion de la catégorie Elite de la saison précédente roule avec une plaque bleu blanc rouge et le numéro 1.**

**Les numéros sont attribués en fonction du classement scratch de l'année précédente. Pour les pilotes n'ayant pas été classé la saison précédente, les numéros sont attribués en fonction de la date d'engagement.**

Elite : 1 à 99

Nationaux : 100 à 999

Les engagements sont clôturés le **lundi** précédent l'épreuve, à 23h59.

En cas de désistement, les droits d'engagement sont remboursés selon les modalités suivantes, déduction faite des frais administratifs de 25 € (pour les motos) et 15€ pour les kids :

- **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.

Toute annulation d'épreuve, 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.

### **ART. 3 – CONTROLES ADMINISTRATIFS**

Chaque concurrent doit présenter sa carte licence en cours de validité.

Les concurrents désirant rouler avec une licence « une manifestation » doivent la prendre sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org), rubrique « une manifestation », au minimum le **lundi** avant le début de l'épreuve. Aucune licence « une manifestation » ne pourra être délivrée sur place.

Les concurrents doivent présenter leur licence « une manifestation » ; les accusés de réception ou autres ne pouvant tenir lieu de licence.

**Ils doivent également venir avec leurs casques et dorsales qui seront contrôlés à ce moment.**

**Les contrôles administratifs et techniques se dérouleront le samedi sur convocation.**

### **ART. 4 – CASQUES ET PROTECTIONS DORSALE ET PECTORALE**

Les casques et protections dorsale et pectorale doivent être conformes aux normes indiquées à l'article 2 des règles techniques et générales de l'enduro.

Les tear-off sont interdits y compris en utilisant un dispositif de stockage.

### **ART. 5 – ARTICLE RESERVE**

### **ART. 6 – DEPART**

Le départ est donné par vague de 35 à 40 motos toutes les **minutes**. L'intervalle de temps entre les lignes est retranché du temps de course aux concurrents afin de ne pas les pénaliser. Le signal de départ est donné par le Directeur de course au moyen d'un drapeau tricolore. Les pilotes sont sur leur moto, moteur coupé. Au signal, ils démarrent leur moto et partent, puis **une minute** après, le même dispositif est renouvelé pour la vague suivante et ainsi de suite. Si un pilote ne démarre pas dans les 15 secondes suivant le signal, il est poussé hors de la zone de départ par les commissaires afin de ne pas gêner les vagues suivantes.

L'ordre de mise en grille est le suivant :

- **Pour la course du matin**

**1<sup>ère</sup> vague : les Espoirs**

**2<sup>ème</sup> vague : les Féminines et Duos**

**3<sup>ème</sup> vague : les Vintages V1 et V2 puis les Soft-solo**

**4<sup>ème</sup> vague : les Kids**

- **Pour la course de l'après-midi**

**1<sup>ère</sup> vague : les Elites et Juniors dans l'ordre du scratch puis les Elites /Juniors restant**

**2<sup>ème</sup> vague : les 40 premiers du scratch National**

**3<sup>ème</sup> vague : le reste du scratch National puis les non classés National dans l'ordre des numéros**

**4<sup>ème</sup> vague : les duos**

**5<sup>ème</sup> vague : les Ligue Solo**

L'appel des lignes est effectué **30** minutes avant l'heure fixée pour le départ. **Les pilotes doivent attendre dans le couloir de la couleur correspondant à leur ligne de départ.** Pour la première épreuve, les pilotes se positionnent sur leur ligne dans l'ordre du **classement scratch de l'année**

**2025, puis par ordre des numéros.** Le pilote qui ne se présente pas à l'appel de son numéro rentre à la fin de sa ligne.

A 4 minutes du départ, il est demandé aux assistants et mécaniciens d'évacuer les lignes de départ.

A 3 minutes du départ, les moteurs sont mis en marche pour une dernière chauffe. Les pilotes qui ne sont pas encore sur leurs lignes respectives partent en dernière ligne.

Les pilotes qui ne peuvent pas se rendre sur les lignes de départ à la suite d'un problème, partiront des stands lorsque toute la procédure de départ sera terminée, après autorisation du Directeur de Course.

## **ART. 7 – STANDS**

Chaque concurrent dispose d'un espace dans la zone des stands. Une procédure et des horaires d'installation sont transmis aux teams ou pilotes concernés avant chaque épreuve.

Chaque concurrent doit apposer son numéro de course dans sa zone de ravitaillement.

Un concurrent qui sort des stands ou du parcours avec sa moto après le départ de la course sera considéré comme ayant abandonné.

Les concurrents doivent rouler à allure lente dans les stands et ne peuvent doubler un concurrent roulant devant eux.

Toute vitesse excessive constatée dans les stands est sanctionnée d'un Stop & Go d'un minimum de 30 secondes pouvant aller jusqu'à 1 minute.

## **ART. 7 BIS – CHANGEMENT DE LUNETTES**

**Un espace est prévu uniquement pour le changement des lunettes. Les lunettes doivent être posées pour le pilote. Aucun assistant n'est autorisé à rester dans cette zone.**

## **ART. 8 – RAVITAILLEMENT**

Les concurrents doivent obligatoirement ravitailler dans leur stand, dans le parc prévu à cet effet. Les ravitaillements moto se font moteur arrêté et le pilote descendu de sa moto. Toute installation de type derrick fixe est interdite. Tout système de nettoyage à haute pression, à moteur thermique ou électrique, est interdit dans le parc de ravitaillement. La circulation se fait à allure lente et dans un seul sens.

**Lors de la course du matin, le pilote doit effectuer au minimum un passage dans les stands.  
Lors de la course de l'après-midi, le pilote doit effectuer au minimum deux passages dans les stands.**

**Le passage dans l'espace changement de lunettes n'est pas considéré comme un passage aux stands.**

Les changements de gants ou les ravitaillements en boisson ou autre ne peuvent être effectués que dans le stand du concurrent et non dans l'allée des stands.

Les concurrents doivent obligatoirement avoir un tapis environnemental. Chaque concurrent doit avoir un extincteur. L'extincteur doit être placé d'une manière judicieuse et facilement vérifiable par les commissaires.

Les extincteurs des pilotes roulant avec des motos électriques doivent être compatibles avec un feu électrique.

Chaque concurrent est responsable de la propreté de son emplacement. Il veille à ne laisser aucun détritus sur place.

## **ART. 9 – REPARATIONS**

Les réparations sont effectuées au stand. Toutefois, en cas de panne sur le circuit, le pilote peut regagner son stand à pied pour prendre de quoi réparer si c'est possible.

Il pourra également réparer avec les pièces qu'il a sur lui ou qui lui sont fournies par un autre concurrent encore en course. Les marshalls ne sont pas autorisés à aider les pilotes, sauf à dégager une machine qui présente un danger. Toute aide extérieure (autre qu'un concurrent encore en course ou un officiel dans l'exercice de ses fonctions) est interdite pendant la course.

La communication radio du pilote avec son manager, son mécanicien ou toute autre personne est strictement interdite.

En aucun cas, le pilote ne peut se faire remorquer par un autre concurrent. Seule l'organisation est habilitée à remorquer un véhicule pendant la course.

## **ART. 10 – ARRIVEE**

Lorsque le temps est écoulé, l'arrivée est donnée sur le 1<sup>er</sup> concurrent ayant bouclé le plus grand nombre de tours à la présentation du drapeau à damiers.

**Cinq minutes après le drapeau à damiers, la sortie du parc de ravitaillement est fermée. Plus aucune sortie n'est autorisée.**

Est déclaré vainqueur le pilote qui a bouclé le maximum de tours dans le minimum de temps. Il est tenu compte du décalage de temps entre les lignes pour établir le classement de l'épreuve.

Pour des raisons de sécurité, le Directeur de course peut moduler la durée de l'épreuve.

Si la course venait à être arrêtée avant son terme mais après 2/3 du temps initial, au drapeau rouge, elle serait considérée comme terminée. Le classement sera effectué sur le tour d'arrêt si le drapeau rouge a été mis sur la tête de course, ou sur le tour précédent si le drapeau rouge a été mis sur n'importe quel concurrent.

Si la course vient à être arrêtée au drapeau rouge avant les 2/3 de sa durée initiale, un 2<sup>ème</sup> départ peut être donné selon les modalités suivantes :

- tous les pilotes rentrent aux stands au drapeau rouge, la sortie des stands étant fermée ;
- un classement est établi sur le tour précédent le drapeau rouge ;
- tous les pilotes se présentent sur les lignes de départ suivant l'ordre établi à l'article 6 pour un 2<sup>ème</sup> départ donné selon les mêmes modalités que le 1<sup>er</sup> ;
- le classement est établi au cumul des 2 manches.

Si la course est arrêtée avant son terme, sans possibilité de 2<sup>ème</sup> départ, les points sont attribués ainsi :

- les 2/3 ou plus des 2/3 de la course écoulée : tous les points sont attribués,
- moins des 2/3 de la course écoulée : la moitié des points est attribuée.

## **ART. 11 – CLASSEMENTS**

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 de cross-country ou d'enduro organisée le même week-end qu'une épreuve de championnat de France se verra réattribuer des points en championnat de France, dans la limite de 2 épreuves, sous réserve que :

- le pilote soit inscrit à toutes les épreuves du Championnat de France et 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 pourra alors prétendre au bénéfice d'un report de 30 points complémentaires.

## ART. 12 – RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du code sportif national de la FFM. Le montant de la caution accompagnant la réclamation est de 75 €. En cas de démontage, une caution de 75 € pour moteur 2 temps et de 150€ pour moteurs 4 temps, doit être déposée.

## ART. 13 – SANCTIONS

Les sanctions sont prises conformément au Code sportif.

### RÉCAPITULATIF DES SANCTIONS :

CONTRÔLE TECHNIQUE	
Machine non conforme ou non présentée au contrôle	refusée au départ et disqualifiée
Niveau sonore non conforme	refusée au départ
Changement de machine	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
Si pendant la manifestation, la machine excède de 2 dB/A le maximum autorisé, le pilote sera arrêté et devra réparer. Il ne pourra repartir qu'après autorisation du Directeur de course.	
REPARATIONS ET RAVITAILLEMENT	
Contraire au règlement	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non utilisation du tapis environnemental	1 tour
Moteur en marche ou pilote sur la moto	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Transport d'essence sur le pilote	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Fumer dans le parc de ravitaillement	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Moteur thermique dans le parc de ravitaillement	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

**RÈGLEMENT 2026**  
*CHAMPIONNAT DE FRANCE CROSS-COUNTRY*

Non-respect des passages obligatoires par la voie des stands	disqualification
--	------------------

<b>DEPART</b>	
Changement de ligne	1 tour
<b>CIRCUIT</b>	
Rouler en dehors du circuit volontairement	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Casser des banderoles ou des piquets	1ère fois : avertissement Récidive : 1 tour
Modification ou aménagement du circuit lors de la reconnaissance à pied	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Communication radio entre le pilote et son manager	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Vitesse excessive dans les stands	STOP & GO de 30 secondes pouvant aller jusqu'à 1 minute
Circulation en dehors des stands	Sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à l'exclusion
<b>Couper le parc d'assistance pour rejoindre son stand</b>	<b>Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification</b>

**Si un pilote circule sans casque sur la piste, dans les stands ou le parc coureur, le jury peut prononcer une sanction allant jusqu'à la disqualification. Il en va de même pour les pilotes qui circulent à plusieurs sur une même moto.**

#### **ART. 14 – APPLICATION DU PRESENT RÈGLEMENT**

Tous les points non prévus au présent règlement sont examinés par le jury, conformément aux règlements de la FFM. Par leur inscription, les concurrents s'engagent à se conformer au règlement et en accepter les décisions prises par les organisateurs et ne reconnaissent comme seule juridiction sportive que celle établie par le code sportif de la FFM.

## TITRE II - REGLES PARTICULIERES MOTOS

### ART. 1 – VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les machines sont présentées aux contrôles techniques et doivent être conformes aux règles techniques générales de l'endurance tout terrain. Celles qui ne sont pas conformes aux normes et au présent règlement seront refusées. Les motos dont les couleurs de plaque ne sont pas conformes seront refusées au contrôle technique.

Trois présentations sont autorisées. Les motos type Enduro et Motocross sont acceptées, sans béquille.

**Niveau sonore des machines : 110 dB/A**

**Ce niveau sera ramené à 109 dB/A en 2027.**

Compte tenu de la précision des sonomètres utilisés (classe 2), il est admis une tolérance de 2 dB/A sur la valeur relevée, soit 112 dB/A (110 dB/A + 2 dB/A) lors des contrôles techniques préliminaires (d'avant course).

Une tolérance supplémentaire de 1 dB/A est prévue en fin de course du fait de la dégradation des silencieux. A ce titre, toute machine présentant un niveau sonore inférieur ou égal à 113 dB/A (110 dB/A + 3 dB/A) sera déclarée conforme.

La machine passée au contrôle technique est obligatoirement la machine utilisée pour le tour de reconnaissance et la course. Pendant l'épreuve, toute machine dont le pot d'échappement est devenu défectueux sera arrêtée pour mise en conformité.

Chaque pilote doit être en possession d'un extincteur pour feu d'hydrocarbure et d'un tapis environnemental. Il doit également présenter au contrôle son équipement de sécurité.

Les machines à moteur électrique sont admises à participer au Championnat de France de Cross-Country.

Les contrôleurs techniques doivent vérifier :

- Batterie : présence d'une plaque d'identification constructeur et marquage CE ou attestation de conformité de la batterie fournie par le fabricant. Les cosses de branchement doivent être isolées (pas de fils nus).
- Moteur : le contrôleur doit vérifier visuellement que le moteur est bien celui d'origine correspondant au modèle de la moto (selon la fiche technique), que les câbles d'alimentation du moteur sont correctement isolés (pas de fils nus) et s'assurer de la présence du Controller.
- Poste de pilotage : le contrôleur doit s'assurer de la présence du frein arrière (levier de gauche) et du frein avant (levier de droite). En cas d'ajout d'interrupteurs au guidon, il doit s'assurer de leur bon fonctionnement.

### ART. 2 – CLASSEMENTS

Pour chaque épreuve, il est établi un classement Scratch duquel seront extraits les classements par catégorie.

Pour être classé à l'épreuve, un pilote doit avoir franchi la ligne d'arrivée dans un laps de temps défini dans chaque règlement particulier en fonction de la longueur du circuit, de 15 à 30 minutes.

Pour des raisons de sécurité, le Directeur de course peut arrêter la course avant son terme.

Le classement se fait en fonction du nombre de tours effectués et du temps mis par chaque pilote. C'est le concurrent ayant effectué le plus grand nombre de tours dans le moins de temps, après décompte des écarts de départ, qui est déclaré vainqueur.

Des points Championnat seront attribués aux 20 premiers de chaque catégorie : 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Lors de la finale du Championnat, les points comptent double.

Pour le classement du Championnat, tous les résultats sont pris en compte. En cas d'égalité, les concurrents sont départagés en fonction du nombre de place de 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, et en dernier ressort le dernier meilleur résultat enregistré entre les ex-aequo sera prépondérant.

En cas de changement de catégorie à la dernière épreuve, le pilote ne marque pas de points dans sa nouvelle catégorie.

### **ART. 3 – TITRES ET RECOMPENSES**

A chaque épreuve, les 3 premiers pilotes des catégories suivantes seront récompensés :

- |                        |                     |
|------------------------|---------------------|
| - Elite                | - Vétérans Bronze   |
| - Juniors              | - Vétérans Argent   |
| - National 1           | - Vétérans Or       |
| - National 2           | - Féminines         |
| - National 3           | - Soft Solo (LJA)   |
| - Espoirs              | - Duo               |
| <b>- Espoirs 125cc</b> | - Vintage V1        |
| - Kids                 | - Vintage V2        |
| - Ligue solo           | <b>- Trophée 2T</b> |
| - Ligue duo            |                     |

Les trophées sont obligatoirement remis au podium et aux pilotes concernés. En aucun cas, ils ne peuvent être remis à une tierce personne ou faire l'objet d'un envoi.

Les classements Elite, National 1-2-3, Juniors, Espoirs, Kids, Duos, **Vétérans Bronze, Argent et Or, Vintage V1, Vintage V2** et Féminines, feront l'objet d'attribution de titres du Championnat de France. Un titre de vainqueur de trophée sera décerné à la Catégorie Expérimentale **et au Trophée scratch 2T**. Les catégories soft-licence une manifestation ne feront pas l'objet d'un classement cumulé du championnat.

La catégorie licence une manifestation donnera lieu à un classement unique et les pilotes ne pourront pas participer à un classement par catégorie ou à un classement cumulé du championnat.